



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 25. helmikuuta 2002 (27.02)
(OR. fr)**

6530/02

**Toimielinten välinen asia:
2000/0212 (COD)**

**TRANS 60
CODEC 234**

SAATE

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta, Sylvain BISARRE, johtaja
Saapunut:	22. helmikuuta 2002
Vastaanottaja:	Javier SOLANA, pääsihteerin, korkea edustaja
Asia:	Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena komission asiakirja – KOM(2002) 107 lopull.

Liite: KOM(2002) 107 lopull.



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 21.2.2002
KOM(2002) 107 lopullinen

2000/0212(COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista

(komission esittämä EY:n perustamissopimuksen 250 artiklan 2 kohdan mukaisesti)

PERUSTELUT

A. Periaatteet

1. Komissio antoi syyskuussa 2000 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista (KOM(2000) 7 lopullinen – 2000/0212 (COD)). Ehdotus oli määrä käsitellä Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklan mukaista yhteispäätösmenettelyä noudattaen.
2. Euroopan parlamentti teki ehdotukseen useita tarkistuksia ensimmäisessä käsittelyssä 14. marraskuuta 2001. Komissio esitti kantansa näihin tarkistuksiin.
3. Tämän pohjalta komissio on laatinut tämän muutetun ehdotuksen.
4. Komission alkuperäisen ehdotuksen tavoitteena oli
 - a) edistää julkisen liikenteen tehokkuutta ja lisätä sen houkuttavuutta säännellyn kilpailun ja muiden toimien avulla¹
 - b) lisätä viranomaisten ja liikenteenharjoittajien osalta oikeusvarmuutta².

¹ Säännellyn kilpailuun liittyy julkisen liikenteen tehostuminen ja sen houkuttavuuden lisääntyminen.

Jäljempänä olevassa taulukossa verrataan julkisen liikenteen kehityssuuntia 1990-luvulla kolmessakymmenessä suuressa, EU:ssa sijaitsevassa kaupungissa. Kaupungeissa, jotka käyttivät säänneltyä kilpailua, julkinen liikenne houkutteli eniten uusia matkustajia. Näillä kaupungeilla oli myös paras taloudellinen suorituskyky.

	Matkustajien tekemien matkojen määrän vuosittainen muutos	Maksuilla katettujen toimintakustannusten osuuden vuosittainen muutos
Säänneltyä kilpailua käyttävät kaupungit	+ 1,8 %	+ 1,7 %
Kaupungit, joissa ei ole julkisen liikenteen alan kilpailua	– 0,7 %	+ 0,3 %
Kaupungit, jotka käyttävät sääntelyn purkamista ja jossa viranomaisten harjoittama valvonta ei ole merkittävää	– 3,1 %	+ 0,3 %

Raskaan raideliikenteen matkustajamäärät kasvoivat vastaavasti nopeimmin vuosina 1994–1999 niissä kahdessa jäsenvaltiossa – Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Ruotsissa – jotka käyttivät eniten säänneltyä kilpailua tällä liikenteen alalla.

Säännellyn kilpailun edut verrattuna sääntelyn purkamiseen ilmenevät myös vertaamalla Lontoota ja Englannin muita osia. Vuosina 1986–2000 paikallisliikenteen linja-autolla tehtyjen matkojen määrä kasvoi Lontoossa (jossa käytetään säänneltyä kilpailua) 13 prosenttia. Muualla Englannissa (jossa sääntelyä purettiin) vastaava määrä väheni 34 prosenttia.

² Kansainvälisten markkinoiden kehittyminen julkisen liikenteen harjoittamisessa merkitsee sitä, että yhteisön kilpailulainsäädännön vaatimuksia on nyt sovellettava julkisen liikenteen alaan. Muilla aloilla yhteisön kilpailulainsäädännön soveltaminen on asettanut alan organisaation – ja erityisesti yksinoikeuksien käytön – kyseenalaiseksi. Periaatteet, joihin nämä tuomiot perustuvat, koskevat samalla tavoin julkisen liikenteen alaa. Yhteisöjen tuomioistuimella onkin jo käsiteltävänäan asioita,

Nämä kaksi tavoitetta liittyvät toisiinsa. Oikeudellinen epävarmuus on esteenä pyrkimyksille suunnitella entistä parempaa julkista liikennettä.

5. Samoja periaatteita on noudatettu myös muutetussa ehdotuksessa. Ehdotus sisältää uusia säännöksiä, jotka vahvistavat näitä tavoitteita tai yksinkertaistavat niiden saavuttamista.

B. Muutosten selitykset

Johdanto-osan kappaleet

Komissio on muuttanut johdanto-osan kappaleita siten, että ne selventävät asetuksen logiikkaa ja heijastavat siihen tehtyjä muutoksia.

Uuteen tekstiin on hyväksytty parlamentin tarkistukset 1, 2, 3, 5, 6, 7, 13, 14, 15 (osittain), 17, 20, 21 ja 132 (eräät tarkistukset uudelleen muotoiltuina). Siihen ei ole hyväksytty tarkistuksia 4, 9, 12, 18, 19, 120 ja 133.

Uudet johdanto-osan kappaleet 20–26 selventävät asetuksen ja julkisia hankintoja koskevien direktiivien suhdetta. Ne sisältävät parlamentin tarkistuksen 8.

1 artikla– tarkoitus ja soveltamisala

Komissio on osittain hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 22. Siinä tähdennetään, että asetuksella pyritään parantamaan julkista liikennettä.

Asetus koskee edelleen koko julkisen liikenteen alaa. Parlamentin tarkistus 23 rajoittaisi sen koskemaan paikallisliikennettä. Sitä komissio ei hyväksy.

Komissio on hyväksynyt tarkistuksen 23 osan, jossa historialliset rautatiet jätetään soveltamisalan ulkopuolelle. Julkinen liikenne ei ole historiallisen rautatieliikenteen pääasiallinen tarkoitus.

2 artikla– suhde julkisia hankintoja koskevaan lainsäädäntöön

Julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä³ vahvistetaan joitakin sopimuksia koskevat kilpailusäännöt. Nämä säännöt ovat tiukemmat kuin asetuksessa olevat säännöt.

Asetuksen 2 artiklassa julkisia hankintoja koskevien direktiivien säännöt asetetaan edelleen etusijalle sellaisissa tapauksissa, jotka kuuluvat niiden soveltamisalaan.

Parlamentin tarkistuksella 24 etusija annettaisiin asetuksen säännöille. Tämä on kuitenkin ristiriidassa julkisia hankintoja koskevasta Maailman kauppajärjestön sopimuksesta johtuvien yhteisön sitoumusten kanssa. Komissio ei hyväksy tarkistusta.

Julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä olevat säännöt eivät koske kaikkia sopimuksia. Ne eivät koske

joilla on vaikutuksia julkiseen liikenteeseen, vaikka kyseiset tapaukset eivät koskekaan yksinoikeuksia. Vaihtoehto parlamentin ja neuvoston antamalle asetukselle ei ole tilanteen säilyttäminen ennallaan vaan alan todennäköinen uudelleenjärjestely tuomioistuimen tuomioiden pohjalta.

³ Direktiivit 92/50/ETY, 93/36/ETY, 93/37/ETY ja 93/38/ETY.

- palveluhankintoja koskevia käyttöoikeussopimuksia
- raskasta raideliikennettä sekä metro- ja sisävesiliikennettä koskevia sopimuksia
- joitakin tapauksia, joissa toiminnanharjoittajalla on läheinen yhteys viranomaiseen, jolle palvelua tarjotaan, tai toiminnanharjoittaja on "julkisoikeudellinen laitos".

Nämä sopimukset kuuluvat siis asetuksessa olevien kilpailusääntöjen soveltamisalaan.

Parlamentin tarkistuksella 8 pyritään selventämään, mitkä sopimukset kuuluvat asetuksen kilpailusääntöjen ja mitkä julkisia hankintoja koskevien direktiivien sääntöjen soveltamisalaan. Komissio myöntää selventämisen olevan tarpeen. Se on hyväksynyt tämän tarkistuksen. Lisäksi se on muuttanut 2 artiklaa ja 3 artiklan j alakohdan ii alakohtaa, lisännyt johdanto-osaan uudet 20–26 kappaleet sekä 3 artiklaan uuden i alakohdan, jossa määritellään julkisen liikenteen alan käyttöoikeussopimus.

3 artikla – määritelmät

Koska alkuperäinen 7 artiklan 4 kohta on poistettu, komissio on johdonmukaisuuden vuoksi poistanut myös alkuperäisen 3 artiklan d alakohdan.

Uudessa 3 artiklan d alakohdassa määritellään "sisävedet". Siihen on siis hyväksytty parlamentin tarkistuksen 26 periaate.

Yhteisön valtioneuvoston sääntöjen mukaan julkisen palvelujen vaatimusten täyttämiseksi maksettavaan korvaukseen voi sisältyä liikenteenharjoittajan saama kohtuullinen voitto. Komissio on muuttanut 3 artiklan f alakohtaa tehdäkseen tämän selväksi.

Uudessa 3 artiklan g alakohdassa määritellään 'liikuntarajoitteiset henkilöt'. Siihen on siis hyväksytty parlamentin tarkistuksen 30 periaate.

Komissio on lisännyt asetukseen 2 artiklaan tehtyjen muutosten tueksi 3 artiklan i alakohdan ja muuttanut 3 artiklan j alakohdan ii alakohtaa (entinen 3 artiklan h alakohta). Se on siis hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 29 periaatteen.

Komissio ei hyväksy parlamentin tarkistuksia 25, 27, 28 ja 107/119.

4 artikla – toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudet

Tämän artiklan, entisen 4 artiklan 1 kohdan mukaan viranomaisten on asetusta soveltaessaan varmistettava, että niiden toimivaltaan kuuluvilla alueilla on riittävät julkisen liikenteen palvelut.

Parlamentin tarkistuksessa 31 syvennetään riittävien liikennepalvelujen käsitettä. Samalla siinä määritellään tällaiset palvelut tavoitteeksi, johon on pyrittävä eikä tulokseksi, joka on kaikissa oloissa saavutettava.

Komissio on muuttanut kyseistä kohtaa näiden periaatteiden mukaisesti.

4 a artikla – perusteet

Asetuksen 4 a artiklan 1 kohdassa (entisessä 4 artiklan 2 kohdassa) luetellaan tekijät, jotka sopimuksissa olisi otettava huomioon. Parlamentin tarkistuksilla 33–40, 43 ja 45–48

vahvistetaan kuluttajansuojaa ja ympäristönsuojelua. Uuteen tekstiin on sisällytetty nämä tarkistukset (samalla on tarkistettu joidenkin tarkistusten sanamuotoa).

Tarkistuksissa 41, 44 ja 127 edellytetään, että sopimuksissa otetaan huomioon voimassa olevat työehdot sekä työntekijöiden terveys ja turvallisuus. Komissio on hyväksynyt tämän ja selventänyt ensimmäistä kohtaa.

Komissio ei hyväksy tarkistuksia 49, 116 ja 131.

Julkisia hankintoja koskevassa yhteisön lainsäädännössä kielletään nykyään joidenkin 4 a artiklan 1 kohdassa lueteltujen tekijöiden käyttö tekoperusteina. Säilyttääkseen tämän kannan komissio on muuttanut 2 artiklaa ja lisännyt 4 a artiklan 1 kohdan sellaisten sääntöjen luetteloon, joita ei sovelleta, kun sopimuksissa noudatetaan julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä säädettyjä kilpailumenettelyjä.

Kansalliset rajat ovat usein esteenä alueellisen julkisen liikenteen yhteyksille. Tarkistukset 40, 47, 61 (osittain) ja 84 osoittavat parlamentin olevan tästä huolissaan. Komissio on lisännyt asetukseen uuden 4 a artiklan 2 kohdan, jonka nojalla viranomaiset voivat kehittää rajatylittävää alueellista liikennettä.

4 b artikla – matkustajille annettavat tiedot

Komissio on hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 108 periaatteessa. Sillä parannetaan 4 b artiklan (entisen 4 artiklan 3 kohdan) mukaista liikuntarajoitteisia henkilöitä koskevaa tiedotusta.

6 artikla – julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

Komissio on muuttanut johdantokappaletta ja lisännyt artiklaan uuden päätösvirkkeen osoittaakseen, miten asetuksen eri osat liittyvät toisiinsa.

Parlamentin tarkistuksessa 54 pidennetään sopimusten voimassaolon tavanomaista enimmäisaikaa viidestä vuodesta kahdeksaan vuoteen (linja-autoliikenteen osalta) ja viiteentoista vuoteen (raideliikenteen osalta). Komissio on hyväksynyt tämän ja muuttanut vastaavasti 6 artiklan c alakohtaa.

Pitkäaikaisia sopimuksia tarvitaan maksettaessa pitkäaikaisia investointeja. Erityisesti raideliikenteeseen tehdyt investoinnit voivat vaatia pitemmän ajan kuin viisitoista vuotta maksaakseen itsensä takaisin. Parlamentin tarkistus 54 ratkaisisi tämän ongelman velvoittamalla uudet liikenteenharjoittajat maksamaan korvausta edeltäjilleen. Tällä kuitenkin suositeltiin vakiintuneita liikenteenharjoittajia. Lisäksi sillä rajoitettaisiin riskinsiirto liikenteenharjoittajiin. Komissio ei hyväksy tarkistuksen tätä osaa. Sen sijaan uudessa tekstissä annetaan alkuperäisen tekstin tavoin mahdollisuus vielä pitempiaikaisiin raideliikennesopimuksiin, kun investointi sitä edellyttää. Toimivaltaiset viranomaiset voivat edelleen ottaa halutessaan käyttöön syrjimättömiä vahingonkorvausmääräyksiä.

6 a artikla – julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sisältö

Parlamentin tarkistukset 51 (osittain) ja 55–59 edistävät hyviä toimintatapoja sopimusten teossa. Nämä tarkistukset on sisällytetty (tarkistetussa sanamuodossa) uuteen 6 a artiklaan.

Uuden 6 a artiklan 1 kohdan d alakohdassa sisällytetään sopimusten maantieteellistä soveltamisalaa koskevat säännöt säädöstekstiin (alakohta oli aikaisemmin johdanto-osan kappaleena).

7 artikla – julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen suoraan

Alkuperäisen ehdotuksen 7 artiklan 2 kohdan mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä metro- ja kevyen raideliikenteen palveluja koskevia sopimuksia ilman kilpailua, jos se on kaikkein tehokkain menettelytapa.

Parlamentin tarkistuksilla 62 ja 63 laajennetaan tämän poikkeuksen pohjaa.

Komissio on hyväksynyt tämän osittain, minkä vuoksi se on tarkistanut 7 artiklan 2 kohtaa ja lisännyt artiklaan uuden 3 kohdan.

Komissio on hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 65 ja poistanut sen vuoksi alkuperäisen ehdotuksen 7 artiklan 4 kohdassa olleen kilpailua koskevan poikkeuksen, joka liittyi tiettyihin integroituihin palveluihin.

Komissio on hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 66. Siinä muutetaan sopimusten pieneen arvoon perustuvaa yleistä poikkeusta, josta on säännökset 7 artiklan 4 kohdassa (entisessä 5 kohdassa), nostamalla raja-arvona oleva vuosittainen arvo 400 000 eurosta 1 000 000 euroon. Pieniä liikenneverkkoja koskevan poikkeuksen osalta vastaava arvo nostetaan 800 000 eurosta 3 000 000 euroon. Jälkimmäinen muutos vaikuttaa erityisesti maaseutuun.

Komissio on lisännyt 7 artiklaan uuden 6 kohdan, jossa osoitetaan, miten asetuksen eri osat liittyvät toisiinsa.

Tiivistelmä säännöksistä, jotka koskevat sopimusten tekemistä suoraan	
Raskas raideliikenne	- Jos kansallisia tai kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia ei voida täyttää muulla tavalla. - Jos sopimuksen vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa. - Jos koko verkon vuosittainen arvo on alle 3 000 000 euroa, ja verkkoon liittyvistä palveluista tehdään yksi ainoa sopimus.
Metroliiikenne	- Jos vakiintuneella liikenteenharjoittajalla olisi järjestelmän koon tai teknisen ainutlaatuisuuden vuoksi huomattava yliote tarjouskilpailumenettelyssä. - Jos julkisen rahoituksen tai julkisista varoista rahoitetun omaisuuden käyttö tehostuu, kun sopimus tehdään suoraan. - Jos sopimuksen vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa. - Jos koko verkon vuosittainen arvo on alle 3 000 000, ja verkkoon liittyvistä palveluista tehdään yksi ainoa sopimus.
Kevyt raideliikenne	- Jos julkisen rahoituksen tai julkisista varoista rahoitetun omaisuuden käyttö tehostuu, kun sopimus tehdään suoraan. - Jos sopimuksen vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa. - Jos koko verkon vuosittainen arvo on alle 3 000 000, ja verkkoon liittyvistä palveluista tehdään yksi ainoa sopimus.
Linja-auto- ja sisävesiliikenne	- Jos sopimuksen vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa. - Jos koko verkon vuosittainen arvo on alle 3 000 000, ja verkkoon liittyvistä palveluista tehdään yksi ainoa sopimus.

