



Bryssel, 1. lokakuuta 2015
(OR. en)

12243/15

Toimielinten väliset asiat:
2013/0028 (COD)
2013/0029 (COD)

TRANS 296
CODEC 1215

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	11998/15 TRANS 287 CODEC 1185
Kom:n asiak. nro:	5960/13 TRANS 35 CODEC 209 5985/13 TRANS 36 CODEC 216
Asia:	Neljäs rautatiepaketti: Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta – Yleisnäkemys

I Johdanto

Komissio esitteli 30. tammikuuta 2013 neljännen rautatiepaketin, joka koostuu kuudesta lainsäädäntöehdotuksesta, joiden tarkoituksena on poistaa jäljellä olevat esteet yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamisen tieltä ja siten lisätä rautatieliikenteen osuutta EU:n sisäisestä liikenteestä.

Lainsäädäntöpaketin päätavoitteena on erityisesti parantaa rautatiepalvelujen laatua ja tehokkuutta poistamalla jäljellä olevat oikeudelliset, institutionaaliset ja tekniset esteet sekä parantamalla rautatiealan suoritus- ja kilpailukykyä.

Lainsäädäntöpaketti voidaan jakaa kahteen osioon: tekniseen osioon ja markkinaosioon.

Euroopan parlamentin kanssa päästiin kesäkuussa 2015 yhteisymmärrykseen teknisestä osiosta. Markkinaosion puitteissa neuvosto käsittelee kahta komission ehdotusta. Ne ovat ehdotus yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta ("hallinnointidirektiivi"), ja ehdotus asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta ("julkisen palvelun velvoitteita koskeva asetus").

II Työskentely neuvoston elimissä

Maaliikennetyöryhmä ryhtyi heinäkuussa 2014 tarkastelemaan kolmea markkinaosioon kuuluvaa komission ehdotusta. Italian puheenjohtajakaudella käytiin periaatekeskustelu ja annettiin tilannekatsaus. Latvian puheenjohtajakaudella käytiin vielä periaatekeskustelu ja annettiin toinen tilannekatsaus.

Puheenjohtajavaltio Luxemburg esitti työryhmälle heinäkuussa 2015 kompromissiehdotuksensa hallinnointidirektiivistä ja julkisen palvelun velvoitteita koskevasta asetuksesta. Niitä tarkasteltiin työryhmän kokouksissa 9., 16. ja 23. heinäkuuta sekä 8., 10., 16., 17. ja 22. syyskuuta.

Pysyvien edustajien komitea tarkasteli puheenjohtajavaltion tarkistettuja kompromissiehdotuksia 30. syyskuuta. Useimmat avoinna olevat kysymykset ratkaistiin tuossa kokouksessa. Kaksi kysymystä on kuitenkin edelleen ratkaisematta. Puheenjohtajavaltio pani valtuuskuntien huomautukset merkille ja ehdottaa tarkistettuja tekstejä ministerien tarkasteltavaksi.

Tämän selvityksen liitteissä olevat muutokset pysyvien edustajien komitealle toimitettuun selvitykseen verrattuna on **lihavoitu ja alleviivattu** ja poistot merkitty hakasulkein.

Kaikki valtuuskunnat ovat tehneet kyseisiä muutoksia koskevan tarkasteluvarauksen. UK pitää voimassa myös parlamentaarisen tarkasteluvarauksen.

III Ratkaisematta olevat kysymykset

Puheenjohtajavaltio on pannut merkille useiden jäsenvaltioiden pysyvien edustajien komiteassa molemmista teksteistä esittämät huomautukset, jotka koskevat siirtymäkausia. Puheenjohtajavaltio katsoo, että sen tästä asiasta esittämä kompromissi on tasapainoinen, sillä osa jäsenvaltioista haluaa pitemmät siirtymäkaudet ja osa taas haluaisi lyhentää niitä. Tästä kysymyksestä keskustellaan joka tapauksessa mitä todennäköisimmin neuvotteluissa Euroopan parlamentin kanssa.

Pysyvien edustajien komitean kokouksessa käytyjen keskustelujen johdosta puheenjohtajavaltio katsoo, että jäljempänä esitetyt kaksi kohtaa on tarpeen antaa ministerien päätettäväksi, jotta näistä kahdesta säädösehdotuksesta voidaan muodostaa yleisnäkemyks.

Hallinnointidirektiivi

Hallinnointidirektiivin ja julkisen palvelun velvoitteita koskevan asetuksen välinen johdonmukaisuus – 10 artiklan 2 kohta

Yksi valtuuskunta teki pysyvien edustajien komiteassa tekstiehdotuksen, jonka tarkoituksena on taata oikeusvarmuus hallinnointidirektiivin ja julkisen palvelun velvoitteita koskevan asetuksen säännösten mahdollisessa ristiriitatilanteessa rautatieinfrastruktuurin maksuttoman käyttöoikeuden periaatteen osalta. Useat valtuuskunnat kannattivat tekstiehdotusta. Osa valtuuskunnista toi kuitenkin esiin voimakkaan huolensa siitä, että ehdotus johtaisi epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin ja heikentäisi siten julkisen palvelun velvoitteita koskevan asetuksen ja hallinnointidirektiivin välistä tasapainoa.

Puheenjohtajavaltio teki näiden keskustelujen jälkeen joitakin kompromissiehdotuksia lieventääkseen pysyvien edustajien komiteassa puheenvuoron käyttäneiden valtuuskuntien huolenaiheita. Hallinnointidirektiivin 10 artiklan 2 kohtaan tehtiin yksi muutos, ja vastaavaan johdanto-osan kappaleeseen sisällytettiin lisäselvennyksiä. Muutokset on otettu huomioon liitteessä I olevassa tekstissä.

Tilapäinen poikkeus epätavallisissa olosuhteissa – 5 artiklan 3 a kohta

Yksi valtuuskunta ehdotti pysyvien edustajien komiteassa joitakin muutoksia 5 artiklan 3 a kohtaa koskevaan puheenjohtajavaltion ehdotukseen. Kyseiseen kohtaan on sisällytetty seitsemään vuoteen rajattu tilapäinen poikkeus, jonka tarkoituksena on ottaa huomioon ne jäsenvaltiot, jotka yleensä tekevät sopimukset kilpailumenettelyssä mutta haluavat mahdollisuuden tehdä uusia palveluhankintasopimuksia ilman tarjouskilpailua epätavallisissa olosuhteissa. Kyseiset epätavalliset olosuhteet on lueteltu 5 artiklan 3 a kohdassa.

Osa kyseisen valtuuskunnan ehdottamista muutoksista on sisällytetty puheenjohtajavaltion liitteessä II ehdottamaan tekstiin, joka esitettiin myös pysyvien edustajien komitealle.

