



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. huhtikuuta 2016
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2013/0029 (COD)

8061/16
ADD 2 REV 1

TRANS 123
CODEC 488

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea (Coreper I)
Ed. asiak. nro:	6849/16 TRANS 68 CODEC 256
Kom:n asiak. nro:	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 - Lopullisen kompromissitekstin tarkastelu yhteisymmärryksen saavuttamiseksi

Tämän asiakirjan liite sisältää asiakirjassa 8061/16 INIT mainitun mukaisesti kolmikantakokouksessa 19. huhtikuuta alustavasti hyväksytyn tekstin.

Liitteeseen on sisällytetty myös asiakirjaan ADD 2 COR 1 ja pysyvien edustajien komitealle 28. huhtikuuta 2016 jaettuun kokousasiakirjaan sisältyvät muutokset.

Pysyvien edustajien komitean valtuutukseen tehdyt muutokset on **lihavoitu ja alleviivattu** ja merkitty hakasulkein [...].

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2012/34/EU seuraavasti:

Vastaava johdanto-osan kappale

"[...] Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että rautatiepalvelujen tarjonnassa [...] **otetaan huomioon riittävän sosiaalisen suojelun takaamiseen liittyvät vaatimukset kuitenkin varmistaen sujuva eteneminen yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamisessa**. Tässä yhteydessä olisi noudatettava kansallisen lainsäädännön mukaisia, sitoviin työehtosopimuksiin tai työmarkkinaosapuolten välillä tehtyihin sopimuksiin ja asiaankuuluviin sosiaalnormeihin perustuvia velvoitteita. Kyseiset velvoitteet eivät saisi vaikuttaa unionin lainsäädäntöön sosiaali- ja työläinsäädännön alalla. Komission olisi aktiivisesti tuettava rautateiden alakohtaisen työmarkkinavuoropuhelun työskentelyä."

Vastaava johdanto-osan kappale

"Vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä annetun direktiivin 2007/59/EY käynnissä olevan uudelleentarkastelun yhteydessä komission olisi arvioitava uusien, junahenkilökunnan hyväksymistä koskevien lainsäädäntötoimenpiteiden tarvetta."

-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 kuitenkaan 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 uusina 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 neuvoa-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 rautatieyrittäjä, jonka tehtävänä on tarjota henkilöliikenteen rautatiepalveluja infrastruktuurissa, jäsenvaltiot voivat edelleen jättää tällaisen yksityisen osapuolen 7, 7 a ja 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle ja rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia niiden palvelujen osalta, joita rautatieyrittäjät tarjoavat samassa infrastruktuurissa kuin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden solminut yksityinen osapuoli."

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 rautatieyrittäjiä."

1. Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

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

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 yritystä.

[...]

32) 'julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudella' julkisten elinten ja yhden tai useamman sellaisen yrityksen, joka on muu kuin jäsenvaltion pääasiallinen rataverkon haltija, välistä sitovaa järjestelyä, jonka mukaisesti yritykset rakentavat osin tai kokonaan ja/tai rahoittavat rautatieinfrastruktuuria ja/tai saavat oikeuden harjoittaa yhtä tai useampaa 2 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.

33 b) 'suoralla lipulla' lippua tai lippuja, jotka vastaavat kuljetussopimusta, joka on tehty yhden tai useamman rautatieyrityksen liikennöimien peräkkäisten rautatiematkojen tekemistä varten;

36) 'suurnopeusjunia käyttävällä henkilöliikenteellä' rautateiden henkilöliikennettä, jossa ei ole väliasemia kahden vähintään yli 200 kilometrin etäisyydellä toisistaan sijaitsevan paikan välillä ja jota harjoitetaan varta vasten rakennetuilla suurnopeusradoilla, jotka soveltuvat yleensä vähintään 250 kilometrin tuntinopeuksille ja joilla suurin osa matkasta kuljetaan tällaisilla nopeuksilla.'

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. 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.

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

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

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 tai nimittää 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,

– valvontaelimen jäseniksi vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvassa yrityksessä, jolla on määräysvaltaa sekä rautatieyritykseen että rataverkon haltijaan, tai kyseisen rataverkon haltijan hallintoneuvoston jäseniksi.

4. Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan hallintoneuvoston jäsenet ja olennaisista toiminnoista päättävät henkilöt eivät saa ottaa vastaan vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilta oikeussubjekteilta tulosperusteisia palkkioita tai lisäetuja, jotka pääasiallisesti liittyvät tiettyjen rautatieyritysten taloudelliseen tulokseen. Heille saa kuitenkin tarjota rautatiejärjestelmän yleiseen suorituskyykyyn liittyviä kannustimia.