7 a artikla –suoraan tehtyjä sopimuksia koskevat suojatoimenpiteet

Sen varmistamiseksi, että 7 artiklan 1–3 kohdassa sallitut poikkeukset palvelevat matkustajien etuja, uusi teksti sisältää kolme suojatoimenpidettä:

- Toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä päätöksensä tavalla, joka antaa mahdollisuuden julkiseen keskusteluun (uusi 7 a artiklan 1 kohta, entinen 3 kohta).
- Tähän kuuluu myös se, että kilpailijat voivat esittää oman vaihtoehtoisen suunnitelmansa (uusi 7 a artiklan 2 kohta).
- Toimivaltaisten viranomaisten on joka viides vuosi tarkasteltava liikenteenharjoittajan toiminnan tuloksia (uusi 7 a artiklan 3 kohta).

Komissio ei ole hyväksynyt parlamentin tarkistusta 64. Sillä poistettaisiin uusi 7 a artiklan 1 kohta.

7 b artikla – kiireelliset toimet

Parlamentin tarkistusten 70, 78, 85 ja 86 mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat kiireellisissä tapauksissa tehdä suoraan sopimuksia esimerkiksi silloin, kun liikenteenharjoittaja tekee vararikon. Komissio on hyväksynyt tarkistukset periaatteessa ja koonnut ne uuteen 7 b artiklaan.

8 artikla – laatuvertailu

Komissio on muuttanut 8 artiklan 1 kohtaa osoittaakseen, miten asetuksen eri osat liittyvät toisiinsa.

Laatuvertailu ei ole yhtä avoin menettely kuin tarjouskilpailut. Sen ei pitäisi antaa mahdollisuutta saada epäsuorasti suuria määriä julkista rahoitusta. Sen ei myöskään pitäisi antaa yhdelle liikenteenharjoittajalle mahdollisuutta "salvata" koko julkisen liikenteen verkkoa.

Komissio on hylännyt parlamentin tarkistuksen 69, joka horjuttaisi näitä periaatteita.

Lisäksi se on lisännyt 8 artiklaan uuden 2 kohdan.

Ilman sitä 10 artiklaan tehdyt muutokset antaisivat rajoittamattomat mahdollisuudet saada julkista rahoitusta laatuvertailun perusteella tehdyllä sopimuksella.

9 artikla – suojatoimenpiteet

Julkisen liikenteen markkinoilla päädytään joskus siihen tilanteeseen, että muutamat liikenteenharjoittajat saavat hallitsevan aseman markkinoilla. Asetuksen 9 artiklan 1 ja 2 kohta antavat toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuuden estää tämä tilanne.

Komissio ei hyväksy parlamentin tarkistuksia 71 ja 72, joiden mukaan nämä säännökset on poistettava. Uudessa tekstissä on kuitenkin täsmennetty niitä ja otettu samalla huomioon parlamentin tarkistus 79 periaatteessa ja osittain.

Asetuksen 9 artiklan 3 kohdassa laajennetaan viranomaisten mahdollisuutta suojella työntekijöitä silloin, kun sopimuksen haltija vaihtuu. Komission alkuperäisessä ehdotuksessa

tämä mahdollisuus rajoitettiin tapauksiin, joissa on kyse yksinoikeuksista. Uudessa tekstissä rajoitusta ei enää ole. Komissio ei ole hyväksynyt parlamentin tarkistusta 134, jolla tästä säännöksestä tehtäisiin pakollinen.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat perustamissopimuksen mukaan vaatia, että liikenteenharjoittajat sijoittautuvat kyseiseen jäsenvaltioon. Muista maista tulevilla liikenteenharjoittajilla olisi kuitenkin oltava mahdollisuus tehdä tarjouksia, vaikka ne eivät olisikaan sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon. Asetuksen 9 artiklan 4 kohdassa on tätä koskevat säännöt. Uudessa tekstissä täsmennetään näitä säännöksiä. Komissio ei hyväksy parlamentin tarkistusta 74, jonka mukaan sijoittautuminen olisi pakollista.

10 artikla – yleiset säännöt

Toimivaltaiset viranomaiset voivat asettaa kaikkia liikenteenharjoittajia koskevia yleisiä sääntöjä. Sääntönä voi olla esimerkiksi se, että vanhuksia on kuljetettava puoleen hintaan. Viranomaiset voivat korvata liikenteenharjoittajille tällaisten sääntöjen noudattamisesta aiheutuneet kustannukset.

Asetuksen 10 artiklassa asetetaan ehdot, joilla näin voidaan tehdä.

Parlamentin tarkistuksilla 77 ja 130 poistetaan joitakin näistä ehdoista. Komissio hyväksyy niiden poistamisen (tarkistus 130, jonka sanamuotoa on yksinkertaistettu).

On tärkeää, että yleisten sääntöjen noudattamisesta maksetaan korvaus laatua ja tehokkuutta edistävällä tavalla. Sen vuoksi uuden tekstin 10 artiklan 4 kohta sisältää vaatimuksen, jonka mukaan yleisiin sääntöihin on sisällyttävä laatu- ja luotettavuusvaatimuksia. Kyseinen kohta sisältää myös parlamentin tarkistusten 76 ja 124 periaatteen.

11 artikla – ilmoittaminen

Tämä artikla on tarpeellinen, koska sillä säästetään viranomaisten vaivoja. Jos artiklaa ei olisi, kaikkien jäsenvaltioiden, jotka aikovat myöntää tukea julkisen liikenteen harjoittamiseen, olisi ilmoitettava siitä etukäteen komissiolle. Perustamissopimuksen 89 artiklan mukaan tällaisen valtioneuvoston sääntöjä koskevan poikkeuksen on oltava asetuksen (eikä direktiivin) muodossa.

12 artikla – sopimustentekomenettelyt

Uudessa tekstissä täsmennetään näitä säännöksiä. Se sisältää parlamentin tarkistukset 79 (osittain) ja 80.

13 artikla – avoimuus

Komissio on muuttanut 13 artiklan 1 kohtaa osoittaakseen, miten asetuksen eri osat sopivat yhteen.

Ottaen huomioon 7 artiklan 4 kohtaan tehdyn tarkistuksen komissio on johdonmukaisuuden vuoksi hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 81 ja nostanut 13 artiklan 2 kohdassa julkaisemiselle asetettuja kynnyksarvoja.

Komissio on hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 82. Tällä lisätään 13 artiklan 3 kohdan mukaan julkistettavien tietojen yksityiskohtaisuutta.

Komissio on yksinkertaistanut 13 artiklan 5 kohdan mukaisia ilmoitusvaatimuksia. Tähän sisältyy parlamentin tarkistuksen 83 periaate.

Tukeakseen 19 artiklan 2 kohtaan tehtyä muutosta komissio on lisännyt 13 artiklaan uuden 6 kohdan.

14 artikla – valitukset

Komissio on yksinkertaistanut kyseistä menettelyä. Se on ottanut huomioon parlamentin tarkistuksen 84 periaatteen sekä tarkistuksen 87.

15 artikla – kirjanpito

Liikenteenharjoittajilla ei tulisi olla mahdollisuutta parantaa kilpailuasemaansa käyttämällä väärin korvausta, joka on myönnetty niille julkisten palvelujen tarjoamisesta muualla. Tämä pyritään varmistamaan 15 artiklalla. Parlamentin huoli vastavuoroisuudesta on otettu uudessa tekstissä huomioon vahvistamalla artiklan säännöksiä. Siihen sisältyvät parlamentin tarkistukset 79 (periaatteessa ja osittain) ja 88. Artiklassa tunnustetaan, että liikenteenharjoittajilla on oltava mahdollisuus saada kohtuullista voittoa.

17 artikla – siirtymätoimenpiteet

Parlamentin tarkistuksissa 90 ja 93 pidennetään siirtymäkautta kolmesta kahdeksaan vuoteen. Komissio on hyväksynyt tämän osittain. Se on lisännyt 17 artiklaan uuden 4 kohdan, jonka mukaan toimivaltaisten viranomaisten on pantava asetus täytäntöön kahdessa vaiheessa aloittamalla täytäntöönpano neljän vuoden kuluttua sen voimaantulosta ja saattamalla se kahdeksan vuoden kuluttua päätökseen.

Eräät jäsenvaltiot käyttävät jo tervettä kilpailua sopimusten tekemiseen. Joillakin näistä sopimuksista on kuitenkin pitempi voimassaoloaika kuin 6 artiklan c alakohdassa sallitaan. Parlamentin tarkistuksessa 92 mahdollistetaan näiden sopimusten jatkuminen niiden alkuperäiseen määräaikaan saakka. Komissio on 17 artiklan 1 kohdassa hyväksynyt tämän periaatteen.

Julkisessa omistuksessa olevien paikallisten liikenteenharjoittajien erityisasema

Parlamentin laajamittaisin tarkistus on tarkistus 61, jolla luotaisiin uusi 8 artikla. Artiklalla suojeltaisiin paikallisia julkisia liikennepalveluja kilpailulta sellaisissa tapauksissa, joissa toimivaltainen viranomainen päättää itse tarjota kyseisiä palveluja.

Laekenin Eurooppa-neuvostolle antamassaan yleishyödyllisiä palveluja koskevassa raportissaan⁴ komissio myöntää, että "yhteisön lainsäädäntö jättää pääsääntöisesti jäsenvaltioiden päätettäväksi, järjestävätkö ne julkiset palvelut itse suoraan tai epäsuorasti (muiden julkisten tahojen kautta) vai antavatko ne sen jonkin muun tahon tehtäväksi".

Parlamentin ehdottamassa tarkistuksessa mennään kuitenkin pitemmälle. Tarkistuksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset voisivat myöntää itselleen yksinoikeuksia julkisen paikallisliikenteen palvelujen tarjoamiseksi. Tällaiset yksinoikeudet vääristävät kuitenkin kilpailua, ja ne voidaan helposti kyseenalaistaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjen nojalla.

⁴ KOM(2001) 598 lopullinen.

Tästä syystä komissio on reagoinut tarkistukseen 61 sisällyttämällä asetuksen 17 artiklaan uuden 2 ja 3 kohdan. Uusien kohtien mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat itse tarjota linja-autoliikennepalveluja pitkän, kahdeksan vuotta kestävä siirtymäkauden aikana tarvitsematta aloittaa kyseisten järjestelyjen vaiheittaista poistamista neljän vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta. Siirtymäkauden jälkeen viranomaiset voivat jatkaa näitä järjestelyjä ainoastaan sillä ehdolla, että kyseisellä sopimuksella ei myönnetä yksinoikeuksia. Tämä merkitsee sitä, että muut liikenteenharjoittajat voivat vapaasti tarjota kaupallisesti kannattavia lisäpalveluja kyseisen alueen kansalaisille. Viranomaisten on tällaisissa tapauksissa otettava käyttöön asianmukaiset yleiset säännöt laadun ja integraation varmistamiseksi. Järjestelyjen jatkamiseen tarvitaan komission lupa.

Vastavuoroisuus

Rakenteellista vastavuoroisuutta koskevat lausekkeet, joita sovelletaan tilanteissa, joissa yhteisön lainsäädäntö ei vaadi avaamaan markkinoita, eivät ole perustamissopimuksen syrjimättömyysmääräysten mukaisia.

Yhteisön lainsäädäntö voi sen sijaan vaatia markkinoiden avaamista mutta sallii sen tapahtuvan asteittain siirtymäkauden aikana. Tällaisissa tapauksissa voidaan yhteisön lainsäädännön mukaan hyväksyä "siirtymäkautta koskeva vastavuoroisuuslauseke", jotta välttyttäisiin epätasapainolta markkinoiden avaamisessa. Tämän ei kuitenkaan pitäisi olla yleinen menettelytapa, vaan sitä pitäisi käyttää ainoastaan poikkeustapauksissa.

Uudessa tekstissä on otettu huomioon parlamentin huoli tästä asiasta, ja sen 17 artiklan 7 kohta sisältää siirtymäkautta koskevan vastavuoroisuuslausekkeen.

Julkisia hankintoja koskevassa yhteisön lainsäädännössä ei ole vastavuoroisuuslausekkeitä. Tämän asiointilan säilyttämiseksi komissio on muuttanut 2 artiklaa lisäämällä 17 artiklan 7 kohdan luetteloon niistä säännöistä, joita ei sovelleta silloin, kun sopimukseen on sovellettava julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä säädettyjä kilpailumenettelyjä.

18 artikla– kolmansista maista tulevat liikenteenharjoittajat

Komissio on hyväksynyt parlamentin tarkistuksen 125 periaatteen, muuttanut kyseistä artiklaa ja poistanut liitteen II osoittaakseen selvemmin, miten asetuksen eri osat sopivat yhteen.

19 artikla– valvonta

Asetuksen 19 artiklan 2 kohdan mukaan komissio laati viiden vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta kertomuksen sen soveltamisesta.

Parlamentin tarkistuksessa 95 esitetään lisää aiheita, joita kertomuksessa olisi käsiteltävä. Komissio on hyväksynyt tämän periaatteessa.

Komissio tarvitsee tietoja voidakseen laatia kertomuksen. Tietojen saamiseksi se on lisännyt asetukseen 13 artiklan 6 kohdan.

Liite I – Korvausta koskevat säännöt sellaisia tapauksia varten, joissa ei ole noudatettu tarjouskilpailumenettelyä

Komissio on yksinkertaistanut kyseisiä sääntöjä. Siten on otettu huomioon parlamentin tarkistusten 89 ja 96 periaate.

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen¹,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Mahdollisimman korkealuokkaisen julkisen palvelun kehittäminen rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteen harjoittamisessa on **kestävien liikennemuotojen edistämiskeinona** yksi yhteisessä liikennepolitiikassa asetetuista yhteisön ensisijaisista tavoitteista. **Lisäksi yhteisellä liikennepolitiikalla pyritään saamaan aikaan merkittävä siirtyminen kestävien liikennemuotojen käyttöön. Göteborgissa 15 ja 16 päivänä kesäkuuta 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto antoi liikennemuotosiirtymälle keskeisen aseman kestävästä kehityksestä koskevassa yhteisön strategiassa.**
- 2) **Monet yhteiskunnallisesti tarpeelliset liikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus puuttua asiaan tällaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi.** Tämän tavoitteen saavuttamiseksi jäsenvaltioiden toimivaltaisilla viranomaisilla on käytettävänä kolme pääasiallista menetelmää **Menetelmiin, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää varmistaakseen julkisen henkilöliikenteen palvelujen tarjonnan, kuuluvat seuraavat:** julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen liikenteenharjoittajien kanssa, yksinoikeuksien myöntäminen liikenteenharjoittajille, **taloudellisen korvauksen antaminen liikenteenharjoittajille**

¹ EYVL C

² EYVL C **221, 7.8.2001, s. 31.**

³ EYVL C **253, 12.9.2001, s. 9.**

sekä vähimmäisvaatimusten yleisten, kaikkia liikenteenharjoittajia koskevien sääntöjen asettaminen julkisen liikenteen harjoittamiselle.