IV Päätelmä

Neuvostoa pyydetään tarkastelemaan tämän selvityksen liitteissä olevia tekstejä, ratkaisemaan avoinna olevat kysymykset ja muodostamaan yleisnäkemyks molemmista teksteistä istunnossaan 8. lokakuuta 2015.

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2012/34/EU seuraavasti:

-1. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"3) Jäsenvaltiot voivat jättää 7, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d, 8 ja 13 artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle";

aa) Lisätään uusi 3 a kohta seuraavasti:

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

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

ab) Lisätään uusi 3 b kohta seuraavasti:

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

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

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4) Jäsenvaltiot voivat jättää 8 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset ja alueelliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatieliikenteen markkinoiden toiminnan kannalta, ja jättää 7, 7 a ja 7 c artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatieliikenteen markkinoiden toiminnan kannalta, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää tällaiset rautatieinfrastruktuurit soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio päättää 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun neuvoa-antavan menettelyn mukaisesti, voidaanko kyseisen rautatieinfrastruktuurin katsoa olevan vailla strategista merkitystä, ottaen huomioon asianomaisten ratojen pituus, niiden käyttöaste ja liikenteen määrä, jota ulkopuolelle jättäminen mahdollisesti koskee."

ba) Lisätään uusi 8 a kohta seuraavasti:

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

Poikkeus voidaan uusida enintään viideksi vuodeksi. Jäsenvaltion, joka aikoo uusia poikkeuksen, on ilmoitettava aikomuksestaan komissiolle viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättymispäivää. Komissio tarkastelee, täyttyvätkö edellä olevassa alakohdassa tarkoitetut poikkeuksen edellytykset edelleen. Mikäli nämä edellytykset eivät täyty, komissio tekee päätöksen poikkeuksen päättymisestä 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun neuvon-antavan menettelyn mukaisesti."

c) Lisätään 12 kohta seuraavasti:

"12) Jos voimassa olevien ennen 16 päivää kesäkuuta 2016 sovittujen julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien yksityinen osapuoli on myös rautatieyritys, jonka tehtävänä on tarjota henkilöliikenteen rautatiepalveluja infrastruktuurissa, jäsenvaltiot voivat edelleen jättää tällaisen yksityisen osapuolen 7, 7 a ja 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle ja rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia niiden palvelujen osalta, joita rautatieyritykset tarjoavat samassa infrastruktuurissa kuin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden solminut yksityinen osapuoli."

d) Lisätään 13 kohta seuraavasti:

"13) Yksityiset rataverkon haltijat, jotka ovat ennen [direktiivin voimaantulopäivää] solmitun julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden osapuolia ja jotka eivät saa julkista rahoitusta, on jätettävä 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle edellyttäen, että rataverkon haltijan käytössä olevat lainat ja rahoitusvakuudet eivät hyödytä suoraan tai välillisesti yksittäisiä rautatieyrityksiä."

1. Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti: ¹

"2) 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautatieinfrastruktuurin käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta tietyssä verkossa sekä osallistumisesta sen kehittämiseen siten kuin jäsenvaltio on määrittänyt infrastruktuurin kehittämistä ja rahoittamista koskevien yleisten toimintaperiaatteidensa puitteissa;

2 a) 'rautatieinfrastruktuurin kehittämisellä' verkkosuunnittelua, rahoitus- ja investointisuunnittelua sekä infrastruktuurin rakentamista ja parantamista;

2 aa) 'rautatieinfrastruktuurin käytöllä' reittien jakamista, liikenteen hallintaa ja infrastruktuurimaksuja;²

2 b) 'rautatieinfrastruktuurin kunnossapidolla' toimia, joilla pyritään säilyttämään käytössä olevan infrastruktuurin kunto ja kapasiteetti;

¹ Lisätään johdanto-osan kappale, jolla selvennetään, että rautatieinfrastruktuuria voidaan hallinnoida erillisinä rakenteina, vertikaalisesti integroituneina yrityksinä tai vertikaalisesti integroituneina yrityksinä yhdistettynä ulkoistamiseen.

² Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale, jolla selvennetään, että rautatieinfrastruktuurin käyttöön sisältyy valvonta, hallinta ja merkinanto. Lisätään johdanto-osan kappale, jolla selvennetään, että tässä yhteydessä olisi varmistettava infrastruktuurin soveltuvuus käyttötarkoitukseensa.

- 2 c) 'rautatieinfrastruktuurin uudistamisella' käytössä olevan infrastruktuurin merkittäviä korvaamistoimia, jotka eivät muuta sen yleistä suorituskykyä;
- 2 d) 'rautatieinfrastruktuurin parantamisella' merkittäviä infrastruktuurin muutostoimia, joilla parannetaan [...] sen yleistä suorituskykyä;
- 2 e) infrastruktuurin hallinnon 'olennaisilla toiminnoilla' reittien jakamista koskevaa päätöksentekoa, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen sekä infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksentekoa, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja keruu, jäsenvaltioiden 29 ja 39 artiklan nojalla vahvistamien hinnoittelupuitteiden ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen puitteiden mukaisesti."

b) Lisätään alakohdat seuraavasti:

"31) 'vertikaalisesti integroituneella yrityksellä' yritystä, jossa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004 tarkoitetun mukaisesti

– rataverkon haltija on sellaisen yrityksen määräysvallassa, jonka määräysvallassa on samanaikaisesti yksi tai useampi rautatieyritys, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa tai

– rataverkon haltija on yhden tai useamman sellaisen rautatieyrityksen määräysvallassa, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa tai

–rataverkon haltijan määräysvallassa on yksi tai useampi rautatieyritys, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa.

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

Jos rataverkon haltija ja rautatieyritys ovat toisistaan täysin riippumattomia mutta ne ovat molemmat jäsenvaltion suorassa määräysvallassa ilman välitason yhteisöä, niiden ei katsota muodostavan tämän direktiivin mukaista vertikaalisesti integroitunutta yritystä³.

32) 'julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudella' julkisten elinten ja yhden tai useamman sellaisen yrityksen, joka on muu kuin jäsenvaltion pääasiallinen rataverkon haltija, välistä sitovaa järjestelyä⁴, jonka mukaisesti yritykset rakentavat osin tai kokonaan ja/tai rahoittavat rautatieinfrastruktuuria ja/tai saavat oikeuden harjoittaa yhtä tai useampaa 2 kohdassa lueteltua toimintoa tietyn ennalta määrätyn ajan. Järjestely voidaan toteuttaa missä tahansa asianmukaisessa oikeudellisesti sitovassa muodossa, josta on säädetty kansallisessa lainsäädännössä;

33) 'hallintoneuvostolla' täytäntöönpano- ja hallintotehtäviä hoitavaa yrityksen **johtavaa** elintä, joka vastaa ja on vastuuvollinen yrityksen päivittäisestä johtamisesta;

33 a) 'valvontaelimellä' yrityksen **ylintä johtavaa** elintä, joka hoitaa valvontatehtäviä, hallintoneuvoston valvonta mukaan lukien, ja tekee yritystä koskevia yleisiä strategisia päätöksiä.