5. Jos vertikaalisesti integroituneen yrityksen eri yhteisöillä on yhteinen tietojärjestelmä, pääsy olennaisiin toimintoihin liittyviin arkaluonteisiin tietoihin on rajattava rataverkon haltijan valtuutettuun henkilöstöön. Arkaluonteista tietoa ei välitetä vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille yhteisöille.

6. Edellä olevan 1 kohdan säännökset eivät vaikuta jäsenvaltioiden päätöksenteko-oikeuksiin, jotka koskevat rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja rahoitusta, eivätkä jäsenvaltioiden toimivaltaan, joka koskee infrastruktuurin rahoitusta ja infrastruktuurimaksuja sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, jotka on määritelty 4 artiklan 2 kohdassa, 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 tai vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilla oikeussubjekteilla ei ole ratkaisevaa vaikutusvaltaa olennaisista toiminnoista päättävien henkilöiden nimittämiseen eikä irtisanomiseen.
- Olennaisista toiminnoista vastaavien henkilöiden ammatillinen liikkuvuus ei aiheuta eturistiriitoja.

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. Tässä tapauksessa jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 artiklan 2 kohdan sekä 7 artiklan 3 kohdan kolmannen ja neljännen luetelmakohdan säännöksiä.

Rautatiepalvelujen infrastruktuurin ja tarjonnan hallinnoinnista vastaavien yksiköiden päälliköihin sovelletaan soveltuvien 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. **Jäsenvaltioiden on varmistettava, että** liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun toiminnot toteutetaan läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla **ja että minkäänlaiset eturistiriidat eivät vaikuta näistä toiminnoista päättäviin henkilöihin.**

Vastaava johdanto-osan kappale

"Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansalliset puitteet eturistiriitojen arviointia varten. Sääntelvelimen olisi mainituissa puitteissa otettava huomioon henkilön rahoitukselliset, taloudelliset tai ammatilliset edut, jotka voisivat vaikuttaa epäasianmukaisesti rataverkon haltijan puolueettomuuteen."

Vastaava johdanto-osan kappale

"Jos rataverkon haltija ja rautatieyrittäjä ovat toisistaan riippumattomia mutta molemmat jäsenvaltion saman viranomaisen suorassa määräysvallassa, tämän ei pitäisi katsoa muodostavan tässä direktiivissä määritellyn kaltaista eturistiriitaa."

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

Rataverkon haltijan on toteutettava kunnossapitotöiden aikataulusuunnittelu syrjimättömällä tavalla.

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen

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. Vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä olennaisia toimintoja ei tule ulkoistaa vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yhteisölle, ellei yhteisö hoida yksinomaan olennaisia toimintoja.

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 rataverkon hallinnoinnin tehtäviä 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.

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

3. Rataverkon haltija voi sääntelyelimen tai jäsenvaltioiden määrittämän muun 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.

7 d artikla

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. Rataverkon haltija voi myös käyttää kyseisiä tuloja osingon maksamiseen yrityksen omistajille, jotka voivat olla yksityisiä osakkeenomistajia, lukuun ottamatta vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvia yrityksiä ja yrityksiä, joiden määräysvallassa rautatieyritys ja kyseinen rataverkon haltija ovat.

Vastaava johdanto-osan kappale

"Rataverkon haltijat voivat käyttää rataverkon hallinnasta, johon liittyy julkisten varojen käyttöä, saatavia tuloja oman yritystoimintansa rahoittamiseen tai osingon maksamiseen investoijilleen tuottona näiden tekemistä investoinneista rautatieinfrastruktuuriin. Tällaisia investoijia voivat olla valtio ja yksityiset osakkeenomistajia, mutta eivät vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvat yritykset ja yritykset, joiden määräysvallassa rautatieyritys ja kyseinen rataverkon haltija ovat. Kertyneitä osinkoja toimista, joihin ei liity julkisten varojen tai rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuista saatujen tulojen käyttöä, voivat käyttää myös vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvat yritykset ja yritykset, joiden määräysvallassa rautatieyritys ja kyseinen rataverkon haltija ovat."

- 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.
- d) Kaikkien vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rataverkon haltijalle tarjoamien palvelujen on perustuttava sopimukseen, 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 luetelmakohdassa 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.

7 e artikla

Yhteensovittamismekanismit

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

- a) ratakapasiteetin kunnossapitoon ja kehittämiseen liittyvät hakijoiden tarpeet;
- b) jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettuihin sopimukseen 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.