- 3) Toimivaltaiset viranomaiset tarjoavat yhteisössä julkisen henkilöliikenteen palveluja eri tavoin: toimimalla suoraan itse, toimimalla valvonnassaan olevien yritysten välityksellä epäsuorasti tai uskomalla tarjonnan kolmansille, julkisille tai yksityisille osapuolille.
- 34) On tärkeä selvittää tällaisten menetelmien ja palvelujen tarjonnassa käytettävien tapojen oikeudellinen asema yhteisön lainsäädäntöön nähden. Toimivaltaisten viranomaisten olisi varmistettava, että niiden toimet ovat niiden perustamissopimuksen sääntöjen ja periaatteiden mukaisia, joilla pyritään varmistamaan yritysten yhtäläinen kohtelu ja niiden välinen terve kilpailu.
- 45) Perustamissopimuksen 73 artiklassa viitataan sisävesiliikenteen osalta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien tiettyjen velvoitteiden täyttämisen korvaamiseen. Julkista henkilöliikennettä koskeva yhteisön sääntelyjärjestelmä vahvistetaan julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1191/69⁴, jolla pannaan täytäntöön kyseinen perustamissopimuksen artikla ja osoitetaan, miten jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat varmistaa riittävät liikennepalvelut, jotka edistävät kestävä kehitystä, yhteiskuntaan sopeutumista, ympäristön paranemista ja alueellista tasapainoa.
- 56) Monet jäsenvaltiot ovat saattaneet voimaan lainsäädäntöä, joka antaa mahdollisuuden myöntää määräaikaista yksinoikeuksia sekä tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia avointen ja oikeudenmukaisten menettelyjen perusteella ainakin osassa niiden julkisen liikenteen markkinoita. Tämän kehityksen sekä sijoittautumisvapautta ja julkisia hankintoja koskevien yhteisön sääntöjen soveltamisen ansiosta on saavutettu huomattavaa edistystä yhteisön ja ETA:n laajuisessa markkinoillepääsyssä julkisen liikenteen alalla. Tämän vaikutuksesta jäsenvaltioiden välinen kauppa on kehittynyt merkittävästi ja monet julkisen liikenteen harjoittajat tarjoavat nykyään palveluja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.
- 67) Markkinoiden avaaminen kansallisen lainsäädännön perusteella on kuitenkin johtanut sovellettujen menettelyjen välisiin eroihin ja luonut oikeudellista epävarmuutta liikenteenharjoittajien oikeuksista ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksista.
- 78) Komission teettämät tutkimukset⁵, ja sellaisissa valtioissa saadut kokemukset, joissa julkisen liikenteen alalla on ollut kilpailua useiden vuosien ajan, osoittavat, että yhteisöstä olevien liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käynnistäminen tällä alalla lisää palvelujen houkuttavuutta ja alentaa niiden hintaa eikä todennäköisesti haittaa liikenteenharjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista, jos toteutetaan asianmukaisia suojatoimenpiteitä.

⁴ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1; asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) N:o 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁵ "Improved structure and organisation for urban transport operations of passengers in Europe", Isotope-yhteenliittymä, Euroopan yhteisöjen komissio, 1998; "Examination of Community law relating to the public service obligations and contracts in the field of inland passenger transport", liikennealan tutkimus- ja koulutuslaitoksen NEAn Euroopan komissiolle toimittama tutkimus, 1998.

- 89) On tärkeä ajantasaistaa yhteisön oikeudellinen kehys sen varmistamiseksi, että säännelty kilpailu kehittyy edelleen julkisen henkilöliikenteen palvelujen tarjonnassa ja että uudet oikeudelliset lähestymistavat, jotka jäsenvaltiot ovat ottaneet käyttöön säännellessään julkisen henkilöliikenteen palvelujen tarjontaa, otetaan huomioon. Tämä on Lissabonissa 28 päivänä maaliskuuta 2000 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmien mukaista, joissa komissiota, neuvostoa ja jäsenvaltioita pyydetään kutakin toimivaltansa puitteissa "nopeuttamaan markkinoiden vapauttamista sellaisilla aloilla kuin – – liikenne". Yhteisön oikeudellisen kehysten ajantasaistaminen antaa tilaisuuden varmistaa, että markkinoiden avautuminen tapahtuu sujuvasti yhteisön tasolla ja että kaikkien jäsenvaltioiden kilpailumenettelyjen perustekijät yhdenmukaistetaan.
- 10) Menettelyjen olisi perustuttava puolueettomuusperiaatteeseen suhteessa perustamissopimuksen 295 artiklan mukaisiin omistusoikeutta koskeviin sääntöihin; 16 artiklan mukaiseen periaatteeseen, joka koskee vapautta määritellä yleistä taloudellista etua koskevia palveluja, sekä perustamissopimuksen 5 artiklan mukaiseen suhteellisuusperiaatteeseen.
- 911) Perustamissopimuksen 16 artiklan mukaan on tarpeellista huolehtia siitä, että yleistä taloudellista etua koskevat palvelut toimivat sellaisin perustein ja edellytyksin, että ne voivat täyttää tehtävänsä. Kilpailun kehittymistä olisi sen vuoksi ohjattava yhteisön säännöillä, joilla ~~varmistetaan~~ edistetään yleisen edun suojelemista ~~sen julkisten liikennepalvelujen~~ laadun ja saatavuuden osalta siten, että kaikilla alueilla on saatavilla riittävästi korkealuokkaisia, kohtuuhintaisia ja yhteiskunnallisesti kaiken kattavia julkisia liikennepalveluja, joita myös liikuntarajoitteiset voivat käyttää. Liikuntarajoitteisuuden käsite ei välttämättä tarkoita lääketieteellistä vammaa. Tämän yleisen edun turvaamiseksi on tärkeää, että kuluttajilla ja asianomaisilla osapuolilla on käytettävissään integroitua tietoa saatavilla olevista palveluista.
- 12) Tämän asetuksen soveltamiseen olisi sisällytettävä ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset sen varmistamiseksi, että arvioidessaan julkisen henkilöliikenteen palveluverkkojen riittävyyttä, määritellessään valinta- ja sopimusten-tekoperusteita sekä tehdessään julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia toimivaltaiset viranomaiset ottavat huomioon ympäristötekijät, erityisesti energian taloudellisen käytön sekä paikalliset, kansalliset ja kansainväliset standardit ja normit ja niistä erityisesti ne, jotka koskevat ilman epäpuhtauspäästöjä sekä melu- ja kasvihuonekaasupäästöjä.
- 1013) Sijoittautumisvapaus on yhteisen liikennepolitiikan peruseriaate, jonka mukaan ~~yhdestä jäsenvaltiosta tuleville~~ kaikille liikenteenharjoittajille, jotka ovat laillisesti sijoittautuneet ~~toiseen~~ johonkin jäsenvaltioon, on taattava avoimella ja syrjimättömällä tavalla pääsy julkisen palvelun markkinoille ~~viimeksi mainitussa kyseisessä~~ jäsenvaltiossa.
- 114) Perustamissopimuksessa vahvistetaan kilpailun rajoittamista koskevat erityissäännöt. Sen 86 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltiot velvoitetaan erityisesti noudattamaan näitä sääntöjä, kun on kyse julkisista yrityksistä ja yrityksistä, joille on myönnetty yksinoikeuksia. Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan nämä säännöt koskevat tietyin edellytyksin yrityksiä, joille on annettu tehtäväksi tuottaa yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja.

- 15) Jäsenvaltioiden olisi voitava käyttää useita lähestymistapoja noudattaessaan julkisen henkilöliikenteen alalla erityisesti niitä perustamissopimuksen vaatimuksia, jotka koskevat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja ja yksinoikeuksia.
- 16) Olisi sallittava, että julkisen henkilöliikenteen markkinat, joilla sääntely on purettu ja joilla ei ole yksinoikeuksia, säilyttävät ominaisuutensa ja toimintatapansa, jos ne ovat perustamissopimuksessa asetettujen vaatimusten mukaisia.
- 17) Toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava valita sääntelyn purkamisen vaihtoehtona säännelty kilpailu yleisiä taloudellisia tarkoituksia koskevista palveluista. Tämä voi olla kilpailua yksinoikeuksien myöntämisestä tai erityistehtävien määräämistä julkisessa omistuksessa oleville liikenteenharjoittajille sellaisessa yhteydessä, jossa myös muut liikenteenharjoittajat voivat vapaasti tarjota palveluja, mutta jossa kaikkia liikenteenharjoittajia rajoittavat laatu- ja integraatiovaatimukset.
- 1218) Syrjimättömyysperiaatteen soveltamisen ja kilpailevien liikenteenharjoittajien yhtäläisen kohtelun varmistamiseksi on tärkeä määritellä yhteiset perusmenettelyt, joita toimivaltaisten viranomaisten on noudatettava tehdessään julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tai asettaessaan julkisen liikenteen harjoittamista koskevia vähimmäisvaatimuksia yleisiä sääntöjä. Yhteisön lainsäädännön periaatteiden mukaan toimivaltaisten viranomaisten on näitä menettelyjä noudattaessaan otettava huomioon teknisten standardien vastavuoroinen tunnustamisen ja valintaperusteiden suhteellisuus. Toissijaisuusperiaatteen mukaan tällaisissa yhteisissä perusmenettelyissä on kuitenkin annettava jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille vapaus tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tai asettaa julkisen liikenteen harjoittamista koskevia vähimmäisvaatimuksia yleisiä sääntöjä tavalla, jossa otetaan huomioon kansalliset tai alueelliset oikeudelliset tai todelliset erityisolosuhteet.
- 1319) Tutkimukset ja kokemukset osoittavat, että julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tarjouskilpailumenettely ~~on~~ voi useissa tapauksissa olla tehokas tapa saavuttaa kilpailuun liittyvät kustannus-, tehokkuus- ja innovaatioedut estämättä liikenteen harjoittajia suorittamasta niille yleisen julkisen edun nimessä määrättyjä erityistehtäviä.
- 1420) Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 18 päivänä kesäkuuta 1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/50/ETY⁵, julkisia tavaranhankintoja koskevien sopimustekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa direktiivissä 93/36/ETY⁶, julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa direktiivissä 93/37/ETY⁷ ja vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alan hankintoja

⁵ EYVL L 209, 24.7.1992, s. 1; direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/78/EY (EYVL L 285, 29.10.2001, s. 1) 97/52/EY (EYVL L 328, 28.11.1997, s. 1).

⁶ EYVL L 199, 9.8.1993; direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/78/EY (EYVL L 285, 29.10.2001, s. 1).

⁷ EYVL L 199, 9.8.1993; direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/78/EY (EYVL L 285, 29.10.2001, s. 1).

koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 14 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa direktiivissä 93/38/ETY⁸ vahvistetaan pakolliset tarjouskilpailusäännöt, jotka koskevat tiettyjen sopimusten tekemistä.

- 1421) Tapauksiin, joihin kyseisten direktiivien pakollisia tarjouskilpailusääntöjä näitä sääntöjä voidaan soveltaa, ei sovelleta tämän asetuksen säännöksiä, jotka koskevat vaatimusta sopimusten tekemisestä tarjouskilpailumenettelyä noudattaen sekä menetelmiä, joilla liikenteenharjoittajat on valittava.
- 22) Tapauksiin, joihin kyseisten direktiivien tarjouskilpailusääntöjä ei ole pakko soveltaa, olisi sovellettava tätä asetusta täysimääräisesti.
- 23) Edellä mainituissa direktiiveissä vahvistettuja tarjouskilpailusääntöjä ei tarvitse soveltaa julkisia palveluja koskeviin käyttöoikeussopimuksiin. Sen vuoksi on tarpeellista määritellä julkisia palveluja koskevien käyttöoikeussopimusten käsite sen mukaan, miten se liittyy julkiseen henkilöliikenteeseen, jotta toimivaltaisten viranomaisten olisi helpompi soveltaa tätä asetusta oikein. Ottaen huomioon komission tulkitseva tiedonanto käyttöoikeussopimuksista (konsessio) yhteisön oikeudessa⁹ käyttöoikeussopimuksella tarkoitetaan sitä, että liikenteenharjoittajalle annetaan oikeus hallita tiettyä palvelua siihen liittyvine taloudellisine riskeineen.
- 24) Edellä mainittujen direktiivien tarjouskilpailusääntöjä ei tarvitse soveltaa, kun toimivaltainen viranomaisen päättää uskoa palvelujen toimittamisen saman hallinnon osana olevalle liikenteenharjoittajalle. Niitä ei tarvitse soveltaa, kun toimivaltainen viranomaisen päättää uskoa palvelujen toimittamisen liikenteenharjoittajalle, jota se valvoo samalla tavalla kuin se valvoo omia osastojaan ja joka samalla harjoittaa olennaista osaa toiminnastaan valvovan viranomaisen tai valvovien viranomaisten kanssa. Sääntöjä ei tarvitse soveltaa julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, jotka koskevat yksinomaan raskaan raideliikenteen, metro- tai sisävesiliikenteen palveluja eivätkä koske linja-autoliikenteen tai kevyen raideliikenteen palveluja.
- 25) Direktiivien 92/50/ETY ja 93/38/ETY tarjouskilpailusääntöjä ei tarvitse soveltaa, kun toimivaltainen viranomaisen tekee liikenteenharjoittajan kanssa sopimuksen tiettyjen yksinoikeuksien perusteella, jos yksinoikeus on perustamissopimuksen mukainen ja liikenteenharjoittajana on valtio, alueellinen tai paikallinen viranomaisen, julkisoikeudellinen laitos tai yhden tai useamman edellä tarkoitetun viranomaisen tai laitoksen muodostama yhteenliittymä.
- 26) Direktiivin 93/38/ETY tarjouskilpailusääntöjä ei tarvitse soveltaa, kun viranomaisen tekee sopimuksen sellaisen liikenteenharjoittajan kanssa, joka on direktiivin määritelmän mukaan sidossuhteessa kyseiseen viranomaiseen.
- 27) Jäsenvaltioissa tarjotaan tiettyjä raideliikennepalveluja lähinnä historiallisen raideliikenteen säilyttämiseksi tai virkistystarkoituksiin. Näihin palveluihin kuuluvat tietyt palvelut, joissa käytetään höyryvetureita, kapearaiteisia ratoja tai ratoja, joita ei ole yhdistetty yleiseen rataverkkoon. Vaikka näihin toimintoihin

⁸ EYVL L 199, 9.8.1993 s. 84; direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/78/EY (EYVL L 285, 29.10.2001, s. 1) 98/4/EY (EYVL L 101, 1.4.1998, s. 1).

⁹ EYVL C 121, 29.4.2000, s. 2.

voidaan saada julkisilta elimiltä satunnaista taloudellista tukea, niillä on selvästi toinen tarkoitus kuin julkisen henkilöliikenteen tarjoamisella, minkä vuoksi julkisen palvelun vaatimuksiin sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen ei tulisi vaikuttaa niihin.

- 1528) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi ~~kutenkaan~~ olla pakollisena edellytyksenä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiselle, jos raskaan raideliikenteen palvelujen rautatieliikennepalvelujen tarjontaa koskevien turvallisuusvaatimusten noudattaminen vaarantuu.
- 1529) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä myöskään silloin, kun tai metrolinnoituksen taikka kevyen raideliikenteen verkon yhteensovittaminen vaarantuu metrolinnoituksen monimutkaisuuden tai teknisten erityispiirteiden vuoksi on todennäköistä, ettei tarjouskilpailua voida järjestää yksittäisistä linjoista tai linjaryhmistä ilman, että vakiintuneesta liikenteenharjoittajasta tulee ainoa varteen otettava tarjouksen tekijä ja se voi siten saada tosiasiallisen yksinoikeuden.
- 30) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä myöskään silloin, kun viranomaiset katsovat, että säästöt, joita voitaisiin kohtuullisesti odottaa saavutettavan tekemällä metrolinnoituksen tai kevyen rautatieliikenteen palvelujen tarjoamista koskeva sopimus kilpailumenettelyn perusteella, eivät olisi yhtä merkittäviä kuin lisäkustannukset. Tätä arvioidessaan toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava ottaa huomioon kustannukset, joita aiheutuu liikenteenharjoittajan ja infrastruktuurin hallinnon välisen koordinoinnin ylläpitämisestä, liikenteenharjoittajan ja viranomaisen välisen koordinoinnin ylläpitämisestä sekä tarjouskilpailumenettelystä ja sopimuksen hallinnoinnista. Tämän ehdon katsotaan yleensä täyttyvän, kun sen liikenteenharjoittajan toimintakustannukset, jonka kanssa sopimus tehdään suoraan, ovat erityisesti sellaisten vastaavien liikenteenharjoittajien toimintakustannusten mukaisia, joiden sopimukset on tehty tarjouskilpailun perusteella.
- 15) ~~Asianomaisilla osapuolilla olisi kuitenkin oltava mahdollisuus ottaa hyvissä ajoin kantaa suunnitelmiin tehdä sopimuksia tällä tavalla, jotta niiden näkemykset voitaisiin ottaa huomioon. Jos raideliikennepalveluja koskevat sopimukset on kokonaan integroitu linja-autoliikennepalveluihin, olisi oltava mahdollista sisällyttää linja-autoliikennepalvelut samaan sopimukseen.~~
- 1631) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiselle myöskään silloin, kun sopimuksen arvo on pieni. Tämän arvon olisi oltava suurempi, jos tarjouskilpailu järjestetään koko verkosta ~~kuin jos se järjestetään verkon osasta tai yksittäisestä reitistä.~~
- 1732) Ottaen huomioon, että julkisen liikenteen markkinoiden erät lohkot ovat kaupallisesti kannattavia, toimivaltaisilla ~~viranomaisilla~~ olisi ~~myös oltava mahdollisuus~~ annettava valtuudet edistää markkinoilla syntyviä uusia aloitteita sellaisten palvelujen tarjoamiseksi, joista on puutetta ja joita yksikään liikenteenharjoittaja ei toistaiseksi tarjoa, myöntämällä liikenteenharjoittajan pyynnöstä yksinoikeuden palvelujen tarjoamiseen tietyllä reitillä, jos se ei edellytä toimintakustannuksista aiheutuvien tappioiden taloudellista korvaamista. Tämä voidaan tehdä ilman

tarjouskilpailumenettelyä sillä ehdolla, että oikeus myönnetään ainoastaan määrääjäksi eikä sitä ole mahdollista uusia.