2. Korvataan 6 artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

³ Tämän määritelmän mukaista täyden riippumattomuuden käsitettä voitaisiin selvittää johdanto-osan kappaleessa. "Välitason yhteisöllä" ei tarkoiteta ministeriötä.

⁴ Johdanto-osan kappaleessa voitaisiin selventää, että jäsenvaltion tehtävänä on määrittää, mikä yhteisö on pääasiallinen rataverkon haltija.

3. Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Rataverkon haltijan riippumattomuus

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

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltija organisoidaan yhteisöksi, joka on oikeudellisesti erillinen kaikista rautatieyrityksistä, ja vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä erillinen kaikista muista yrityksen oikeussubjekteista.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että samoja henkilöitä ei voida palkata samalla kertaa

- rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen hallintoneuvoston jäseniksi,
- olennaisista toiminnoista päättäviksi henkilöiksi ja rautatieyrityksen hallintoneuvoston jäseniksi,
- rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen valvontaelimen jäseniksi, jos tällainen elin on olemassa.

4. Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan hallintoneuvoston jäsenet ja olennaisista toiminnoista päättävät henkilöt eivät saa ottaa vastaan rautatieyrityksiltä mitään taloudellisia etuuksia eivätkä lisäetuja, jotka pääasiallisesti liittyvät tiettyjen rautatieyritysten taloudelliseen tulokseen [...]. Heille voidaan kuitenkin tarjota rautatiejärjestelmän yleiseen suorituskyykyyn liittyviä kannustimia.

5. Jos vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri oikeussubjekteilla on yhteinen tietojärjestelmä, pääsy olennaisiin toimintoihin liittyviin arkaluonteisiin tietoihin on rajattava rataverkon haltijan valtuutettuun henkilöstöön.

6. Edellä olevan 1 kohdan säännökset eivät vaikuta jäsenvaltioiden päätöksentekooikeuksiin, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja rahoitusta, eivätkä jäsenvaltioiden toimivaltaan, joka koskee infrastruktuurin rahoitusta ja infrastruktuurimaksuja sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, jotka on määritelty 4 artiklan 2 kohdassa, 8 artiklassa, 29 artiklassa ja 39 artiklassa."

4. Lisätään 7 a–7 g artikla seuraavasti:

"7 a artikla

Olennaisten toimintojen riippumattomuus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijalla on olennaisten toimintojen osalta organisatorinen ja päätöksentekoa koskeva riippumattomuus 4 artiklan 2 kohdassa, 29 artiklassa ja 39 artiklassa määritellyissä puitteissa.

2. Jäsenvaltioiden on 1 kohdan soveltamisen osalta varmistettava erityisesti seuraavaa:

- Rautatieyrityksellä tai muulla oikeussubjektilla ei ole rataverkon haltijaan olennaisiin toimintoihin liittyvää ratkaisevaa vaikutusvaltaa, sanotun vaikuttamatta jäsenvaltioiden asemaan, joka koskee hinnoittelupuitteiden ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen puitteiden sekä 29 ja 39 artiklan mukaisten hinnoittelun erityissääntöjen määrittämistä.
- Rautatieyrityksellä ei ole ratkaisevaa vaikutusvaltaa olennaisista toiminnoista päättävien henkilöiden nimittämiseen eikä irtisanomiseen⁵.
- Olennaisista toiminnoista vastaavien henkilöiden ammatillinen liikkuvuus ei aiheuta eturistiriitoja.

⁵ Johdanto-osaan voitaisiin lisätä kappale sen selventämiseksi, että tämä koskee myös valitusmenettelyjä.

3. Jäsenvaltiot voivat päättää, että infrastruktuurin hinnoittelun ja reittien jakamisen suorittavat hinnoitteluelin ja käyttöoikeuksia myöntävä elin, jotka ovat oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksistä riippumattomia. Tällaisessa tapauksessa jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 artiklan 2 kohdan säännöksiä ja 7 artiklan 3 kohdan kolmatta luetelmakohtaa⁶. Rautatiepalvelujen infrastruktuurin ja tarjonnan hallinnoinnista vastaavien yksiköiden päälliköihin sovelletaan soveltuvin osin 7 artiklan 3 kohdan ensimmäistä luetelmakohtaa ja 7 artiklan 4 kohtaa.

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

7 b artikla

Rataverkon haltijan puolueettomuus liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun osalta

1. Liikenteen hallinta ja kunnossapidon suunnittelu on toteutettava läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla.

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

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

⁶ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, miten tämän direktiivin asiaankuuluvia säännöksiä sovelletaan soveltuvin osin vertikaalisesti integroituihin yrityksiin, joissa rataverkon haltijalla ja rautatieyrityksellä ei ole erillistä oikeushenkilöllisyyttä vaan joissa ne on organisoitu erillisiksi yksiköiksi saman yrityksen sisällä.

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen⁷

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

- a) ulkoistaa toimintoja eri yhteisölle edellyttäen, että kyseessä ei ole rautatieyritys eikä yritys, jonka määräysvallassa rautatieyritys on, eikä yritys, joka on rautatieyrityksen määräysvallassa;
- b) ulkoistaa kunnossapitotöiden ja niihin liittyvien rautatieinfrastruktuurin [...] kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyvien tehtävien toteuttamisen rautatieyrityksille tai yrityksille, joiden määräysvallassa rautatieyritys on, tai yrityksille, jotka ovat rautatieyrityksen määräysvallassa.

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

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

⁷ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että kansallisen lainsäädännön mukaan rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen saattaa edellyttää säädöksen antamista.

2 a. Kun olennaisia toimintoja ei ole annettu sähköntoimittajan hoidettavaksi, siihen ei sovelleta infrastruktuurin haltijoita koskevia sääntöjä edellyttäen, että varmistetaan etenkin 8 artiklassa olevien, asiaankuuluvien rataverkon kehittämistä koskevien säännösten noudattaminen.