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

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

7 f artikla

Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto

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

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

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

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

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

5. Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) 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 kuitenkaan rajoittamatta unionin ja jäsenvaltioiden kansainvälisten velvoitteiden noudattamista. Tällainen vääristyminen voi johtua muun muassa rautatieinfrastruktuurin ja siihen liittyvien palvelujen syrjimättömän käyttöoikeuden puutteesta kyseisessä kolmannessa maassa.

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 [...] yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

b) 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."

c) poistetaan 3 ja 4 kohta.

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 julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai asianomaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon.";

b) korvataan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

Jos sääntelyelin päättää, että palveluhankintasopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuisi kyseisestä 38 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua 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 [...] **alakohda** seuraavasti:

[...]

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

- e) korvataan 5 kohta seuraavasti:

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

- matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus ennen 16 päivää kesäkuuta 2015 tehdyllä julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella tai

– lisäoikeus/-toimilupa kaupallisen henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisten asemien välillä toisen liikenteenharjoittajan kanssa kilpaillen on myönnetty ennen tämän direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä asetetun määräajan päättymistä oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen ja kun kyseiset liikenteenharjoittajat eivät saa korvausta näiden palvelujen tarjoamisesta. Tällaista rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen tai toimiluvan alkuperäisen keston ajan tai 10 vuotta tämän direktiivin voimaantulopäivästä sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi."

6 a. Lisätään 11 a artikla seuraavasti:

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

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

Vastaava johdanto-osan kappale

"Rautatieinfrastruktuurin kehittäminen ja rautateiden henkilöliikenteen laadun parantaminen ovat keskeisiä painopisteitä liikenne- ja liikkuvuusjärjestelmän kestävyysedistämiseksi Euroopassa. Erityisesti suurnopeusrautatieverkon kehittämisellä voidaan luoda parempia ja nopeampia yhteyksiä Euroopan talous- ja kulttuurielämän keskusten välille. Suurnopeusjunapalvelut yhdistävät ihmiset ja markkinat nopeasti, luotettavasti, ympäristöystävällisesti ja kustannustehokkaasti ja lisäävät matkustajien siirtymistä rautatieliikenteeseen. On siksi erityisen tärkeää kannustaa sekä julkisia että yksityisiä investointeja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rataverkkoon, luoda suotuisat edellytykset investointien tuotolle ja hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti investoinneista koituvat taloudelliset ja sosiaaliset hyödyt. Jäsenvaltioilla olisi jatkossakin oltava mahdollisuus valita erilaisia keinoja suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän rataverkkoon kohdistuvien investointien ja suurnopeusratojen käytön edistämiseksi."

Vastaava johdanto-osan kappale

"Jotta kehitetään suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita, edistetään käytettävissä olevan rataverkon tehokkainta mahdollista käyttöä ja kannustetaan suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen kilpailukykyä matkustajia hyödyttävällä tavalla, suurnopeusjunia käyttävässä henkilöliikenteessä avoimia käyttöoikeuksia tulisi rajoittaa vain erityisolosuhteissa ja sääntelyelimen objektiivisen taloudellisen arvioinnin pohjalta."

7. Lisätään 13 a artikla seuraavasti:

"13 a artikla

Yhteiset tieto- ja suorien lippujen järjestelmät

1. Jäsenvaltiot voivat vaatia kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyhtiöitä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroituun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja varausten tarjontaa varten tai päättää valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1371/2007¹⁰ ja direktiivin 2010/40/EU¹¹ soveltamista. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se aiheuta markkinoiden vääristymistä eikä syrjintää rautatieyhteyksien välillä ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyhteyksien liitto.
2. Komissio valvoo rautatieliikennemarkkinoiden kehitystä yhteisen tietojärjestelmän ja suorien lippujen järjestelmän käyttöönottoa ja käyttöä koskevilta osin ja arvioi EU:n tason toimien tarvetta markkinoita koskevat aloitteet huomioon ottaen. Se tarkastelee erityisesti rautatieliikenteen matkustajien syrjimätöntä pääsyä tietoihin, joita tarvitaan matkojen suunnittelemisessa ja lippujen varaamisessa. Se esittelee Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 kertomuksen yhteisen tietojärjestelmän ja suorien lippujen järjestelmän saatavuudesta ja ehdottaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.
3. Jäsenvaltioiden on vaadittava henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyhtiöitä laatimaan varautumissuunnitelmat tarjotakseen matkustajille asetuksen (EY) N:o 1371/2007 18 artiklassa tarkoitetun kaltaista apua tapauksissa, joissa liikennepalveluissa ilmenee vakava häiriö, ja varmistamaan, että nämä suunnitelmat koordinoidaan asianmukaisesti."