- 1833) Jos viranomaiset myöntävät yksinoikeuden, johon ei liity taloudellista korvausta, ~~niiden olisi voitava~~ **niille olisi annettava lupa** myöntää se yksinkertaistetulla menettelyllä, joka takaa kuitenkin liikenteenharjoittajien välisen syrjimättömän kilpailun.
- 34) **Tämän asetuksen säännöksiä, jotka koskevat liikenteenharjoittajia, olisi sovellettava myös sellaisiin tapauksiin, joissa julkisen liikenteen palveluja tarjoaa julkinen hallinto, joka ei ole toimivaltaisena viranomaisena toimivasta julkisesta hallinnosta erillinen oikeussubjekti. Yhteisön lainsäädännön syrjimätöntä soveltamista ei voida varmistaa muilla järjestelyillä, joissa näitä säännöksiä ei sovellettaisi sellaisiin tapauksiin, joissa valtio harjoittaa yritystoimintaa. Tämän lähestymistavan soveltamisen ei tulisi kuitenkaan estää sitä, että toimivaltaiset viranomaiset säilyttävät asemansa, jossa ne tarjoavat liikennepalveluja joko itse tai valvonnassaan olevien liikenteenharjoittajien välityksellä, kun tämä on julkisen edun mukaista.**
- 35) **Toimivaltaisille viranomaisille, jotka tarjoavat linja-autoliikennepalveluja itse tai valvonnassaan olevan liikenteenharjoittajan välityksellä, olisi annettava lupa jatkaa näitä järjestelyjä pitkän siirtymäkauden loppuun saakka.**
- 36) **Lisäksi toimivaltaisten viranomaisten olisi siirtymäkauden päätyttyä voitava tehdä komissiolle ehdotuksia linja-autoliikennepalvelujen suoran tarjoamisen jatkamiseksi sekä antaa taloudellista korvausta yhteiskunnallisesti tarpeellisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi ilman tarjouskilpailumenettelyä, jos muut liikenteenharjoittajat voivat tarjota täydentäviä palveluja syrjimättömissä yleisissä säännöissä asetetuin rajoituksin.**
- 37) **Jos viranomainen kuitenkin haluaa liikennepoliittisista syistä sulkea kaikki muut liikenteenharjoittajat pois liikennepalvelujen tarjonnasta samalla alueella, se olisi tehtävä tavalla, jolla rajoitetaan mahdollisimman vähän kilpailua. Yksinoikeuden myöntämisen oikeudenmukaisella tarjouskilpailumenettelyllä katsotaan yleensä täyttävän tämän vaatimuksen.**
- 38) **Raskaan raideliikenteen osalta yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetussa neuvoston direktiivissä 91/440/ETY¹⁰ vaaditaan, että rautatieyritysten hallinnon on oltava riippumaton valtiosta. Näin ollen siinä ei anneta viranomaisille mahdollisuutta tarjota raskaan raideliikenteen palveluja.**
- 39) **Toimivaltaiset viranomaiset vastaavat verkon hallinnosta; tällä tarkoitetaan toimia, jotka ovat muuta kuin julkisen henkilöliikenteen palvelujen tarjoamista matkustajille ja joilla myötävaikutetaan integroitujen julkisen henkilöliikenteen palvelujen muodostaman verkon tarjontaan. Näihin toimiin voivat kuulua julkisen henkilöliikenteen harjoittamista koskevien yleisten sääntöjen asettaminen; verkon tunnetuksi tekeminen sekä tiedon tarjoaminen käyttäjille ja mahdollisille käyttäjille; palvelujen aikataulujen koordinoiminen; integroitujen**

¹⁰

EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25; direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (EYVL 75, 15.3.2001, s. 1).

lippujärjestelmien suunnittelu ja hallinnointi, mukaan lukien liikenteenharjoittajien välisiin korvauksiin liittyvät järjestelyt; turva- ja tarkastusjärjestelyjen koordinoiminen tai tarjoaminen; sellaisten palvelujen organisoiminen, joilla vastataan kysynnässä tapahtuviin lyhyen aikavälin muutoksiin tai häiriöihin; infrastruktuurin tarjoaminen ja hallinnoiminen tai liikkuvan kaluston tarjoaminen. Viranomaisilla olisi oltava lupa suorittaa nämä toiminnot itse, delegoida ne julkisessa omistuksessa oleville liikenteenharjoittajille tai muille laitoksille taikka sisällyttää osa tai kaikki niistä kilpailumenettelyn perusteella tehtyyn sopimukseen.

- 1940) ~~Viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus~~ **Viranomaisille olisi annettava lupa** korvata liikenteenharjoittajille **paitsi** julkisen liikenteen harjoittamista koskevien vähimmäisvaatimusten **yleisten sääntöjen** noudattamisesta aiheutuvat kustannukset **myös julkisen liikenteen käyttöä edistävästä toimista aiheutuvat kustannukset tai tulonmenetykset** sillä ehdolla, että kyseinen korvaus voidaan laskea oikeudenmukaisesti eikä se ole niin suuri, että se vähentää **ja siihen liittyy vaatimuksia, joilla** liikenteenharjoittajiin kohdistuvaa painetta **kohdistetaan paine** keskittyä pääasiallisesti matkustajien tarpeisiin. **Yksinkertaistettuja sopimuksetekomenettelyjä sekä innovatiivisia palveluja koskevien yksinoikeuksien myöntämistä suoraan olisi avoimuuden varmistamiseksi käytettävä ainoastaan silloin, kun yleisten sääntöjen noudattamisesta maksettava korvaus on pieni suhteessa palvelun kokonaisarvoon.**
- 2041) ~~Tämän asetuksen säännöksiä, jotka koskevat liikenteenharjoittajia, olisi sovellettava myös sellaisiin tapauksiin, joissa julkisen liikenteen palveluja tarjoaa julkinen hallinto, joka ei ole toimivaltaisena viranomaisena toimivasta julkisesta hallinnosta erillinen oikeussubjekti. Yhteisön lainsäädännön syrjimätöntä soveltamista ei voida varmistaa muilla järjestelyillä, joissa näitä säännöksiä ei sovellettaisi sellaisiin tapauksiin, joissa valtio harjoittaa yritystoimintaa. Matkustajilla ja suurella yleisöllä olisi oltava mahdollisuus esittää huomautuksia suoraan tehtäviä sopimuksia koskevista suunnitelmista niin ajoissa, että heidän näkemyksensä voidaan ottaa huomioon.~~
- 42) **Kun toimivaltainen viranomainen ehdottaa sopimuksen tekemistä ilman kilpailua, mahdollisilla liikenteenharjoittajilla, jotka jätettäisiin siten palveluja koskevien tarjousten tekemisen ulkopuolelle, olisi oltava tilaisuus tehdä vaihtoehtoisia ehdotuksia. Jos tällainen ehdotus tehdään, viranomaisen olisi harkittava sitä ja esitettävä kirjallisesti sen hyväksymis- tai hylkäämisperusteet.**
- 43) **Liikenteenharjoittajien, joiden kanssa sopimuksia tehdään suoraan, olisi matkustajien ja laajemman julkisen edun suojelemiseksi osoitettava olevansa saamansa luottamuksen arvoinen erityisesti osoittamalla säännöllisesti, että ne ovat houkutelleet matkustajia ja toimittaneet palvelujaan julkisen rahoituksen tuella tavalla, joka on vastaavien liikenteenharjoittajien suoritusten ja kyseisen liikenteenharjoittajan aikaisemman suorituksen veroinen. Jos suoritus on ollut puutteellinen, on kysyttävä, täyttääkö liikenteenharjoittaja menestyksekkäästi sille asetetut julkisen palvelun vaatimukset vai voitaisiinko vaihtoehtoisella järjestelyllä saavuttaa matkustajien ja laajemman julkisen edun kannalta parempia tuloksia.**
- 44) **Kun viranomaiset katsovat, että palvelujen tarjoaminen on vaarassa romahtaa, niillä pitäisi olla valtuudet toteuttaa lyhyen aikavälin kiireellisiä toimia odotettaessa uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä.**

- 2145) Tutkimukset ja kokemukset osoittavat, että kun palveluja tarjotaan sellaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella, joiden voimassaoloaika on rajoitettu viiteen vuoteen, tämä ei välttämättä haittaa liikenteenharjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista. julkisia palveluhankintoja koskevilla sopimuksilla, joiden voimassaoloaika on liian lyhyt tai liian pitkä, on omat haittansa. Lyhytaikaiset sopimukset voivat luoda tarjonnan jatkuvuuteen, investointeihin ja henkilökunnan pysyvyyteen liittyviä ongelmia. Pitkäaikaiset sopimukset voivat johtaa siihen, että markkinat suljetaan pitemmäksi aikaa kuin on tarpeellista, mikä vähentää kilpailupaineeseen liittyviä etuja. Jotta kilpailu vääristyisi mahdollisimman vähän ja jotta samalla voitaisiin varmistaa palvelujen laatu, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaika olisi yleensä rajoitettava tämän pituiseen ajanjaksoon: enintään kahdeksaan vuoteen linja-autoliikennepalvelujen osalta ja viiteentoista vuoteen raide- ja sisävesiliikenteen osalta. Tämä jättää toimivaltaisille viranomaisille liikkumavaraa, jota tarvitaan sopimusten voimassaoloaikojen mukauttamiseksi paikallisiin olosuhteisiin.
- 2146) Pitkemmät ajanjaksot Pitempiaikaiset sopimukset voivat kuitenkin olla tarpeellisia silloin, kun liikenteenharjoittajan on investoitava infrastruktuuriin, raideliikenteen liikkuvaan kalustoon tai muihin ajoneuvoihin, jotka on sidottu erityisiin maantieteellisesti määriteltyihin liikennepalveluihin ja joiden joilla on pitkät takaisinmaksuajat ovat pitemmät kuin sopimusten tavanomainen voimassaoloaika. Toimivaltaisilla viranomaisilla olisi vaihtoehtoisesti oltava lupa ottaa käyttöön ajoneuvoja ja liikkuvaa kalustoa koskevia liisausohjelmia tai syrjimättömiä vahingonkorvausjärjestelyjä, jotka eivät suosi vakiintunutta eivätkä tulevaa liikenteenharjoittajaa.
- 22 — Syrjimättömyysperiaatteen mukaan toimivaltaisten viranomaisten olisi varmistettava, etteivät julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset koske laajempaa maantieteellistä aluetta kuin on tarpeellista ottaen huomioon yleinen etu ja erityisesti tarve tarjota integroituja palveluja suurille asiakasryhmille, jotka käyttävät yleensä saman matkan aikana useampaa kuin yhtä julkisen liikenneverkon yhteyttä.
- 47) Sopimuksissa olisi oltava määräyksiä, jotka suojelevat toimivaltaisia viranomaisia ja matkustajia liikenteenharjoittajien heikoilta suorituksilta. Lisäksi niiden olisi tarvittaessa sisällettävä kannustimia, jotka kannustavat liikenteenharjoittajia parantamaan yleisölle tarjottua palvelua. Sopimukset voivat vaihdella sopimuspuolten sopimien määräysten mukaan, mutta avoimuuden varmistamiseksi sopimusten arvoa ei tulisi nostaa kohtuuttomasti.
- 48) Matkustajille, jotka joutuvat käyttämään palveluja, joista vastaa useampi kuin yksi liikenteenharjoittaja tai viranomainen, on erittäin tärkeää, että palvelut integroidaan toimivaltaisten viranomaisten vastuulla olevien alueiden rajojen yli. Jäsenvaltiossa voidaan kansallisilla säännöillä ja menettelyillä varmistaa, että viranomaiset tekevät yhteistyötä. Kun toistensa naapureina olevia viranomaisia erottaa kansallinen raja, millään viranomaisella ei ole toimivaltaa varmistaa, että tällaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä. Monissa tapauksissa yhteistyö voidaan saada aikaan kahdenvälisesti. Jos näin ei kuitenkaan ole, viranomaiselle olisi annettava valtuudet tehdä toiselle viranomaiselle integroitujen järjestelmiensä laajentamista koskevia ehdotuksia, ja tällöin olisi voitava olettaa, että nämä ehdotukset hyväksytään, jollei toisella viranomaisella ole pätevää syytä niiden hylkäämiseen.

- 2349) Jos toimivaltaisten viranomaisten on yleisen edun nimessä tarpeellista suojella työntekijöitä tilanteissa, joissa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen voi johtaa liikenteenharjoittajan vaihtumiseen, niillä on oltava valtuudet velvoittaa liikenteenharjoittajat soveltamaan työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltion lainsäädännön lähentämisestä ~~14 päivänä helmikuuta 1977 annetun neuvoston direktiivin 77/187/ETY [32]~~ 12 päivänä maaliskuuta 2001 annetun neuvoston direktiivin 2001/23/EY asiaa koskevia säännöksiä¹¹.
- 50) Pannessaan tätä asetusta täytäntöön toimivaltaisten viranomaisten olisi varmistettava, että liikenteenharjoittajat täyttävät asiaa koskevassa Euroopan yhteisön lainsäädännössä ja kansallisessa lainsäädännössä asetetut sosiaaliset velvoitteet sekä yleisesti sovellettavien työehtosopimusten määräykset. Niitä olisi sovellettava syrjimättömästi. Lisäksi on asianmukaista, että toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia sellaisia liikenteenharjoittajia, joiden kanssa on tehty julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, täyttämään muita sosiaalisia velvoitteita, mukaan lukien siinä paikassa voimassa olevissa työehtosopimuksissa asetetut velvoitteet, jossa palveluja on määrä tarjota, jos kyseiset velvoitteet ovat yhteisön lainsäädännön mukaisia.
- 51) Ellei yhteisön lainsäädännöstä toisin säädetä, toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että kaikki liikenteenharjoittajat, jotka tarjoavat palveluja niiden vastuulla olevalla alueella, sijoittautuvat siihen jäsenvaltioon, johon viranomaisen kuuluu. Liikenteenharjoittajien olisi täytettävä kaikki kyseisen jäsenvaltion toimilupavaatimukset. Syrjimättömyyden varmistamiseksi liikenteenharjoittajia ei tulisi jättää tarjouskilpailumenettelyjen ulkopuolelle sillä perusteella, etteivät ne ole vielä sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon tai eivät ole vielä saaneet tarvittavia toimilupia.
- 52) Toimivaltaisille viranomaisille olisi tämän asetuksen säännöksissä annettava lupa huolehtia siitä, että pienet ja keskisuuret yritykset voivat edelleen saada itselleen osuuksia paikallisliikenteen markkinoilla. Tämä olisi saavutettava erityisesti rajoittamalla sopimukset koskemaan kohtuullisen kokoisia maantieteellisiä alueita ja toteuttamalla toimenpiteitä, joilla valvotaan oligopolin kehittymistä säännellylle kilpailulle avoimilla markkinoilla.
- 53) Tarjouskilpailun järjestäminen sopimuksista, joiden arvo on suuri, edellyttää, että toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät ja kuvaavat monimutkaisia järjestelmiä. Sen vuoksi viranomaisille olisi annettava valtuudet neuvotella tällaisia sopimuksia tehdessään yksitviskohdista joidenkin tai kaikkien mahdollisten liikenteenharjoittajien kanssa sen jälkeen, kun tarjoukset on jätetty. Tämän menettelyn olisi oltava syrjimätön.
- 2454) Tämän asetuksen mukaisesti nojalla käyttöön otettujen menettelyjen on oltava avoimia, ja toimivaltaisten viranomaisten päätöksiä varten on oltava valitusmenettelyt. Lisäksi viranomaisten olisi säilytettävä kymmenen vuoden ajan päätöksiään koskevat

¹¹ EYVL L 82, 22.3.2001, s. 16. EYVL L 61, 5.3.1977, s. 26; sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 98/50/EY (EYVL L 201, 17.7.1998, s. 88).

asiakirjat valtioneuvostonasetuksen (EY) 659/1999¹² 15 artiklassa vahvistetun vanhentumisajan mukaisesti.