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

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

Rahoituksen läpinäkyvyys

Sovelletaan 6 artiklan lisäksi seuraavia säännöksiä:

- a) Samalla kun noudatetaan kussakin jäsenvaltiossa sovellettavia kansallisia menettelyjä, rataverkon haltija voi käyttää rataverkon hallinnasta saatavia tuloja, julkiset varat mukaan luettuina, ainoastaan oman yritystoimintansa rahoittamiseen, lainanlyhennykset mukaan lukien, ja osingon maksamiseen yrityksen [...] omistajille⁹, jotka voivat olla yksityisiä osakkeenomistajia¹⁰.
- b) [...] Rataverkon haltijat eivät saa myöntää rautatieyrityksille lainoja suoraan eivätkä välillisesti.
- bb) Rautatieyritykset eivät saa myöntää lainoja rataverkon haltijoille suoraan eivätkä välillisesti.
- c) Vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat on myönnettävä, nostettava ja lyhennettävä ainoastaan markkinahintaan ja ehdoilla, jotka vastaavat kyseisen oikeussubjektin yksilöllistä riskiprofiilia.
- cc) Vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat, jotka on myönnetty ennen [tämän direktiivin voimaantulopäivää], ovat voimassa erääntymiseensä saakka, mikäli niistä on sovittu markkinahintaan, ne on tosiasiaassa nostettu ja niitä lyhennetään.

⁸ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale täsmentämään, että 31 artiklan säännökset eivät estä jäsenvaltiota määäämästä, että infrastruktuurimaksuista muodostuvat rataverkon haltijan tulot käsitellään valtion kirjanpidossa.

⁹ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että yrityksen omistajat ovat valtio ja kaikki yksityiset osakkeenomistajat holding-yhtiötä lukuun ottamatta.

¹⁰ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että rataverkon haltijan tulisi voida maksaa nämä tulot ja osingot suoraan tai yrityksen muun yhteisön välityksellä.

- d) Kaikkien vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rataverkon haltijalle tarjoamien palvelujen on perustuttava sopimuksiin, niistä on maksettava joko markkinahinnat tai tuotantokustannuksia vastaavat hinnat sekä kohtuullinen voittomarginaali.
- dd) Rataverkon kohdennetut lainat on selkeästi erotettava vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille kohdennetuista lainoista. Näiden lainojen takaisinmaksut on hoidettava erillisinä. Tämä ei estä sitä, että lainojen lopullinen takaisinmaksu hoidetaan 3 artiklan 31 kohdan ensimmäisessä luettelamakohdassa mainitun yrityksen kautta tai muun yritykseen kuuluvan oikeussubjektin välityksellä.
- de) Rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien tilit on pidettävä tavalla, jolla varmistetaan näiden säännösten noudattaminen ja mahdollistetaan kirjanpidon erillisuus ja varainhoitoprosessien läpinäkyvyys yrityksessä.
- f) Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan kyseisen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa.

Kun riippumaton hinnoitteluelin ja käyttöoikeuksia myöntävä elin suorittavat olennaisia toimintoja 7 a artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jäsenvaltiot eivät sovelle 7 artiklan 2 kohtaa, tämän artiklan säännöksiä sovelletaan soveltuvin osin. 7 d artiklan viittauksia vertikaalisesti integroituneen yrityksen rataverkon haltijaan, rautatieyritykseen ja muihin oikeussubjekteihin on pidettävä viittauksina kyseisen yrityksen vastaaviin osiin. 7 d artiklan vaatimusten noudattaminen osoitetaan yrityksen eri osien erillisessä kirjanpidossa.

Koordinointimekanismit

Jäsenvaltioiden on tarvittaessa varmistettava, että 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut asianmukaiset koordinointimekanismit on otettu käyttöön niiden pääasiallisten rataverkon haltijoiden ja kaikkien asianosaisten rautatieyritysten ja hakijoiden välillä. Käyttäjien ja paikallis- tai alueviranomaisten edustajia voidaan kutsua osallistumaan näihin mekanismeihin.

Koordinointi koskee muun muassa seuraavia:

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

7 f artikla

Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto¹¹

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden pääasialliset rataverkon haltijat osallistuvat verkostoon, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin

- a) kehittämään unionin rautatieinfrastruktuuria,
 - b) tukemaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen oikea-aikaista ja tehokasta toteuttamista,
 - c) vaihtamaan parhaita käytäntöjä,
 - d) seuraamaan toteutusta ja
 - e) osallistumaan 15 artiklassa tarkoitettuun markkinoiden seurantaan.
2. Komissio on verkoston jäsen ja tukee sen työtä."

¹¹ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että nykyisille rakenteille luodaan oikeusperusta.

5. Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Rautatieyrityksille on myönnettävä yhtäläisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin edellytyksin rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus kaikissa jäsenvaltioissa [...] rautateiden henkilöliikenteen harjoittamiseen, **sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamista**. Rautatieyrityksillä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia millä tahansa asemalla. Tähän oikeuteen kuuluu myös oikeus käyttää infrastruktuuria, joka yhdistää liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuja palvelupaikkoja.";¹²

¹² Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että tämä säännös, jolla varmistetaan oikeus käyttää maksuttomasti rautatieinfrastruktuuria kotimaan henkilöliikennepalveluihin, ei rajoita toimivaltaisten viranomaisten oikeutta päättää, minkä yrityksen kanssa ne harkitsevat julkisen palvelun velvoitteita koskevien hankintasopimusten tekemistä ilman tarjouskilpailua. "Rautatieyritysten oikeus saada rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus ei vaikuta toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen myöntää yksinoikeuksia asetuksen (EY) N:o 1370/2007 3 artiklan mukaisesti tai tehdä palveluhankintasopimus ilman tarjouskilpailua saman asetuksen 5 artiklassa vahvistetuin edellytyksin. Tällaisen palveluhankintasopimuksen olemassaolo ei saisi antaa jäsenvaltiolle oikeutta kieltää muilta rautatieyrityksiltä oikeutta käyttää kyseistä rautatieinfrastruktuuria henkilöliikennepalveluja varten, elleivät tällaiset palvelut vaarantaisi julkisen palvelun velvoitteita koskevan hankintasopimuksen taloudellista tasapainoa."

- b) lisätään uusi 1 a kohta seuraavasti:

"1 a. Jäsenvaltiot, joilla on yhteinen raja kolmannen maan kanssa, voivat rajoittaa 10 artiklassa säädettyä käyttöoikeutta niiden palvelujen osalta, joita tarjotaan kyseisestä kolmannesta maasta lähtien tai kyseiseen kolmanteen maahan rataverkossa, jonka raideleveys eroaa EU:n pääasiallisen rataverkon raideleveydestä, jos jäsenvaltioiden ja kyseisen kolmannen maan välisessä rajatylittävässä rautatieliikenteessä ilmenee kilpailun vääristymistä, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin ja jäsenvaltioiden kansainvälisten velvoitteiden noudattamista. Tällainen vääristyminen voi johtua muun muassa rautatieinfrastruktuurin ja siihen liittyvien palvelujen syrjimättömän käyttöoikeuden puutteesta kyseisessä kolmannessa maassa.

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

Jollei komissio eikä mikään jäsenvaltio ilmaise kolmen kuukauden kuluessa vastustavansa päätöstä, jäsenvaltio voi hyväksyä sen.