Vastaava johdanto-osan kappale

"Olisi edistettävä markkinoiden kehittämistä yhteistä tietojärjestelmää ja suorien lippujen järjestelmää, joiden avulla matkustajat saavat käyttöönsä matkojen suunnittelemisessa ja lippujen varaamisessa unionissa tarvittavat tiedot. Koska on tärkeää edistää saumattomia julkisia liikennejärjestelmiä, rautatieyhtiöitä olisi rohkaistava työskentelemään multimodaalisen, rajat ylittävän ja ovelta ovelle - liikkuvuuden tarjoavien vaihtoehtojen kehittämiseksi."

Vastaava johdanto-osan kappale

"Suorien lippujen järjestelmien olisi oltava yhteensopivia ja syrjimättömiä. Rautatieyritysten olisi myötävaikutettava niiden kehittämiseen asettamalla kaikki matkansuunnitteluun ja lippuvarauksiin tarvittavat tiedot saataville syrjimättömällä tavalla ja yhteensopivassa muodossa. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kyseiset järjestelmät eivät ole rautatieyrityksiä toisiinsa nähden syrjiviä ja että niissä on otettu huomioon tarve varmistaa kaupallisten tietojen luottamuksellisuus, henkilötietojen suoja ja kilpailusääntöjen noudattaminen. Komission olisi seurattava ja laadittava kertomus näiden järjestelmien kehittämisestä ja toteutettava tarvittaessa lainsäädäntötoimenpiteitä."

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 taloudelliset 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."

8 a Lisätään 19 artiklaan e alakohta seuraavasti:

"e) tapauksen mukaan ei ole tuomittu vakaviin rikkomuksiin kansallisen lainsäädännön mukaisten, sitoviin työehtosopimuksiin perustuvien velvoitteiden osalta."

8 b 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 johtaa 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."

9. Lisätään 53 artiklan 3 kohtaan virke seuraavasti:

'Säätelyelin voi vaatia rataverkon haltijaa asettamaan nämä tiedot sen saataville, mikäli se katsoo sen tarpeelliseksi'."

10. Korvataan 54 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

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

"h) liikenteenhallintaa;

i) uusimistöiden suunnittelua ja suunniteltua tai suunnittelematonta kunnossapitoa;

j) 2 artiklan 13 kohdassa sekä 7, 7 a, 7 b, 7 c ja 7 d artiklassa säädettyjen vaatimusten, myös eturistiriitoja koskevilta osin, noudattamista."

12. Muutetaan 56 artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinat, sekä a–g alakohtaan liittyviä rataverkon haltijoiden tehtäviä, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Erityisesti sääntelyelin valvoo 1 kohdan a–g alakohtaa omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään."

13. Korvataan 56 artiklan 9 kohdassa oleva viittaus g kohtaan viittauksella j kohtaan.

14. 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 integroituneiden 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 kansallisille viranomaisille, sanotun kuitenkin 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."

15. Lisätään 57 artiklan 3 a kohtaan seuraavasti:

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

16. Muutetaan 57 artiklan 8 kohta seuraavasti:

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

Vastaava johdanto-osan kappale

"On olennaisen tärkeää, että sääntelyelimet tekevät yhteistyötä silloin, kun kansainvälistä rautatieliikennettä tai kahdessa maassa sijaitsevaa rataverkkoa koskevat asiat edellyttävät kahden tai useamman sääntelyelimen päätöstä, jotta päätöksentekomenettelyt voidaan koordinoida, vältetään oikeudellinen epävarmuus ja varmistetaan kansainvälisen rautatieliikenteen tehokkuus."

17. Lisätään 57 artiklaan 10 kohta seuraavasti:

"10. Jäsenvaltiot voivat kahdessa maassa sijaitsevaa rataverkkoa koskevien päätösten osalta tämän direktiivin voimaantulon jälkeen milloin tahansa sopia edellyttävänsä asianosaisten sääntelyelinten välistä koordinointia, jotta varmistetaan päätösten yhdenmukaiset vaikutukset.

18. 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.

Kertomuksessa on erityisesti arvioitava suurnopeusjunapalvelujen kehitystä sekä syrjivien käytänteiden olemassaoloa suurnopeusraiteille pääsyn osalta. Komissio harkitsee lainsäädäntötoimien tarvetta.

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."

2 artikla

1. Sen estämättä, mitä 3 artiklan 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään **24** [...] 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 5–8 alakohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019 ajoissa 14 päivänä joulukuuta 2020 käynnistyvää aikataulukautta varten."