- 2555) Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukaan julkisen palvelun vaatimusten täyttämiseen liittyvistä toimintakustannuksista ja -tuloista, yleiskustannuksista, varoista ja veloista on tarpeellista pitää erikseen kirjaa. Tämä vaatimus olisi säilytettävä ajanmukaistetussa **ja vahvistetussa** muodossa erityisesti sen varmistamiseksi, että viranomaiset saavat vastinetta julkisista varoista maksetulle rahoitukselle ja ettei korvaukseksi tarkoitettuja maksuja käytetä väärin kilpailun vääristämiseen. **On asianmukaista, että kohtuullinen voitto hyväksytään osana liikenteenharjoittajan kustannuksia. Olisi sallittava, että toimivaltaiset viranomaiset vaativat liikenteenharjoittajilta vakuuksia ja että kolmannet osapuolet antavat tarvittaessa nämä vakuudet, jos liikenteenharjoittaja tai kolmas osapuoli ei näin toimiessaan käytä väärin rahoitusta, jonka julkinen elin on antanut sille muuhun tarkoitukseen.**
- 2656) Jos korvausmaksut ylittävät määrän, joka tarvitaan julkisen palvelun vaatimuksen täyttämiseksi liikenteenharjoittajalle aiheutuneiden nettokustannusten korvaamiseksi, maksut voidaan tarkastaa valtioneuvostonasetuksen 88 artiklan 3 kohdassa. Tässä asetuksessa vahvistetaan uudet ja yksityiskohtaiset säännökset, mukaan lukien erillistä kirjanpitoa koskevat ajanmukaistetut vaatimukset, julkisen henkilöliikenteen alan erityisolosuhteita varten sen varmistamiseksi, että korvaus on yhteisön valtioneuvostonasetuksen mukainen. Lisäksi asetuksessa vahvistetaan uudet yksityiskohtaiset menettelyt, jotka antavat komissiolle mahdollisuuden valvoa näitä maksuja. Sen vuoksi on asianmukaista, että myös tämän asetuksen säännösten mukaan maksettu korvaus vapautetaan valtioneuvostonasetuksen 88 artiklan 3 kohdassa. Tässä asetuksessa vahvistetaan uudet ja yksityiskohtaiset säännökset, mukaan lukien erillistä kirjanpitoa koskevat ajanmukaistetut vaatimukset, julkisen henkilöliikenteen alan erityisolosuhteita varten sen varmistamiseksi, että korvaus on yhteisön valtioneuvostonasetuksen mukainen. Lisäksi asetuksessa vahvistetaan uudet yksityiskohtaiset menettelyt, jotka antavat komissiolle mahdollisuuden valvoa näitä maksuja. Sen vuoksi on asianmukaista, että myös tämän asetuksen säännösten mukaan maksettu korvaus vapautetaan valtioneuvostonasetuksen 88 artiklan 3 kohdassa.
- 2757) Asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 vapautetaan sen säännösten mukaan maksettu korvaus valtioneuvostonasetuksen 88 artiklan 3 kohdassa. Tässä asetuksessa vahvistetaan uudet ja yksityiskohtaiset säännökset, mukaan lukien erillistä kirjanpitoa koskevat ajanmukaistetut vaatimukset, julkisen henkilöliikenteen alan erityisolosuhteita varten sen varmistamiseksi, että korvaus on yhteisön valtioneuvostonasetuksen mukainen. Lisäksi asetuksessa vahvistetaan uudet yksityiskohtaiset menettelyt, jotka antavat komissiolle mahdollisuuden valvoa näitä maksuja. Sen vuoksi on asianmukaista, että myös tämän asetuksen säännösten mukaan maksettu korvaus vapautetaan valtioneuvostonasetuksen 88 artiklan 3 kohdassa.
- 2858) Tämän asetuksen toimivuuden parantamiseksi saatujen kokemusten perusteella, komission olisi annettava kertomus yhteisön lainsäädännön vaikutuksesta ja tämän asetuksen soveltamisesta. **Tämän vaatimuksen täyttämiseksi jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle joitakin tietoja.**
- 2959) Koska jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteenharjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen tämän asetuksen säännöksiin, olisi annettava säännökset siirtymäkausi-järjestelyistä. **Lisäksi olisi säädettävä pitkäaikaisista siirtymäkauden järjestelyistä, jotka koskisivat viranomaisen suoraan tarjoamia tai sen valvonnassa olevan liikenteenharjoittajan tarjoamia olemassa olevia linja-autoliikennepalveluja.**
- 60) **On todennäköistä, että toimivaltaiset viranomaiset soveltavat siirtymäkauden aikana tämän asetuksen säännöksiä eri ajankohtina. Sen vuoksi on mahdollista,**

¹²

EYVL L 83, 27.3.1999, s. 1.

että sellaisilta markkinoilta tulevat liikenteenharjoittajat, joihin tämän asetuksen säännökset eivät ole vielä vaikuttaneet, voivat kyseisen kauden aikana tehdä sopimuksia koskevia tarjouksia markkinoilla, jotka on aikaisemmin avattu säännellylle kilpailulle. Epätasapainon välttämiseksi julkisen liikenteen markkinoiden avaamisessa toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus kieltäytyä sellaisilla markkinoilla toimivien yritysten tarjouksista, joita ei ole vielä avattu mutta jotka avataan tulevaisuudessa, jos tätä mahdollisuutta käytetään ilman syrjintää ja siitä päätetään ennen tarjouspyynnön esittämistä.

- 3061) Yhteisön kansainvälisten velvoitteiden vuoksi tietyille kolmansista maista tuleville liikenteenharjoittajille on myönnetty tietyillä edellytyksillä pääsy jäsenvaltioiden julkisen liikenteen markkinoille. Tällä asetuksella ei rajoiteta tätä pääsyä. Kun kolmansista maista tulevat liikenteenharjoittajat voivat tällaisten sopimusten ehtojen mukaan sijoittautua jäsenvaltioihin, näiden liikenteenharjoittajien olisi noudatettava sillä alueella sovellettavia säännöksiä, jolla palvelua on määrä tarjota, mukaan lukien työvoimaa, kalustoa ja hallintoa koskevat velvoitteet. Tällä asetuksella ei tulisi myöntää lisäoikeuksia kolmansista maista tuleville liikenteenharjoittajille.
- 3162) Tällä asetuksella korvataan asetus (ETY) N:o 1191/69, joka olisi sen vuoksi kumottava.
- 3263) Tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70¹³, sisältää säännöksen, joka koskee korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä. Tämä säännös, jossa nimenomaan ennakoidaan yhteisön uusien sääntöjen voimaantuloa, on nyt tarpeeton, minkä vuoksi se olisi poistettava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

Soveltamisala ja määritelmät

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

- Tämän asetuksen tarkoituksena on lisätä yhdyskuntasuunnittelu, aluekehitys ja ympäristö huomioon ottaen julkisen henkilöliikenteen tehokkuutta ja houkuttavuutta yhteisössä kestäväan liikenteeseen sitoutuneen yhdenmukaisen liikennepolitiikan yhteydessä sekä edistää oikeusvarmuutta, kun on kyse toimivaltaisten viranomaisten toimista julkisen henkilöliikenteen alalla.
- Tätä asetusta sovelletaan rautateiden, maanteiden ja sisävesien julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Asetuksessa vahvistetaan ehdot, joilla toimivaltaiset viranomaiset voivat korvata liikenteenharjoittajille julkisen palvelun vaatimusten täyttämistä aiheutuvat kustannukset ja joilla ne voivat myöntää yksinoikeuksia julkisen henkilöliikenteen

¹³ EYVL L 130, 15.6.1970, s. 1; asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 543/97 (EYVL L 84, 26.3.1997, s. 6).

harjoittamiseen. Olisi yleensä pyrittävä aiheellisiin julkisen liikenteen tavoitteisiin säännellyn kilpailun puitteissa.

3. Tätä asetusta ei sovelleta raideliikennepalveluihin, joiden pääasiallisena tarkoituksena on historiallisen raideliikenteen säilyttäminen ja virkistyskäyttö.

2 artikla

Suhde julkisia hankintoja koskevaan lainsäädäntöön

Tämä asetus ei rajoita toimivaltaisten viranomaisten velvoitteita, jotka johtuvat direktiiveistä 92/50/ETY, **93/36/ETY, 93/37/ETY** ja 93/38/ETY.

Jos julkisia palveluhankintoja koskevasta sopimuksesta on ~~jommankumman~~ **jonkin edellä mainitun** direktiivin mukaan järjestettävä tarjouskilpailu, kyseisen sopimuksen tekemiseen ei sovelleta tämän asetuksen **4 a artiklan 1 kohtaa**, 6 artiklan ~~1 kohtaa~~ **a alakohtaa**, **7 a artiklaa**, **7 b artiklaa**, 8 artiklaa, 12 artiklaa, 13 artiklan 1 ja 2 kohtaa, eikä 14 artiklaa eikä **17 artiklan 7 kohtaa**.

Tämän asetuksen säännöksiä sovelletaan täysimääräisesti kaikkien muiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiseen, mukaan lukien kaikkien julkisia palveluhankintoja koskevien käyttöoikeussopimusten tekeminen.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) **'toimivaltaisella viranomaisella'** kaikkia valtion elimiä, joilla on valtuudet puuttua julkisen henkilöliikenteen markkinoihin, tai kaikkia muita elimiä, joille on annettu tällaiset valtion valtuudet;
- b) **'suoraan tekemisellä'** sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa sellaisen menettelyn perusteella, johon mikään muu liikenteenharjoittaja ei voi osallistua;
- c) **'yksinoikeudella'** oikeutta, joka antaa liikenteenharjoittajalle valtuudet tuottaa tietentyypisiä henkilöliikennepalveluja tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;
- d) ~~'integroiduilla palveluilla'~~ **raideliikenne ja linja-autopalveluja, joita tarjoaa yhdessä ja suoraan yksi liikenteenharjoittaja yhden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ehdoilla ja yksi työntekijäryhmä, jonka jäsenillä on sama sopimusoikeudellinen asema, ja joista pidetään yhtä toimintokirjanpitoa ja joissa käytetään samaa tiedotuspalvelua, lippujärjestelmää ja aikataulua; 'sisävesillä' alusliikenteeseen sopivia jokia, kanavia ja järviä;**
- e) **'liikenteenharjoittajalla'** julkis- tai yksityisoikeudellista yritystä, joka tarjoaa julkisen henkilöliikenteen palveluja, tai julkisen hallinnon osaa, joka tarjoaa julkisen henkilöliikenteen palveluja;
- f) **'takaisinmaksuajalla'** aikaa, jonka kuluessa tietystä omaisuudesta liikenteenharjoittajalle aiheutuneiden nettokustannusten, joista on vähennetty mahdollinen jälleenmyyntiarvo, odotetaan sopivien diskonttokorkojen perusteella **ja**

- ottaen huomioon investointiin liittyvät riskit ylittävän nettotulot, jotka liikenteenharjoittaja on saanut kyseisen omaisuuden avulla erityisesti matkustajilta ja viranomaisilta;
- g) 'liikuntarajoitteisilla henkilöillä' kaikkia henkilöitä, joilla on erityisiä vaikeuksia käyttää julkista liikennettä, mukaan lukien vanhukset, vammaiset, aistivammaiset ja pyörätuolin käyttäjät, raskaana olevat naiset, pienten lasten kanssa kulkevat henkilöt sekä henkilöt, joilla on mukanaan raskaita tai hankalia matkatavaroita;**
- gh) 'julkisella henkilöliikenteellä' liikennepalvelua, jota tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti;**
- i) 'julkisia palveluhankintoja koskevalla käyttöoikeussopimuksella' julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta, jolla liikenteenharjoittajalle annetaan oikeus hallita tiettyä palvelua siihen liittyvine taloudellisine riskeineen. Näin ollen:**
- i) suurin osa liikenteenharjoittajan tuloista saadaan käyttäjiltä, erityisesti perimällä maksuja;**
- ii) liikenteenharjoittaja kantaa suurimman osan tariffeissa tapahtuneiden muutosten ja käyttäjämäärän vaihteluiden taloudellisista seurauksista;**
- iii) kun viranomainen vahvistaa enimmäistariffit, liikenteenharjoittajalla on vapaus vahvistaa tariffit, jotka alittavat kyseisen tason;**
- iv) kun viranomainen vahvistaa palvelun vähimmäistasot, liikenteenharjoittajalla on vapaus tarjota korkeampitasoista palvelua;**
- hj) 'julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' toimivaltaisen viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välistä oikeudellisesti sitovaa sopimusta, joka tehdään julkisen palvelun vaatimusten täyttämiseksi; tässä asetuksessa julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella tarkoitetaan myös:**
- i) sopimusta, joka sisältyy liikenteenharjoittajan ennakolta antamalla suostumuksella tehtyyn päätökseen, jolla toimivaltainen viranomainen uskoo liikenteenharjoittajalle palvelujen toimittamisen, tai**
- ii) ehtoja, jotka liittyvät toimivaltaisen viranomaisen tekemään päätökseen, jolla palvelujen toimittaminen uskotaan saman julkisen hallinnon osana olevalle liikenteenharjoittajalle tai sellaiselle liikenteenharjoittajalle, jota viranomainen valvoo samalla tavalla kuin se valvoo omia osastojaan ja joka samalla harjoittaa olennaista osaa toiminnastaan kyseisen viranomaisen määräyksestä;**
- ik) 'julkisen palvelun vaatimuksella' vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa riittävien julkisen henkilöliikenteen palvelujen varmistamiseksi;**
- jl) julkisen henkilöliikenteen palvelun, reitin, sopimuksen, korvausjärjestelmän tai markkinoiden 'arvolla' liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajien saamaa kokonaiskorvausta ilman arvonnäkövetoa, mukaan lukien erityisesti julkiselta sektorilta**

saatu taloudellinen korvaus ja kaikki matkustajilta saadut tulot, joita ei siirretä kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle.

II LUKU

Julkisen henkilöliikenteen laadun varmistaminen

4 artikla

Toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudet

1. Tätä asetusta soveltaessaan toimivaltaisten viranomaisten on ~~varmistettava~~ **pyrittävä varmistamaan** riittävät **kuluttajakeskeiset** julkisen henkilöliikenteen palvelut, jotka ovat korkealuokkaisia, **kohtuuhintaisia, integroituja, jatkuvia, turvallisia ja yhteiskunnallisesti kaiken kattavia**, ja ~~helposti saatavilla~~, tekemällä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia III luvun mukaisesti tai asettamalla julkisen henkilöliikenteen harjoittamista koskevia ~~vähimmäisvaatimuksia~~ **yleisiä sääntöjä** IV luvun mukaisesti.

4 a artikla

Perusteet

21. Arvioidessaan julkisten henkilöliikennepalvelujen riittävyyttä, määritellössään valinta- ja myöntämisperusteita ja tehdessään julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia toimivaltaisten viranomaisten on otettava huomioon ainakin seuraavat perusteet:
 - a) **kuluttajille tarjottavien palvelujen yleinen laatu ja erityisesti** kuluttajansuojaan liittyvät tekijät, mukaan lukien palvelujen käyttömahdollisuus niiden taajuuden, nopeuden, täsmällisyyden, luotettavuuden, verkon laajuuden **ja kapasiteetin** ja tarjottavan palvelutiedon osalta;
 - b) **viranomaisen tai liikenteenharjoittajan asettamien**, eri käyttäjäryhmiä koskevien tariffien suuruus sekä tariffien avoimuus;
 - c) eri liikennepalvelujen välinen integraatio, mukaan lukien tiedon, matkalippujen, aikataulujen, kuluttajan oikeuksien sekä vaihtopysäkkien käytön integrointi, **mukaan lukien eri liikenteenharjoittajien ja sellaisten palvelujen välinen integraatio, joista vastaavat toistensa naapureina olevat viranomaiset;**
 - d) liikuntarajoitteisten mahdollisuudet käyttää palveluja;
 - e) ympäristötekijät, mukaan lukien **energian taloudellinen käyttö ja erityisesti** ilman epäpuhtauspäästöjä sekä melu- ja kasvihuonekaasupäästöjä koskevat paikalliset, kansalliset ja kansainväliset **standardit ja** normit;
 - f) **ajoneuvoja, aluksia ja liikkuvaa kalustoa sekä infrastruktuuria ja muuta palvelun tarjonnassa käytettävää omaisuutta koskevat eritelmät ja kyseisen omaisuuden kunto sekä omaisuuden kunnossapitoon ja uudistamiseen liittyvät järjestelyt;**
 - g) alueiden tasapainoinen kehitys, **mukaan lukien paikallisen, alueellisen ja kaukoliikenteen järjestelmien välinen integraatio;**

~~gh)~~ harvaan asuttujen seutujen asukkaiden liikennetarpeet;

i) raja-alueiden asukkaiden liikennetarpeet, mukaan lukien tiedon, aikataulujen, matkalippujen ja yleisesti palvelujen integrointi yli kansallisten rajojen;

~~hi)~~ **työntekijöiden ja** matkustajien **turvallisuus ja** terveys ja turvallisuus;

~~ik)~~ henkilöstön pätevyys **ja liikenteenharjoittajien tarjoama sisäinen koulutus;**

l) palkka- sekä muut työ- ja sosiaaliturvaan liittyvät ehdot, jotka ovat voimassa siinä jäsenvaltiossa, sillä alueella tai siinä paikassa, jossa tai jolla palvelut on määrä suorittaa, mukaan lukien erityisehdot, jotka viranomaisen on itse hyväksynyt sovellettaviksi;

~~jm)~~ tapa, jolla valitukset käsitellään, matkustajien ja liikenteenharjoittajien väliset riidat ratkaistaan ja palvelun puutteet hyvitetään, **ja**

n) palvelujen toimittamisesta aiheutuvat kustannukset.