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

13

- c) poistetaan 3 ja 4 kohta.

¹³ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että jäsenvaltiot voivat päättää, että rautateiden henkilöliikenteen harjoittamista koskevan rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden myöntämisehdot sisältävät edellytyksiä, jotka mahdollistavat rautateiden henkilöliikennepalvelujärjestelmän integroidun aikataulujärjestelmän puitteissa.

6. Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella tarjottavan henkilöliikenteen osalta, jos samasta tai vaihtoehtoisesta reitistä on tehty yksi tai useampi palveluhankintasopimus ja jos kyseisen oikeuden käyttö vaarantaisi asianomaisen palveluhankintasopimuksen tai asianomaisten palveluhankintasopimusten taloudellisen tasapainon.";

b) korvataan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

- a) palveluhankintasopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;
- b) muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta;
- c) rataverkon haltija;
- d) palveluhankintasopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys."

c) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

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

- a) asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;
- b) rataverkon haltija;
- c) palveluhankintasopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys;
- d) käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys.

Jos sääntelyelin päättää, että palveluhankintasopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuisi kyseisestä 38 artiklan 4 kohdassa tarkoitettusta aiotusta henkilöliikenteestä, sen on esitettävä tällaiseen liikenteeseen mahdollisia muutoksia, joilla varmistettaisiin, että 10 artiklan 2 kohdan mukaiset edellytykset käyttöoikeuden myöntämiselle täyttyvät."

- d) Lisätään 4 kohtaan toinen virke seuraavasti:

"Komissio hyväksyy vertailukelpoisia toimenpiteitä kotimaan henkilöliikennepalvelujen osalta [36 kuukautta tämän direktiivin voimaantulosta] mennessä."

e) korvataan 5 kohta seuraavasti:

"5. Jäsenvaltiot voivat myös rajoittaa oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria kotimaan henkilöliikenteen harjoittamista varten tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella samassa jäsenvaltiossa, kun matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus ennen 16 päivää kesäkuuta 2015 tehdyllä palveluhankintasopimuksella ja jos julkisen liikenteen harjoittaja ei saa korvausta näiden palvelujen tarjoamisesta. Tällaista rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen alkuperäisen keston ajan tai 10 vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi."¹⁴

7. Lisätään 13 a artikla seuraavasti:

"13 a artikla

Yhteiset tieto- ja integroidut matkalippujärjestelmät

1. Jäsenvaltiot voivat vaatia kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroituun matkalippujärjestelmään matkalippujen, yhtä matkakokonaisuutta varten tarkoitettujen lippujen ja varausten tarjontaa varten tai päättää valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän, sanotun kuitenkin rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1371/2007¹⁵ ja direktiivin 2010/40/EU¹⁶ soveltamista. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se aiheuta markkinoiden vääristymistä eikä syrjintää rautatieyritysten välillä ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyritysten liitto.

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

¹⁴ Tätä kysymystä olisi myös tarkasteltava asianmukaisesti julkisen palvelun velvoitteita koskevassa tekstissä muun muassa siksi, että voitaisiin varmistaa jonkinlainen määräaikoja koskeva yhdenmukaisuus sen ja hallinnointia koskevan tekstin välillä.

¹⁵ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14.

¹⁶ EUVL L 315, 6.8.2010, s. 1.

8. Korvataan 38 artiklan 4 kohta seuraavasti:

"4. Jos hakija aikoo pyytää ratakapasiteettia henkilöliikenteen harjoittamista varten jäsenvaltiossa, jossa rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeus on rajoitettu 11 artiklan mukaisesti, sen on ilmoitettava asianomaisille rataverkon haltijoille ja sääntelyelimille pyyntöön liittyvän aiotun liikenteen aikataulut viimeistään 18 kuukautta ennen niiden voimaantuloa. Jotta asianomaiset sääntelyelimet voisivat arvioida mahdolliset vaikutukset olemassa oleviin palveluhankintasopimuksiin, niiden on varmistettava, että kaikki toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat myöntäneet luvan henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisellä palveluhankintasopimuksessa määritellyllä reitillä, kaikki muut asiaankuuluvat toimivaltaiset viranomaiset, joilla on oikeus rajoittaa käyttöoikeuksia 11 artiklan mukaisesti, ja kaikki rautatieyritykset, jotka panevat täytäntöön palveluhankintasopimusta kyseisen henkilöliikenteen reitillä, saavat tästä tiedon viipymättä ja viimeistään 10 päivän kuluttua."

9. Korvataan 63 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

Komissio arvioi samaan päivään mennessä, ilmeneekö vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvien rataverkon haltijoiden suhteen edelleen syrjiviä käytäntöjä tai muuntyyppistä kilpailun vääristymistä. Komissio ehdottaa tarvittaessa uusia lainsäädäntötoimenpiteitä."

10. Lisätään 56 artiklan 1 kohtaan h, i ja j alakohta seuraavasti:

"h) liikenteenhallinta;

i) kunnossapito- ja uusimistöiden suunnittelu;

j) 2 artiklan 13 kohdassa sekä 7, 7 a, 7 b, 7 c ja 7 d artiklassa säädettyjen vaatimusten noudattaminen."

11. Korvataan 56 artiklan 2 ja 9 kohdassa oleva viittaus g kohtaan viittauksella j kohtaan.

12. Muutetaan 56 artiklan 12 kohta seuraavasti:

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

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

7 d artiklan a alakohdassa tarkoitetut rahoitusvirrat, 7 d artiklan c ja cc alakohdassa tarkoitetut lainat sekä 7 d artiklan dd alakohdassa tarkoitetut velat ovat sääntelyelimen valvonnan alaisia.

Jos jäsenvaltio on nimennyt sääntelyelimen 7 c artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi riippumattomaksi toimivaltaiseksi elimeksi, sääntelyelin arvioi kyseisessä artiklassa tarkoitettuja yhteistyösopimuksia."

13. Muutetaan 32 artiklan 4 kohta seuraavasti:

"Komission päätöksessä 2009/561/EY määriteltyjen rautatieliikennekäytävien käytöstä perittävät infrastruktuurimaksut voidaan eriyttää niin, että annetaan kannustimia varustaa junat ETCS-järjestelmällä, joka vastaa komission päätöksellä 2008/386/EY hyväksyttyä versiota ja sitä seuraavia versioita. Eriyttäminen ei saa vaikuttaa rataverkon haltijan saamien kokonaistulojen kasvuun.

Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta eriytettyjä infrastruktuurimaksuja päätöksessä 2009/561/EY määriteltyihin ratoihin, joilla saavat liikennöidä ainoastaan ETCS-järjestelmällä varustetut junat.