2. Edellä olevaa 1 kohdan i alakohtaa sovellettaessa voivat toimivaltaiset viranomaiset, jotka vastaavat paikallisista ja alueellisista julkisen henkilöliikenteen palveluista, tietopalveluista ja lippujärjestelmistä yhdellä puolella kansallista rajaa, tehdä ehdotuksia kyseisten palvelujen ja järjestelmien laajentamiseksi rajan toisella puolella sijaitseville alueille.

Tällaisia ehdotuksia vastaanottavien toimivaltaisten viranomaisten on harkittava niitä, ja jos ne hylkäävät ehdotukset, niiden on ilmoitettava siitä komissiolle.

4 b artikla

Matkustajille annettavat tiedot

~~3.~~—Julkisen henkilöliikenteen palveluista vastaavien liikenteenharjoittajien on annettava pyynnöstä käyttöön **kohtuullisessa ajassa ja helppokäyttöisessä muodossa** täydelliset ja ajantasaiset tiedot ~~palvelujen aikatauluista, tariffeista sekä siitä, miten~~ **liikuntarajoitteiset** henkilöt, ~~joilla on erilaisia liikuntarajoitteita,~~ voivat käyttää kyseisiä palveluja, **sekä palvelujen aikatauluista ja tariffeista.** Liikenteenharjoittajat saavat periä tästä ainoastaan sellaisen maksun, joka kattaa tiedon tarjonnasta aiheutuvat hallinnolliset rajakustannukset.

III LUKU

Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset

5 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pakollinen käyttö

Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehtävä kaiken sellaisen taloudellisen korvauksen maksamisesta, jolla hyvitetään julkisen palvelun vaatimusten täyttämisestä aiheutuvat kustannukset, mukaan lukien korvaus omaisuuden käytön muodossa, kun tämä lasketaan alle markkinahintojen, ja lukuun ottamatta korvausta, joka maksetaan julkisen

henkilöliikenteen harjoittamista koskevien yleisten sääntöjen noudattamisesta 10 artiklan mukaisesti.

Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehtävä myös kaikkien yksinoikeuksien myöntämisestä.

6 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

Kun julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia **edellytetään tehtävän** ~~tehdään tämän asetuksen~~ **5 artiklan säännösten** mukaisesti, niiden on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a) Sopimuksista on järjestettävä tarjouskilpailut **12 artiklan mukaisesti**, lukuun ottamatta 7, **7 b** ja 8 artiklassa tarkoitettuja tapauksia
- b) Sopimuksissa on määrättävä, että liikenteenharjoittajan ~~vastaa~~ **on vastattava** ainakin sellaisten palvelujen toimittamisesta aiheutuvista kustannuksista, joita julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus koskee, mukaan lukien erityisesti henkilöstökustannukset, energiakustannukset sekä ajoneuvojen ja liikkuvan kaluston ylläpito- ja korjauskustannukset.
- c) Sopimusten on oltava määräaikaaisia. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään ~~viisi~~ **kahdeksan** vuotta, **kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään viisitoista vuotta, kun on kyse raide- ja sisävesiliikenteen palveluista.** Takaisinmaksuaika voidaan **kuitenkin** ottaa sopimuksen voimassaoloajassa huomioon. ~~Jos kuitenkin, jos~~
 - i) sopimus velvoittaa liikenteenharjoittajan hankkimaan **raskaan tai kevyen** raideliikenteen **taikka metroliiikenteen** liikkuvaa kalustoa, muita teknisesti pitkälle kehittyneitä ajoneuvoja, **aluksia** tai infrastruktuuria, joka liittyy tai jotka liittyvät erityisiin maantieteellisesti määriteltyihin liikennepalveluihin; ja
 - ii) tämän omaisuuden takaisinmaksuaika on liikenteenharjoittajan osalta pitempi kuin ~~viisi~~ vuotta **sopimuksen voimassaoloaika, joka tämän kohdan säännösten mukaan muuten sallitaan.**

Sopimuksessa **voimassaoloajassa** on tällaisissa tapauksissa otettava huomioon myös kyseisen omaisuuden arvon suhteellinen taloudellinen merkitys suhteessa sopimuksen piiriin kuuluvien palvelujen arvioituun kokonaisarvoon.

Sopimusperusteisista palveluista voidaan samalla maksaa taloudellista korvausta sellaisten kustannusten perusteella, joita aiheutuu IV luvun mukaisesta yleisten sääntöjen noudattamisesta.

6 a artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sisältö

1. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa

- a) ~~Liikenteenharjoittajat on veloitettava sopimuksissa~~ antamaan toimivaltaisille viranomaisille **tietoja, joita tarvitaan liikenteenharjoittajan suorituksen ja koko liikenneverkon suorituskyvyn valvomiseksi ja arvioimiseksi.**

Sopimuksissa on erityisesti vaadittava liikenteenharjoittajia antamaan toimivaltaisille viranomaisille vuosittain ja kunkin reitin osalta erikseen, tiedot tarjotuista palveluista, veloitetuista tariffeista, kuljetettujen matkustajien määrästä, ja vastaanotettujen valituksist~~en~~^{en} määrästä sekä turvallisuuteen liittyvistä ongelmista tai vaaratilanteista. Nämä tiedot on annettava kustakin reitistä erikseen. Vierekkäiset reitit voidaan kuitenkin koota tätä tarkoitusta varten ryhmiin, jos tällaisen ryhmän vuosittainen kokonaisarvo on alle 3 000 000 euroa;

- b) on oltava määräyksiä, joilla varmistetaan liikenteenharjoittajien käyttöön annetun julkisen omaisuuden huolto, mukaan lukien tunnelien, rautatieinfrastruktuurin, linja-auto- ja raideliikenteen asemien ja vaihtopysäkkien, varastojen, työpajojen, ajoneuvojen, alusten ja liikkuvan kaluston huolto. Määräyksissä on erityisesti määriteltävä tämän omaisuuden huoltoon liittyvät liikenteenharjoittajan, toimivaltaisen viranomaisen ja muiden elinten velvoitteet;
 - c) on määriteltävä selvästi seuraamukset, joita sovelletaan, jos sopimuksessa asetettuja vaatimuksia ei ole noudatettu, sekä aikataulu ja menettely, joiden mukaan niitä sovelletaan. Seuraamuksiin voi kuulua sopimuksen ennenaikainen irtisanominen; ja
 - d) sopimusta ei saa ulottaa koskemaan laajempaa maantieteellistä aluetta kuin yleinen etu vaatii ja erityisesti kuin on tarpeellista palvelujen tarjoamiseksi suurille matkustajaryhmille, jotka käyttävät yleensä saman matkan aikana useampaa kuin yhtä julkisen liikenneverkon yhteyttä.
2. Sopimukseen voi sisältyä hvvitys- ja seuraamusjärjestelmä, joka perustuu kvantitatiivisilla tiedoilla, asiakastutkimuksilla, riippumattomalla valvonnalla ja tarkastuksilla tai muilla keinoilla mitattuun liikenteenharjoittajan suoritukseen. Lisäksi sopimuksissa voidaan määrätä liikenteenharjoittajan tai kolmansien osapuolten antamista vakuuksista.
3. Sopimuksissa voidaan määrätä siitä, miten niiden sisältöön tehtävistä muutoksista neuvotellaan tai miten tällaisia muutoksia määrätään. Jos muutokset johtavat aikaisempaa suurempaan taloudelliseen korvaukseen tai uusiin yksinoikeuksiin, toimivaltaisen viranomaisen on käynnistettävä tämän asetuksen säännösten mukainen uusi sopimuksentekomenettely, jos kaikkien tällaisten muutosten vuosittainen arvo on enemmän kuin yksi viidesosa alkuperäisen sopimuksen piiriin kuuluvien palvelujen vuosittaisesta arvosta.
4. Sopimusten sisältöä saa muuttaa vain, jos sen ehdoissa on sitä koskevat määräykset.

7 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen suoraan

1. Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti ja ~~3-kohdan~~ **7 a artiklan** mukaisesti päättää tehdä suoraan julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ~~rautatie, metro- tai kevyen~~ **raskaan** raideliikenteen palveluista, jollei raideliikennettä koskevia kansallisia tai kansainvälisiä turvallisuusvaatimuksia voida täyttää muulla tavalla.

2. Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti ja 7 a artiklan mukaisesti päättää tehdä suoraan julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia metrolikenteen palveluista joko itselleen tai valvonnassaan olevan liikenteenharjoittajan kanssa, jos
- a) vakiintuneella liikenteenharjoittajalla olisi järjestelmän koon tai teknisen ainutlaatuisuuden vuoksi huomattava ylite tarjouskilpailumenettelyssä tai
- b) siten tehostetaan julkisen rahoituksen tai julkisista varoista rahoitetun omaisuuden käyttöä.
23. Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti ja 3 kohdan 7 a artiklan mukaisesti päättää tehdä suoraan julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ~~metro- tai kevyen raideliikenteen palveluista~~ joko itselleen tai valvonnassaan olevan liikenteenharjoittajan kanssa, jos siten edistetään julkisen rahoituksen tai julkisista varoista rahoitetun omaisuuden entistä tehokkaampaa käyttöä. ~~muihin järjestelyihin liittyisi lisäkustannuksia, joita aiheutuisi liikenteenharjoittajan ja infrastruktuurin hallinnon välisen yhteensovittamisen ylläpidosta, ja näiden kustannusten vastineeksi ei saataisi lisäetuja.~~
3. ~~Toimivaltaiset viranomaiset, jotka aikovat tehdä sopimuksen 1 tai 2 kohdan säännösten mukaisesti, on julkistettava ennakolta vähintään yksi vuosi aikaisemmin ja 13 artiklan mukaisesti asiaa koskeva alustava päätöksensä sekä todisteet ja selvitykset, joihin ne ovat perustaneet tämän alustavan päätöksensä.~~
4. ~~Jos liikenteenharjoittaja tarjoaa tämän asetuksen voimaantulopäivänä suoraan integroituja palveluja, mukaan lukien linja-autopalvelut, ja 1 tai 2 kohdan ehdot täytetään, toimivaltainen viranomainen voi sisällyttää liikenteenharjoittajan muut kuin raideliikennepalvelut julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, joka tehdään suoraan kyseiselle liikenteenharjoittajalle, sillä ehdolla, että kyseinen jäsenvaltio antaa hyväksyntänsä ja tiedottaa tästä komissiolle ilmoittaen perustelut ja asianmukaiset vertailevat suoritusindikaattorit.~~
54. Toimivaltaiset viranomaiset voivat tapauskohtaisesti päättää tehdä suoraan julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia palveluista, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 400 000 1 000 000 euroa. Jos toimivaltainen viranomainen sisällyttää kaikki julkisen palvelun vaatimuksensa yhteen julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, se voi päättää tehdä suoraan tämän julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen, jos sopimuksen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 800 000 3 000 000 euroa.
- ~~Mitään tiettyä palvelumäärää koskevaa vaatimusta ei~~ Toimivaltaiset viranomaiset eivät saa osittaa sopimuksia tai verkkoja tarjouskilpailun välttämiseksi.
65. Jos liikenteenharjoittaja ehdottaa uutta aloitetta, jonka ansiosta tiettyä palvelua tarjottaisiin alueella, jolla sellaista ei ole, toimivaltainen viranomainen voi myöntää suoraan kyseiselle liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden tämän uuden palvelun tarjoamiseen sillä ehdolla, ettei kyseisestä palvelusta makseta taloudellista korvausta minkään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ehtojen mukaisesti.

Julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus voidaan tehdä suoraan tietyistä palvelusta ainoastaan yhden kerran ensimmäisessä alakohdassa asetetuilla ehdoilla ensimmäisen alakohdan nojalla.

- 6. Kaiken suoraan tehtyjen sopimusten ehtojen mukaisen taloudellisen korvauksen on oltava 16 artiklan ja liitteen I sääntöjen mukaista.**

7 a artikla

Suoraan tehtyjä sopimuksia koskevat suojatoimenpiteet

- 1. Toimivaltaiset viranomaiset, jotka aikovat tehdä sopimuksen suoraan 7 artiklan 1, 2 tai 3 kohdan säännösten mukaisesti, on julkaistava etukäteen vähintään yksi vuosi aikaisemmin ja 13 artiklan mukaisesti asiaa koskeva alustava päätöksensä sekä todisteet ja selvitykset, joihin ne ovat päätöksensä perustaneet.**
- 2. Kun on kyse sopimuksista, jotka on määrä tehdä suoraan 7 artiklan 1, 2 tai 3 kohdan mukaisesti, muut mahdolliset liikenteenharjoittajat voivat kuuden kuukauden kuluessa 1 kohdan mukaisesti julkaisemisesta tehdä toimivaltaiselle viranomaiselle vaihtoehtoisen tarjouksen, jossa ne pyrkivät ylittämään sen liikenteenharjoittajan aikaisemmin saavuttamat tulokset, jonka kanssa sopimus on määrä tehdä suoraan, ja ehdottavat vaihtoehtoisia tapoja saavuttaa uuden sopimuksen tavoitteet. Toimivaltaisen viranomaisen on harkittava näitä tarjouksia ja julkaistava 13 artiklan mukaisesti hyväksymistä tai hylkäämistä koskevan päätöksensä perusteet.**
- 3. Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava sellaisten palvelujen tehokkuus, joista määrätään 7 artiklan 1, 2 tai 3 kohdan mukaan suoraan tehdyissä sopimuksissa.**

Tätä varten niiden on erityisesti

- a) tarkasteltava vähintään viiden vuoden välein kyseisten palvelujen yksikkökustannusten ja käyttömäärien kehityssuuntia suhteessa liikenteenharjoittajan omaan aikaisempaan suoritukseen, suoritustasoon koko alalla sekä sellaisten vastaavien palvelujen tuloksiin, joita tarjoavat muut liikenteenharjoittajat;**
- b) arvioitava tarkastelun tuloksia ja selvitetävä, tukevatko ne päätöstä tehdä sopimus ilman kilpailua vai onko selviä todisteita huomattavan puutteellisesta suorituksesta;**
- c) kun huomattavan puutteellisesta suorituksesta on selviä todisteita, päätettävä, mitä toimia viranomaisten on itse toteutettava suorituksen parantamiseksi, sekä vaadittava liikenteenharjoittajaa sopimusehtojen mukaisesti tekemään samoin;**
- d) tarkasteltava uudelleen c alakohdassa tarkoitettuja tapauksia kolmen vuoden kuluessa alkuperäisestä tarkastelusta. Jos uudessa tarkastelussa ei löydetä selviä todisteita siitä, että suoritus on merkittävästi parantunut, viranomaisen on irtisanottava sopimus. Se voi tehdä kyseisestä palvelusta uuden sopimuksen ainoastaan 12 artiklan mukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;**

e) julkaistava 13 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaisesti

i) 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut tiedot;

ii) tarkastelujen tulokset;

iii) kyseisten viranomaisten arvio tuloksista;

iv) kyseisten viranomaisten ja liikenteenharjoittajan suunnitelmat, joilla pyritään parantamaan huomattavan puutteellista suoritusta.

7 b artikla *Kiireelliset toimet*

Toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia riittävien julkisen henkilöliikenteen palvelujen tarjonnan varmistamiseksi, jos

a) tarjouspyyntöön ei ole saatu vastauksena tarjouksia, jotka täyttäisivät määritellyt vaatimukset;

b) sopimuksen tekemistä koskeva oikeuden tai valituselimen päätös estää uuden sopimuksen tekemisen tämän asetuksen säännösten mukaisesti ennen olemassa olevien järjestelyjen voimassaolon päättymistä;

c) julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus irtisanotaan sopimuksen määrävsten mukaisesti ennaikaisesti sen vuoksi, että liikenteenharjoittaja on jatkuvasti jättänyt täyttämättä sopimuksessa asetetut vaatimukset;

d) liikenteenharjoittaja ei voi täyttää julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ehtoja maksukyvyyttömyyden vuoksi tai

e) liikenteenharjoittaja aikoo keskeyttää sellaisen palvelun tarjonnan, josta ei ole tehty julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia liikenteenharjoittajia ilmoittamaan enintään kuusi kuukautta aikaisemmin ennen kuin ne lopettavat tuottamansa julkisen henkilöliikenteen palvelun tarjonnan.

Kiireellisenä toimenä on julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen suoraan tai tällaisen sopimuksen sovittu jatkaminen.

Sopimuksen saa tehdä tai sitä saa jatkaa kiireellisellä toimella ainoastaan niin pitkäksi ajaksi kuin toimivaltainen viranomainen tarvitsee järjestääkseen uuden sopimuksentekomenettelyn tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja enintään yhdeksi vuodeksi paitsi silloin, kun kiireellinen toimi on toteutettu a alakohdan nojalla eikä uudella tekomenettelyllä ole vielä kukaan saatu tarjouksia, jotka täyttäisivät määritellyt vaatimukset.

8 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen laatuvertailun perusteella

1. Toimivaltainen viranomainen voi tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailumenettelyä seuraavilla ehdoilla **ja 12 artiklassa säädettyjä menettelyjä noudattaen**, kun sopimus koskee palvelua, joka rajoittuu yksittäiseen reittiin ja josta ei makseta taloudellista korvausta minkään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ehtojen mukaisesti:
 - a) on julkaistu ilmoitus, jossa on pyydetty jättämään ehdotuksia, ja
 - b) tämän perusteella viranomainen on valinnut, verrattuaan vastaanotettujen ehdotusten laatua, liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajat, joka tai jotka tarjoavat yleisölle parhaan palvelun.
2. **Liikenteenharjoittaja, jonka kanssa on tehty sopimus 7 artiklan 5 kohdan tai edellä olevan 1 kohdan ehtojen mukaisesti, voi saada korvausta sellaisten yleisten sääntöjen noudattamisesta, jotka on asetettu 10 artiklan mukaisesti ja jotka vaikuttavat sopimuksen piiriin kuuluviin palveluihin. Korvauksen määrä ei saa olla yhtenäkkään vuonna enempää kuin yksi viidesosan sopimuksen piiriin kuuluvien palvelujen arvosta.**

9 artikla

Viranomaisille varatut Ssuojatoimenpiteet

1. **Sen varmistamiseksi, että julkisten liikennepalvelujen mahdolliset vaihtoehtoiset tarjoajat voivat jatkaa olemassaoloaan tai että säännellyn kilpailun täytäntöönpano ei ole esteenä pienten ja keskisuurten yritysten osallistumiselle**, toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että valittu liikenteenharjoittaja tekee kolmansille osapuolille, jotka eivät kuulu **toimivaltaisen viranomaisen tai liikenteenharjoittajan kanssa** samaan konserniin, alihankintasopimuksia, jotka koskevat määrättyä osuutta sopimuksen piiriin kuuluvista palveluista. Tämä alihankintavaatimus voi koskea enintään puolta sopimuksen piiriin kuuluvien palvelujen arvosta. **Toimivaltainen viranomainen ei saa nimetä alihankkijoita.**
2. Toimivaltainen viranomainen voi päättää olla tekemättä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia sellaisen liikenteenharjoittajan kanssa, joka **on jo saanut** tai voisi siten saada suuremman osuuden kuin neljänneksen **asianomaisista merkityksellisistä** julkisten henkilöliikennepalvelujen markkinoista. **Jäsenvaltiot voivat tätä säännöstä soveltaessaan erityisesti päättää seuraavaa:**
 - a) **kun on kyse kevyen raideliikenteen, metrolinnoituksen ja sisävesiliikenteen palveluista sekä paikallisista ja alueellisista linja-autoliikennepalveluista, merkityksellisinä markkinoina ovat alueelliset julkisen henkilöliikenteen markkinat, ja**
 - b) **kun on kyse raskaan raideliikenteen palveluista ja kaukoliikenteen linja-autoliikennepalveluista, merkityksellisinä markkinoina ovat tällaisen julkisen henkilöliikenteen kansalliset markkinat.**

Tämä kohta ei rajoita toimivaltaisen viranomaisen oikeutta päättää tehdä yhden liikenteenharjoittajan kanssa 6 a artiklan 1 kohdan d alakohdan

säännösten mukaisesti koko sitä aluetta koskevia sopimuksia, josta ne vastaavat.

Tämä kohta ei rajoita yhteisön eikä jäsenvaltion kilpailuviranomaisten menettelyjen ja päätösten soveltamista.

3. ~~Kun julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyy yksinoikeus,~~
~~†Toimivaltainen viranomainen voi vaatia, että valittu liikenteenharjoittaja tarjoaa~~
kyseisten palvelujen tarjontaan aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet,
joista se olisi nauttinut, jos olisi tapahtunut direktiivissä 77/187/ETY **2001/23/EY**
tarkoitettu luovutus. Viranomaisen on ilmoitettava, mistä henkilöstöstä on kyse, ja
annettava yksityiskohtaiset tiedot sen sopimusperusteisista oikeuksista.
4. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että valittu liikenteenharjoittaja sijoittautuu
kyseiseen jäsenvaltioon, lukuun ottamatta tapauksia, joissa palvelujen tarjoamisen
vapaus vahvistetaan perustamissopimuksen 71 artiklan nojalla annetussa yhteisön
lainsäädännössä. Toimivaltaiset viranomaiset, jotka tekevät julkisia palveluhankintoja
koskevia sopimuksia, eivät saa kuitenkaan syrjiä muihin jäsenvaltioihin
sijoittautuneita mahdollisia liikenteenharjoittajia sillä perusteella, etteivät ne ole vielä
sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon tai ettei niille ole vielä myönnetty palvelujen
tuottamiseen toimilupaa. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että
mahdolliset liikenteenharjoittajat hakevat toimilupaa ja täyttävät muut
kohtuulliset vaatimukset osoittaakseen, että niillä on edellytykset saada
tarvittavat toimiluvat. Toimivaltaisten viranomaisten on huolehdittava siitä, että
sopimusten tekemisen ja palvelun alkamispäivän välinen aika on riittävän pitkä,
jotta valittu liikenteenharjoittaja ehtii sijoittautua kyseiseen jäsenvaltioon ja
saada tarvittavan toimiluvan.
5. Kun toimivaltaiset viranomaiset soveltavat jotakin 14 kohdassa asetetuista ehdoista,
niiden on ilmoitettava mahdollisille liikenteenharjoittajille kaikki asiaa koskevat
yksityiskohdat julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekomenettelyn
alussa.

IV LUKU

**Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista koskevat vähimmäisvaatimukset yleiset
säännöt**

10 artikla

1. Toimivaltaiset viranomaiset voivat asettaa yleisiä sääntöjä ~~tai vähimmäisvaatimuksia,~~
joita kaikkien liikenteenharjoittajien on noudatettava, ~~sanotun kuitenkaan rajoittamatta~~
~~julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty III luvun mukaisesti.~~
Näitä sääntöjä ~~tai vaatimuksia~~ on sovellettava erotuksetta kaikkiin samankaltaisiin
liikennepalveluihin sillä maantieteellisellä alueella, josta viranomainen vastaa.
2. **Yleisiin sääntöihin voivat kuulua**
 - a) vaatimukset, joiden mukaan liikenteenharjoittajien käyttämien
ajoneuvojen, alusten, liikkuvan kaluston tai infrastruktuurin on täytettävä
laatua, ympäristövaikutusta, käytettävyyttä ja ulkomuotoa koskevat
määritellyt normit;

- b) vaatimukset, joiden mukaan liikenteenharjoittajien on osallistuttava integroituihin lippu-, aikataulu- tai tietojärjestelmiin; tai
- c) liikenteenharjoittajiin syrjimättömästi sovellettavat rajoitukset, jotka koskevat tiettyä tieosuutta käyttävien ajoneuvojen määrää ja perustuvat yleiseen turvallisuuteen tai ympäristönsuojeluun.
3. Yleisissä säännöissä voidaan asettaa tariffivelvoitteita ja asettaa joitakin tai kaikkia matkoja koskevia enimmäistariffeja.
4. Tällaisissa Yleisissä säännöissä tai vähimmäisvaatimuksissa voidaan määrätä korvauksesta, jolla hyvitetään 16 artiklan ja liitteen I mukaan lasketut sääntöjen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset, seuraavilla ehdoilla:
- a) ~~Jos säännöllä tai vaatimuksella rajoitetaan tariffeja, rajoitukset saavat koskea ainoastaan tiettyjä matkustajaluokkia.~~
- b) ~~Määrä, jonka kyseisen säännön tai vaatimuksen piiriin kuuluvalla alueella toimiva liikenteenharjoittaja on saanut korvauksena yleisten sääntöjen tai vaatimusten noudattamisesta, ei saa olla yhden vuoden aikana enempää kuin viidesosa kyseisen liikenteenharjoittajan tällä alueella tarjoamien palvelujen arvosta.~~
- e) ~~K~~kaikki liikenteenharjoittajat voivat saada korvausta syrjimättömillä perusteilla,
ja
- b) kyseinen yleinen sääntö koskee sen piiriin kuuluvia palveluja koskevia laatu- ja luotettavuusvaatimuksia sekä sellaisille liikenteenharjoittajille määrättäviä aiheellisia seuraamuksia, jotka eivät noudata näitä vaatimuksia.

V LUKU

Menettelykysymykset

11 artikla Ilmoittaminen

Tämän asetuksen mukaisesti maksettuun korvaukseen ei sovelleta perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä ilmoitusmenettelyä.

12 artikla Sopimusten Tekomenettelyt

1. Tarjouskilpailuissa tai laadunvalvonnassa noudatettavan menettelyn on oltava oikeudenmukainen, avoin ja syrjimätön.
2. Menettelyyn on kuuluttava 13 artiklan mukainen julkaiseminen.
3. Tarjouskilpailujen osalta menettelyyn on sisällyttävä

- a) valintaperusteet, joissa määritellään viranomaisen vähimmäisvaatimukset, ottaen huomioon 4 a artiklan 2 1 kohdassa esitetyt perusteet;
- b) tekoperusteet, joissa määritellään, millä perusteilla viranomainen tekee valinnan valintaperusteiden mukaisista tarjouksista, ottaen huomioon 4 a artiklan 2 1 kohdassa esitetyt perusteet, ja
- c) tekniset eritelvät, joissa asetetaan julkisen palvelun vaatimukset, joita sopimus koskee, ja joissa ilmoitetaan varat, jotka on määrä antaa tarjouskilpailun voittajan käyttöön, sekä asiaa koskevat ehdot.

Tarjouspyyntöä koskevan ilmoituksen lähettämisen ja tarjousten viimeisen vastaanottoajankohdan välisen ajan on oltava vähintään 52 päivää.

- 4. Toimivaltaisten viranomaisten on sisällytettävä mahdollisille liikenteenharjoittajille toimittamiinsa tietoihin kaikki asian kannalta merkitykselliset tiedot, jotka niillä on hallussaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ehtojen mukaisesti ja jotka koskevat liikenteenharjoittajien palveluja, tariffeja ja matkustajamääriä viimeisten viiden vuoden aikana.

5. Toimivaltaisten viranomaisten on vaadittava mahdollisia liikenteenharjoittajia kuvaamaan, miten ne aikovat tarjota tarjouskilpailun kohteena olevia palveluja, mukaan lukien henkilöstön ja omaisuuden käyttö.

6. Kun on kyse sellaisia sopimuksia koskevista tarjouksista, joiden arvioitu vuosittainen arvo on yli 3 000 000 euroa, toimivaltaiset viranomaiset voivat neuvotella mahdollisten liikenteenharjoittajien kanssa niiden tekemistä tarjouksista. Viranomaiset eivät saa tarjouksen tekemisen jälkeen käytyjen neuvottelujen tuloksena hyväksyä tarjousta, joka on 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin sopimustentekoperusteisiin nähden epäedullisempi kuin 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen valintaperusteiden mukainen tarjous, jonka on tehnyt toinen tarjoaja.

13 artikla

Avoimuus

- 1. Tämän asetuksen mukaisesti ~~annetut~~ **tarjouspyynnöt, laatuvertailumenettelyihin liittyvät ehdotuspyynnöt, uusia yleisiä sääntöjä ja niihin liittyviä korvauksia koskevat tiedot, alustavat päätökset sopimusten tekemisestä suoraan 7 a artiklan 1 kohdan vaatimusten mukaisesti sekä muut** ilmoitukset sekä ~~tehty~~ **ja** päätökset ja ~~alustavat päätökset~~ on julkaistava asianmukaisella tavalla, ja alustavista ja muista päätöksistä on ilmoitettava syyt, joihin ne perustuvat.
- 2. Toimivaltaisten viranomaisten on lähetettävä sopivimpien kanavien kautta Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimistoon *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* julkaistavaksi ilmoitukset ja päätökset, jotka koskevat sellaisia julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ja korvausjärjestelmiä, joiden arvioitu vuosittainen arvo on vähintään 400 000 **1 000 000** euroa ~~tai~~ **ja korvausjärjestelmiä, joiden arvioitu vuosittainen arvo on vähintään 800 000 3 000 000** euroa.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua korkeampaa kynnysarvoa on sovellettava ainoastaan, jos toimivaltainen viranomainen on sisällyttänyt kaikki julkisia

- palveluhankintoja koskevat vaatimukset yhteen julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen.
3. Toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava pyynnöstä saataville:
- a) kaikkiin tekemiinsä julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sisältyvät ehdot, mukaan lukien tapa, jolla korvaus on laskettu 16 artiklan ja liitteen I mukaisesti, kun on kyse suoraan tehdyistä sopimuksista;
 - b) kaikkiin asettamiinsa julkisen liikenteen harjoittamista koskeviin yleisiin sääntöihin sisältyvät ehdot, mukaan lukien yksityiskohtaiset tiedot tariffivelvoitteista sekä menetelmä, jolla korvauksen määrä lasketaan; ja
 - c) liikenteenharjoittajien palveluja, tariffeja, ja matkustajamääriä ja palvelun laadun yleistä kehityssuuntaa koskevat tiedot, jotka viranomaisilla on hallussaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ehtojen mukaisesti.
4. Viranomaisten on säilytettävä vähintään kymmenen vuoden ajan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kaikkia tekomenettelyjä koskevat asiakirjat, jotta ne voisivat myöhemmin perustella päätöksiään. Niiden on annettava asianomaisten osapuolten pyynnöstä käyttöön tiivistelmät näistä asiakirjoista.
5. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle ~~joka vuosi~~ jokaisen parillisen vuoden maaliskuun kesäkuun loppuun mennessä:
- a) kahta edellistä kalenterivuotta koskeva tiivistelmä toimivaltaisten viranomaisten tekemien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten määrästä, ennakoidusta arvosta ja voimassaoloajasta ja erotettava siinä toisistaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen palvelut sekä tarjouskilpailun perusteella, laatuvertailun perusteella ja suoraan tehdyt sopimukset, ja
 - b) tiivistelmä sellaisten yleisten sääntöjen ~~tai vähimmäisvaatimusten~~ soveltamisalasta ja laajuudesta, jotka olivat voimassa kahtena edellisenä kalenterivuonna ja joiden noudattamisesta maksettiin korvausta, sekä tiedot maksetun korvauksen määrästä;
 - c) sellaisten suorituksia koskevien tarkastelujen tulokset, jotka on tehty kahtena edellisenä kalenterivuonna 7 a artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti.
6. Toiminnan yleistä analysointia sekä tarkastelua varten, myös 19 artiklan 2 kohdan mukaista kertomusta varten, 5 kohdan a alakohdassa tarkoitettussa tiivistelmässä on esitettävä yksityiskohtaiset tiedot seuraavista:
- a) käyttöasteet;
 - b) asiakkaiden tyytyväisyys;
 - c) työvoiman määrä sekä työjärjestelyissä ja työehdoissa tapahtuneet muutokset; ja
 - d) palvelujen tarjonnasta aiheutuneet kustannukset, jolloin on erotettava toisistaan:

- i) tämän asetuksen säännösten mukainen taloudellinen korvaus, mukaan lukien yleisten sääntöjen noudattamisesta maksettu korvaus; ja
- ii) muut asian kannalta merkitykselliset yksityiset tai julkiset investoinnit, mukaan lukien infrastruktuuriin, ajoneuvoihin, aluksiin ja kiinteään kalustoon tehtyt investoinnit, jotka eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan.