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

14. Lisätään 57 artiklaan 10 kohta seuraavasti:

"10. Jäsenvaltiot voivat kahdessa maassa sijaitsevaa rataverkkoa koskevien päätösten osalta edellyttää asianosaisten sääntelyelinten välistä koordinointia, jotta varmistetaan päätösten yhdenmukaiset vaikutukset."

2 artikla¹⁷

1. Sen estämättä, mitä 3 artiklan 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 36 kuukauden kuluttua voimaantulosta. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kirjallisina nämä säännökset.

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

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

3 artikla

1. Tämä direktiivi tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.
2. Edellä olevia 1 artiklan 5–12 alakohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2020 ajoissa 14 päivänä joulukuuta 2020 käynnistyvää aikataulukautta varten.

¹⁷ Seuraava johdanto-osan kappale voitaisiin lisätä sen selventämiseksi, että jäsenvaltiot voivat säilyttää siirtymäkauden ajan nykyiset kansallisen lainsäädännön mukaiset markkinoille pääsyä koskevat sisäiset sääntönsä: "Kun kansalliset rautatiemarkkinat avataan kilpailulle myöntämällä pääsy verkkoihin kaikille rautatieyrityksille, jäsenvaltioilla tulisi olla riittävän pitkä siirtymäkausi kansallisen lainsäädäntönsä ja kansallisen organisaationsa mukauttamiseen. Näin ollen jäsenvaltioiden tulisi voida pitää voimassa siirtymäkauden loppuun asti nykyiset kansalliset markkinoille pääsyä koskevat sääntönsä."

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 1370/2007 seuraavasti¹⁸:

1. Lisätään 2 artiklan a kohdan jälkeen uusi kohta seuraavasti:

"aa) 'rautateiden julkisilla henkilöliikennepalveluilla' rautateillä harjoitettavaa julkista henkilöliikennettä, lukuun ottamatta muihin raideliikennemuotoihin perustuvaa henkilöliikennettä, kuten metro- tai raitiotieliikennettä".

2. Lisätään 2 a artikla seuraavasti:

"2 a artikla

Julkisen palvelun velvoitteiden erittely

1. Toimivaltainen viranomainen määrittelee julkisessa henkilöliikenteessä sovellettavien julkisen palvelun velvoitteiden eritelmät sekä niiden soveltamisalan 2 artiklan e alakohdan mukaisesti.

Kyseisten eritelmien on oltava julkista liikennettä koskevan politiikan tavoitteiden mukaisia.

2. Julkisen palvelun velvoitteiden eritelmillä ja niihin liittyvällä julkisen palvelun velvoitteiden taloudellisten nettovaikutusten korvaamisella

- a) on saavutettava julkista liikennettä koskevan politiikan tavoitteet kustannustehokkaasti. Tähän sisältyy mahdollisuus yhdistää kustannukset kattavat palvelut samaan kokonaisuuteen kustannuksia kattamattomien palvelujen kanssa;

¹⁸ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale seuraavasti: "Yksi tämän asetuksen erityistavoitteista on parantaa rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen laatua, avoimuutta, tehokkuutta ja suorituskyyä."

- b) on mahdollistettava taloudellisesti julkisen henkilöliikenteen tarjonnan jatkuminen pitkällä aikavälillä julkista liikennettä koskevassa politiikassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti." ¹⁹ ²⁰

3. Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

- 0 a) Korvataan 1 kohdan a alakohhta seuraavasti:

"a) määriteltävä selkeästi 2 artiklan e alakohdassa ja 2 a artiklassa säädetty julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä asianomaiset maantieteelliset alueet;"

- a) Korvataan 1 kohdan b alakohdan viimeinen virke seuraavasti:

"Jäljempänä 5 artiklan 1 tai 3 kohdan mukaisesti tehdyissä palveluhankintasopimuksissa parametrit on määritettävä siten, ettei yksikään korvaus voi ylittää määrää, joka on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheuttavien kustannuksien ja siitä kertyviä tuloja koskevien taloudellisten nettovaikutusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon julkisen liikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto;"

- b) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Jos toimivaltaiset viranomaiset edellyttävät kansallisen lainsäädännön mukaisesti julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen laatuvaatimusten tai sosiaalisten vaatimusten noudattamista tai vahvistavat sosiaalisia ja laadullisia kriteerejä, kyseiset vaatimukset ja kriteerit on sisällytettävä tarjouskilpailumenettelyä koskeviin asiakirjoihin ja palveluhankintasopimuksiin."

- c[...]) Lisätään 8 kohta seuraavasti:

¹⁹ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale seuraavasti: "Julkisen palvelun velvoitteiden tulisi olla julkista liikennettä koskevan politiikan mukaisia. Toimivaltaiset viranomaiset eivät kuitenkaan ole tämän perusteella oikeutettuja saamaan tietynsuuruista rahoitusta."

²⁰ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale seuraavasti: "Jäsenvaltioiden alueellisten ja poliittisten rakenteiden monimuotoisuuden ottamiseksi huomioon palveluhankintasopimuksen voi tehdä toimivaltainen viranomainen, joka koostuu useasta viranomaisesta. Tällaisessa tapauksessa olisi vahvistettava selkein säännöin, millaiset tehtävät niillä kullakin on palveluhankintasopimuksen tekoprosessissa."

"8. Toimivaltaisten viranomaisten on asetettava kaikkien intressitahojen saataville tarjouskilpailuun esitettäväksi tarkoitetun tarjouksen valmistelun kannalta merkitykselliset tiedot ottaen samalla huomioon liikesalaisuuksien oikeutettu suojelu. Saataville on annettava tiedot matkustajaliikenteen kysynnästä, lippujen hinnoista, kustannuksista ja tuloista, jotka liittyvät tarjouskilpailun kohteena olevaan julkiseen henkilöliikenteeseen, sekä yksityiskohtaiset tiedot tarvittavien kalustoyksiköiden tai liikkuvan kaluston toiminnan kannalta merkityksellisistä infrastruktuurieritelmistä, jotta intressitahot voivat laatia harkittuja liiketoimintasuunnitelmia. Rataverkon haltijoiden on tuettava toimivaltaisia viranomaisia toimittamalla niille kaikki asianomaiset infrastruktuurieritelmät. Edellä vahvistettujen säännösten noudattamatta jättämisestä seuraa 5 artiklan 7 kohdassa säädetty oikeudellinen tarkastelu."

4. Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

0 a) Korvataan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä palveluhankintasopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yhteisön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt, ellei tämä ole kansallisen lainsäädännön nojalla kiellettyä.

Julkisten rautatiepalvelujen osalta edellä olevassa alakohdassa tarkoitettu viranomaisten ryhmittymä voi koostua ainoastaan toimivaltaisista paikallisista viranomaisista, joiden maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen. Edellä olevassa alakohdassa tarkoitetut julkiset henkilöliikennepalvelut tai palveluhankintasopimus voivat kattaa ainoastaan kaupunkitaajamien ja/tai [...] maaseutualueiden liikennetarpeet."²¹

0 aa) Korvataan 5 artiklan 3 kohdassa ilmaus "4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja" ilmauksella "3 a, [...] 4, 4 a, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja".

²¹ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että jäsenvaltioiden tehtävänä on määrittää kansallisessa lainsäädännössä kaupunkitaajamien ja maaseutualueiden käsitteet: "Jäsenvaltioiden hallintorakenteiden moninaisuuden huomioon ottaen silloin, kun toimivaltaisten paikallisviranomaisten ryhmittymä tekee rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja koskevia hankintasopimuksia ilman tarjouskilpailua 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti, on jäsenvaltioiden harkintavallassa määritellä, mitkä paikallisviranomaiset ovat toimivaltaisia kyseisten 'kaupunkitaajamien' ja 'maaseutualueiden' osalta."

0 b) Lisätään 3 a kohta seuraavasti:

"3 a. Kilpailumenettelyssä tehtyjen rautatieliikenteen palveluhankintasopimusten osalta toimivaltainen viranomainen voi päättää tehdä tilapäisesti uusia sopimuksia ilman tarjouskilpailua silloin, **kun toimivaltainen viranomainen katsoo, että sopimusten tekeminen ilman tarjouskilpailua on perusteltua** [...] epätavallisten olosuhteiden vuoksi [...]. Tällaisia epätavallisia olosuhteita ovat muun muassa seuraavanlaiset tilanteet:

– tarjousten laatua ja määrää pidetään riittämättömänä takaamaan hankinnan kannattavuuden, tai

– toimivaltainen viranomainen ja/tai muut toimivaltaiset viranomaiset ovat jo käynnistäneet useita tarjouskilpailuja, jotka voisivat vaikuttaa todennäköisesti saatavien tarjousten laatuun ja määrään, jos sopimus tehdään tarjouskilpailun perusteella, tai

– yhden tai useamman palveluhankintasopimuksen soveltamisalaa on muutettava, jotta julkisten palvelujen tarjonta olisi tehokkainta.

Toimivaltainen viranomainen antaa perustellun päätöksen ja ilmoittaa siitä komissiolle viipymättä.

[...] **Tämän kohdan perusteella tehtyjen** sopimusten kesto saa olla enintään [seitsemän] vuotta.

Tämän kohdan mukaisesti tehdyt sopimukset on julkaistava ottaen kuitenkin samalla huomioon liikesalaisuuksien ja kaupallisten etujen oikeutettu suojeleu."²²

²² Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, millaisia tapauksia tässä säännöksessä tarkoitetaan.

0 c) Lisätään 3 b kohta seuraavasti:

"3 b. Toimivaltaiset viranomaiset voivat 5 artiklan 3 kohtaa soveltaessaan päättää noudattaa seuraavaa menettelyä:

Toimivaltaiset viranomaiset voivat julkistaa aikomuksensa tehdä rautateiden palveluhankintasopimus julkaisemalla ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Ilmoitukseen on sisällytettävä yksityiskohtainen kuvaus tehtävän sopimuksen kohteena olevista palveluista sekä sopimuksen tyypistä ja kestosta.

Liikenteenharjoittajat voivat ilmaista kiinnostuksensa toimivaltaisen viranomaisen vahvistamassa määräajassa, jonka on oltava vähintään 60 päivää ilmoituksen julkaisemisesta.

Jos tämän jälkeen

a) vain yksi liikenteenharjoittaja on ilmaissut kiinnostuksensa osallistua palveluhankintasopimuksen tekemistä koskevaan menettelyyn ja

b) se on asianmukaisesti näyttänyt toteen voivansa tarjota liikennepalveluja palveluhankintasopimuksessa vahvistettujen velvoitteiden mukaisesti, ja

c) kilpailun puuttuminen ei johdu hankintaehtojen keinotekoisesta rajaamisesta ja

d) muita järkeviä vaihtoehtoja ei ole,

toimivaltaiset viranomaiset voivat aloittaa sopimuksen tekemistä koskevat neuvottelut kyseisen liikenteenharjoittajan kanssa julkaisematta ilmoitusta avoimesta tarjouskilpailusta."

a) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltainen viranomainen voi päättää tehdä ilman tarjouskilpailua palveluhankintasopimuksia,

a) joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa tai alle 7 500 000 euroa, kun on kyse palveluhankintasopimuksista, joihin sisältyy rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja, tai

b) jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa tai alle 500 000 kilometriä vuodessa, kun on kyse palveluhankintasopimuksista, joihin sisältyy rautateiden julkisia henkilöliikennepalveluja.²³

Jos palveluhankintasopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 23 maantieajoneuvoa, edellä mainittuja enimmäismääriä voidaan korottaa joko alle 2 000 000 euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 600 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta."

²³ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että ylempää kynnysarvoa sovelletaan rautateiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin tai julkisiin henkilöliikennepalveluihin, jos rautateiden osuus on yli 50 prosenttia kyseisten palvelujen arvosta.

aa) Lisätään 4 a kohta seuraavasti:

"4 a. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltainen viranomainen voi päättää tehdä ilman tarjouskilpailua rautateiden julkisia liikennepalveluja koskevia palveluhankintasopimuksia,

a) i) jos se katsoo, että sopimuksen teko ilman tarjouskilpailua on perusteltua ottaen huomioon asianomaisten markkinoiden ja verkon asiaankuuluvat rakenteelliset ja maantieteelliset ominaispiirteet, erityisesti niiden koko, kysynnän ominaispiirteet, verkon monitahoisuus, **sen tekninen ja maantieteellinen eristyneisyys** sekä sopimuksen kattamat palvelut, ja

(ii) jos tällainen sopimus parantaisi palvelujen laatua ja/tai kustannustehokkuutta aikaisempiin palveluhankintasopimuksiin verrattuna.

Tältä pohjalta toimivaltaisen viranomaisen on annettava perusteltu päätös ja ilmoitettava siitä komissiolle viipymättä.

Jäsenvaltioiden, joissa tämän asetuksen voimaantulopäivänä vuosittainen enimmäisvolyymi on enintään 23 miljoonaa junakilometriä ja joilla on ainoastaan yksi toimivaltainen viranomainen kansallisella tasolla ja yksi palveluhankintasopimus, joka kattaa koko verkon, katsotaan täyttävän i alakohdan edellytykset. Jos nämä jäsenvaltiot päättävät tehdä palveluhankintasopimuksen ilman tarjouskilpailua, niiden on ilmoitettava siitä komissiolle. Yhdistynyt kuningaskunta voi päättää soveltaa tätä alakohtaa Pohjois-Irlantiin.

Jos toimivaltainen viranomainen päättää tehdä palveluhankintasopimuksen ilman tarjouskilpailua, sen on määriteltävä avoimet mitattavissa ja todennettavissa olevat suorituskykyvaatimukset. Nämä vaatimukset on sisällytettävä sopimukseen.

Suorituskykyvaatimukset kattavat erityisesti palvelujen täsmällisyyden, junaliikenteen vuorovälit, liikkuvan kaluston laadun ja matkustajaliikenteen kuljetuskapasiteetin.

Sopimukseen on sisällytettävä erityiset suorituskykyindikaattorit, joiden avulla toimivaltaiset viranomaiset voivat arvioida suorituskykyä säännöllisesti, ja siinä on eriteltävä tehokkaat ja varoittavat toimenpiteet, joita määrätään siinä tapauksessa, ettei rautatieyrittäjä täytä suorituskykyvaatimuksia.

Toimivaltaisen viranomaisen on säännöllisesti arvioitava, onko rautatieyrittäjä saavuttanut suorituskykyvaatimuksia koskevat tavoitteensa sopimuksen mukaisesti, ja julkistettava arvioinnin tulos. Sen on toteutettava asianmukaisia ja oikea-aikaisia toimenpiteitä, mukaan lukien tehokkaita ja varoittavia sopimuksen mukaisia seuraamuksia siinä tapauksessa, että palvelujen laadun ja/tai kustannustehokkuuden osalta vaadittuja parannuksia ei ole toteutettu. Toimivaltainen viranomainen voi milloin tahansa kokonaan tai osittain keskeyttää tai päättää tämän säännöksen perusteella tehdyn sopimuksen voimassaolon siinä tapauksessa, että liikenteenharjoittaja ei täytä suorituskykyvaatimuksia;

b) jos ne koskevat vain sellaisen liikenteenharjoittajan harjoittamaa rautateiden henkilöliikennettä, joka hallinnoi samanaikaisesti kokonaan tai suurimmalta osin sitä rautatieinfrastruktuuria, jolla palveluja tarjotaan ja joka on jätetty yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU 7, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d, 8 ja 13 artiklan ja IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle direktiivin 2012/34/EU 2 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan mukaisesti.

Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tämän kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.

Tämän kohdan mukaisesti tehdyt sopimukset on julkaistava ottaen kuitenkin samalla huomioon liikesalaisuuksien ja kaupallisten etujen oikeutettu suojeleminen."

ab) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

"5. Kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia. Kiireellisenä toimena voi olla sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua tai muodollinen sopimus palveluhankintasopimuksen jatkamisesta taikka 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 enintään kahdeksi vuodeksi."

b) Lisätään 6 a kohta seuraavasti:

"6 a. Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää, että rautatieyritysten välisen kilpailun lisäämiseksi rautateiden julkista henkilöliikennettä koskevia sopimuksia, jotka kattavat osia samasta verkosta tai samoista reittiosuuksista, tehdään eri rautatieyritysten kanssa. Tätä varten toimivaltaiset viranomaiset voivat ennen tarjouskilpailumenettelyn käynnistämistä päättää rajoittaa saman rautatieyrityksen kanssa tehtävien sopimusten lukumäärää."

5. Lisätään **5 a [...]** artikla seuraavasti:

"5 a [...]" artikla

Rautateiden liikkuva kalusto

Kilpailumenettelyä silmällä pitäen toimivaltaiset viranomaiset arvioivat, tarvitaanko toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on todellinen ja syrjimätön pääsy."²⁴

²⁴ Voitaisiin lisätä johdanto-osan kappale selventämään, että tämän säännöksen tarkoituksena on varmistaa tosiasiallinen kilpailu tarjouskilpailumenettelyssä.

6. Korvataan 6 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Kaikkien yleiseen sääntöön tai palveluhankintasopimukseen liittyvien korvausten on oltava 4 artiklan säännösten mukaisia riippumatta siitä, miten sopimus on tehty. Kaikenluonteisten korvausten, jotka liittyvät palveluhankintasopimukseen, jota ei ole tehty 5 artiklan 1 tai 3 kohdan mukaisesti, tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on oltava myös liitteen säännösten mukaisia."

7. Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa yhdistelmäraportti, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, julkista palvelua koskevien sopimusten alkamispäivä ja kesto, valitut julkisen liikenteen harjoittajat sekä korvaukset, joita niille on maksettu, ja yksinoikeudet, joita niille on myönnetty korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä. Raportissa erotetaan toisistaan linja-autoliikenne ja raideliikenne, ja sen pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä, laatua ja rahoitusta, ja siinä on tarpeen mukaan annettava tietoja myönnettyjen yksinoikeuksien luonteesta ja laajuudesta. Jäsenvaltioiden on edistettävä näiden raporttien keskitettyä saatavuutta esimerkiksi yhteisen verkkosivuston kautta."

b) Lisätään 2 kohtaan seuraava alakohta:

"d) palveluhankintasopimuksen aiottu alkamispäivä ja kesto".

8. Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"2. Rajoittamatta 3 kohdan soveltamista

- i) sellaisten palveluhankintasopimusten tekemisessä, joiden kohteena ovat maanteiden ja muiden raideliikennemuotojen kuin rautateiden, kuten metro- tai raitiotieliikenteen, henkilöliikennepalvelut, sovelletaan 5 artiklaa 3 päivästä joulukuuta 2019 alkaen;
- ii) rautateiden henkilöliikennepalveluihin sovelletaan 5 artiklaa, lukuun ottamatta sen 4 a kohtaa, 3 päivästä joulukuuta 2019 alkaen;
- iii) rautateiden henkilöliikennepalveluihin sovelletaan 5 artiklan 4 a kohtaa kymmenen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta;
- iv) edellä olevia 5 artiklan 6 kohtaa ja 7 artiklan 3 kohtaa lakataan soveltamasta kymmenen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.

Ilman tarjouskilpailua 5 artiklan 6 kohdan mukaisesti tehtyjä rautateiden julkisen henkilöliikenteen palveluhankintasopimuksia voidaan soveltaa niiden voimassaolon päättymispäivään asti."

b) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

"2 a. Rautateiden julkisen henkilöliikenteen palveluhankintasopimuksia, jotka on tehty ilman tarjouskilpailua muun kuin reilun kilpailumenettelyn pohjalta tämän asetuksen voimaantulopäivästä 3 päivään joulukuuta 2019, voidaan noudattaa niiden voimassaolon päättymispäivään asti. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen kesto saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa."

c) Korvataan 3 kohdan d alakohta seuraavasti:

" d) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen [tämän asetuksen voimaantulopäivä] muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen".

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