14 artikla
Valitukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajilla ja muilla asianomaisilla osapuolilla on oikeus valittaa julkiseen tai tuomiovaltaa käyttävään elimeen toimivaltaisen viranomaisen tämän asetuksen mukaisesti tekemistä päätöksistä ja alustavista päätöksistä.
2. ~~Kyseisen~~ Edellä 1 kohdassa tarkoitetun elimen on oltava organisaationsa, rahoituksensa, oikeudellisen rakenteensa ja päätöksentekonsa osalta riippumaton kaikista asianomaisista toimivaltaisista viranomaisista ja kaikista liikenteenharjoittajista, ja sillä. 2. Valituselimillä on oltava valtuudet pyytää toimivaltaisilta viranomaisilta, yrityksiltä ja mahdollisilta kolmansilta asiaa koskevia tietoja kaikilta asianomaisilta osapuolilta sekä tehdä sitovia päätöksiä ja määrätä vahingonkorvauksia. ~~kyseisessä jäsenvaltiossa. Nämä tiedot on toimitettava ilman kohtuuttomia viipeitä.~~
3. ~~Valituselimiltä on edellytettävä, että ne käsittelevät mahdolliset valitukset ja ryhtyvät toimiin tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa kaikkien tietojen vastaanottamisesta.~~ Kun kyseinen elin ei ole tuomiovaltaa käyttävä elin, sen päätöksiin voidaan hakea muutosta.
4. ~~Sen mukaan, mitä kohdassa 5 säädetään, valituselinten päätösten on sidottava kaikkia osapuolia, joita kyseiset päätökset koskevat.~~ Valitusmenettelyn täytäntöönpanoa koskevista säännöksistä päättävät jäsenvaltiot.
5. ~~Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että valituselinten päätökset voidaan tarkistaa oikeudellisesti.~~ Asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten on sovittava, millä valituselimellä on toimivalta, kun on kyse rajatylittävistä palveluista.

15 artikla
Kirjanpitosäännökset

1. Palveluja, joista on tehty tietyn toimivaltaisen viranomaisen kanssa julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, on käsiteltävä kirjanpitotarkoituksia varten yksittäisenä toimena, ja ne on kirjattava erillisenä kirjanpitokokonaisuutena, joka on erillinen yrityksen mahdollisista muista toimista riippumatta siitä, liittyvätkö kyseiset toimet henkilöliikenteeseen.

2. Jokainen 7 artiklan 1, 2 tai 3 kohdan mukaisesti suoraan tehty sopimus ja jokainen sopimus, jonka vuosittainen arvo on yli 3 000 000 euroa, on kirjattava erillisenä kirjanpitokokonaisuutena.

23. Kunkin kirjanpitokokonaisuuden on täytettävä seuraavat ehdot:

- a) toimintokirjanpidon on oltava erillinen;
- b) kuhunkin toimeen liittyvät yleiskustannusten, varojen ja velkojen osuudet on kirjattava niiden tosiasiallisen käytön mukaan;
- c) kustannuslaskentaperiaatteet, joiden mukaisesti erillistä kirjaa pidetään, on määriteltävä selkeästi;
- d) menoja on kunkin toimen osalta tasapainotettava kyseessä olevista palveluista saatavalla liiketoiminnan **kokonaistuotolla** ja maksuilla, jotka viranomaiset suorittavat korvauksena kyseisten julkisen palvelun vaatimusten täyttämisestä aiheutuneista kustannuksista, ilman mahdollisuutta tehdä siirtoja **muista toimista tai** muihin toimiin. **Korvauksessa voidaan ottaa huomioon liikenteenharjoittajan saama kohtuullinen voitto.**

34. Liikenteenharjoittajat, jotka saavat korvausta liikenteen harjoittamista koskevien **yleisten sääntöjen** vähimmäisvaatimusten noudattamisesta 10 artiklan mukaisesti, on ilmoitettava kirjanpidossaan erikseen kustannukset, joita niille aiheutuu kyseisen yleisen säännön ~~tai vaatimuksen~~ noudattamisesta; lisätulot, jotka ne saavat säännön ~~tai vaatimuksen~~ noudattamisen tuloksena, sekä maksettu korvaus. Maksetulla korvauksella ja saaduilla lisätuloilla on tasapainotettava aiheutuneet kustannukset ilman mahdollisuutta tehdä siirtoja **muista toimista tai** muihin toimiin, joihin ei sovelleta kyseistä sääntöä ~~tai vaatimusta~~. **Korvauksessa voidaan ottaa huomioon liikenteenharjoittajan saama kohtuullinen voitto.**

5. **Sellaisia palveluja tuottavat liikenteenharjoittajat, joita koskeva sopimus on tehty suoraan 7 artiklan 1, 2 tai 3 kohdan taikka 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti, on julkistettava kirjanpitonsa sellaisessa muodossa, joka antaa mahdollisuuden tarkastaa, onko kirjanpidossa noudatettu tämän artiklan sekä 7 a artiklan 1 ja 3 kohdan, 8 artiklan 2 kohdan ja 16 artiklan säännöksiä.**

VI LUKU

Loppusäännökset

16 artikla

Korvaus

Lukuun ottamatta tapauksia, joissa julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset on tehty tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, toimivaltaiset viranomaiset eivät saa koskaan antaa suurempia korvauksia tai soveltaa lievempiä menettelyjä kuin liitteen I säännöissä edellytetään.

17 artikla
Siirtymätoimenpiteet

- ~~1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että muut kuin tämän asetuksen säännösten mukaiset järjestelmät, sopimukset ja järjestelyt lakkaavat olemasta voimassa kolmen vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta.~~
- ~~2. Jos liikenteenharjoittaja on tämän asetuksen voimaantulopäivänä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ehtojen mukaan velvollinen investoimaan raideinfrastruktuuriin ja kyseisen infrastruktuurin takaisinmaksuajasta on vielä yli kolme vuotta jäljellä, toimivaltainen viranomainen voi pidentää 1 kohdassa vahvistettua kolmen vuoden siirtymäkautta enintään kolmella vuodella ottaen huomioon tämän takaisinmaksuajan ja kyseisen omaisuuden suhteellisen taloudellisen merkityksen suhteessa sopimuksen piiriin kuuluvien palvelujen arvioituu kokonaisarvoon.~~
- 1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, jotka on tehty ennen tämän asetuksen voimaantuloa direktiivien 92/50/ETY, 93/36/ETY, 93/37/ETY tai 93/38/ETY mukaista menettelyä tai muuta oikeudenmukaista kilpailumenettelyä noudattaen, voivat jatkua sopimuksessa määrätyn voimassaoloajan, jos kyseinen aika on rajallinen ja kohtuullinen.**
- 2. Toimivaltainen viranomainen, joka on ennen tämän asetuksen voimaantuloa tarjonnut tiettyä linja-autoliikennepalvelua itse tai valvonnassaan olevan liikenteenharjoittajan välityksellä, voi jatkaa kyseisen palvelun tarjoamista ilman tarjouskilpailumenettelyä kahdeksan vuoden ajan asetuksen voimaantulon jälkeen.**
- 3. Rajoittamatta 5 artiklassa asetetun sopimusvaatimuksen ja 6 artiklan c alakohdassa asetettujen, sopimusten voimassaoloaikaa koskevien sääntöjen soveltamista, toimivaltaiset viranomaiset voivat poikkeuksellisissa olosuhteissa ja komission ennalta antaman hyväksynnän perusteella pidentää 2 kohdassa tarkoitettua aikarajoitusta, jos**
 - a) ne noudattavat 7 a artiklaa,**
 - b) sopimuksella ei myönnetä yksinoikeutta,**
 - c) tariffivelvoitteiden noudattamisesta maksetaan korvausta 10 artiklan mukaisesti.**
- 4. Rajoittamatta 1, 2 ja 3 kohdan soveltamista, jokaisen toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että**
 - a) arvoltaan vähintään puolet sen julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista on tehty tämän asetuksen säännösten mukaisesti neljän vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta ja**
 - b) kaikki sen julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset on tehty tämän asetuksen säännösten mukaisesti kahdeksan vuoden kuluessa sen voimaantulosta.**

Soveltaessaan ensimmäisen alakohdan säännöksiä ja laskiessaan siinä tarkoitettuja osuuksia toimivaltaiset viranomaiset eivät saa ottaa huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty suoraan 1 päivän helmikuuta 2003 jälkeen 7 artiklan 1, 2, 3 ja 4 kohdan säännösten mukaisesti tai joihin sovelletaan 1, 2 ja 3 kohdan säännöksiä.

5. Jäsenvaltioiden ja toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että muut kuin 1 kohdassa tarkoitettut järjestelmät, sopimukset ja järjestelyt, jotka on toteutettu muuten kuin tämän asetuksen säännösten mukaisesti, tämän asetuksen säännösten mukaiset järjestelmät, sopimukset ja järjestelyt lakkaavat olemasta voimassa niin aikaisin, että toimivaltaiset viranomaiset voivat noudattaa 2 ja 4 kohdan säännöksiä.

36. Siihen päivään saakka, jona 1 ja 2 4 kohdassa tarkoitettujen järjestelmät, sopimukset ja järjestelyt lakkaavat olemasta voimassa, jokaiseen niistä sovelletaan edelleen niitä asetuksen (ETY) N:o 1191/69 säännöksiä, joita siihen sovellettiin ennen tämän asetuksen voimaantuloa.

7. Toimivaltaiset viranomaiset voivat 4 kohdassa määritellyn siirtymäkauden aikana estää sellaisia liikenteenharjoittajia osallistumasta sopimustentekomenettelyihin, joilla on yksinoikeuksia tai jotka saavat taloudellista korvausta julkisten liikennepalvelujen tuottamisesta ja joiden yksinoikeuksia tai korvausta ei ole myönnetty tämän asetuksen säännösten mukaisesti.

Ensimmäistä alakohtaa soveltaessaan toimivaltaisten viranomaisten on toimittava syrjimättömästi, suljettava pois kaikki mahdolliset liikenteenharjoittajat, jotka täyttävät kyseisen ehdon, ja ilmoitettava mahdollisille liikenteenharjoittajille päätöksestään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekomenettelyn alussa.

Niiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan soveltaa tätä säännöstä vähintään kaksi kuukautta ennen tarjouspyynnön tai laatuvertailumenettelyyn liittyvän ehdotuspyynnön julkaisemista.

Ensimmäisen alakohdan säännöksiä ei sovelleta liikenteenharjoittajiin, jos ne voivat osoittaa, että niiden tämän asetuksen säännösten mukaisesti tuottamien julkisten liikennepalvelujen arvo ylittää niiden palvelujen arvon, joihin on myönnetty yksinoikeus tai josta maksetaan taloudellista korvausta muuten kuin tämän asetuksen säännösten mukaisesti.

18 artikla

Kolmansista maista tulevat liikenteenharjoittajat

Liitteessä II luetelluista maista Sellaisista kolmansista maista tulevia liikenteenharjoittajia, jotka ovat sopimuspuolina yhteisön kanssa tehdyissä sopimuksissa, joilla kyseisistä maista tuleville liikenteenharjoittajille annetaan oikeus sijoittautua jäsenvaltioihin, on tämän asetuksen tarkoituksia varten kohdeltava yhteisön yrityksinä kunkin tällaisen maan ja yhteisön välisen sopimuksen ehtojen ja edellytysten mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 9 artiklan 4 kohdan soveltamista. Komissio ajantasaistaa kyseisen liitteen, kun yhteisön kansainvälisissä velvoitteissa tapahtuvat muutokset sitä edellyttävät, julkaisemalla ilmoituksen *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* L-sarjassa.

19 artikla
Komission harjoittama valvonta

1. Jäsenvaltioiden on kuultava komissiota mahdollisista laeista, asetuksista ja hallinnollisista määräyksistä, jotka ovat tarpeen tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi soveltamiseksi.
2. Komissio laatii viiden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta kertomuksen siitä, miten asetusta on sovellettu jäsenvaltioissa, ja mitä määrällisiä ja laadullisia seurauksia siitä on ollut matkustajille, henkilöstölle, viranomaisille ja niiden palvelemille yhteisöille, ja ehdottaa tarvittaessa asetukseen tehtäviä muutoksia. Kertomus sisältää selvityksen siitä, miten 7 artiklan 4 kohdassa vahvistettu vapautus on toiminut.

20 artikla
Kumoaminen ja muuttaminen

1. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1191/69.
2. Poistetaan asetuksen (ETY) N:o 1107/70 3 artiklan 2 kohta.

21 artikla
Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä,

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Korvausta koskevat säännöt sellaisia tapauksia varten, joissa ei ole noudatettu tarjouskilpailumenettelyä

1. ~~Jos toimivaltainen viranomainen suorittaa liikenteenharjoittajalle taloudellisen korvauksen tämän asetuksen mukaisesta julkisen palvelun vaatimuksen täyttämisestä ja jos korvaus ei perustu julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, joka on tehty tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, kyseisen korvauksen määrä ei saa ylittää julkisen palvelun vaatimuksen täyttämisen taloudellista nettovaikutusta, joka on laskettu tässä liitteessä asetettujen sääntöjen mukaisesti.~~
2. ~~Taloudellisen nettovaikutuksen on oltava seuraavien osatekijöiden summa:~~
 - i) ~~vaikutukset, joita julkisen palvelun vaatimuksen täyttämällä on liikenteenharjoittajan menoihin (säästyneet kustannukset, joista vähennetään aiheutuneet lisämenot) ja~~
 - ii) ~~vaikutukset, joita julkisen palvelun vaatimuksen täyttämällä on liikenteenharjoittajan tuloihin (ansaitut lisätulot, joista vähennetään menetetyt tulot).~~
3. ~~Taloudellinen nettovaikutus on määritettävä ottaen huomioon vaikutukset, joita julkisen palvelun vaatimuksen täyttämällä on liikenteenharjoittajan koko toimintaan.~~
4. ~~Taloudellinen nettovaikutus on laskettava vertaamalla tilannetta, jossa julkisen palvelun vaatimus on täytetty, sellaiseen tilanteeseen, joka olisi syntynyt, jollei vaatimusta olisi täytetty ja jos palvelut, joita kyseinen vaatimus koskee, määräytyisivät sen sijaan kaupallisten perusteiden mukaisesti.~~
5. ~~On laskettava arvioidut tariffin mukaiset hinnat, matkustajamäärät ja kustannukset sellaisen tilanteen kannalta, joka olisi syntynyt, jollei julkisen palvelun vaatimusta olisi täytetty (vertauskohta).~~
6. ~~Vertauskohta voidaan laskea~~
 - i) ~~käyttämällä sellaista tilannetta koskevia tietoja, joka vallitsi ennen kuin liikenteenharjoittaja alkoi täyttää julkisen palvelun velvoitetta, jolleivät olosuhteet ole muuttuneet niin paljon, etteivät kyseiset tiedot anna luotettavia viitteitä nykyisistä tariffin mukaisista hinnoista, matkustajamääristä ja kustannuksista, tai~~
 - ii) ~~vertaamalla tietoja sellaisia vertailukelpoisia palveluja koskeviin tietoihin, joita tuotetaan kaupalliselta pohjalta, tai~~
 - iii) ~~arvioimalla palvelujen kustannuksia ja niiden kysyntää.~~

~~Vertauskohtaa laskettaessa on otettava asianmukaisesti huomioon asianomaisiin liikennemarkkinoihin vaikuttavat suuntaukset.~~
7. ~~Laskettaessa vaikutuksia, joita julkisen palvelun vaatimuksen täyttämällä on tuloihin, on otettava huomioon erityisesti tariffeissa ja matkustajamäärissä tapahtuneet muutokset. Laskelmassa on otettava huomioon, miten kyseisen vaatimuksen~~

täyttäminen ja siitä johtuvat toimitettujen palvelujen laadun, määrän ja hinnan muutokset vaikuttavat liikennepalvelujen kysyntään. Tätä arviointia ei saa rajoittaa vaikutuksiin, jotka kohdistuvat verkon siihen osaan, jossa vaatimus täytetään suoraan, vaan siinä on arvioitava myös verkon muihin osiin kohdistuvia vaikutuksia.

8. ~~Vaikutukset, jotka julkisen palvelun vaatimuksen täyttämiseksi on kustannuksiin, on laskettava samalla tavalla kuin tuloihin kohdistuvat vaikutukset. Jos vaatimus koskee ainoastaan joitakin liikenteenharjoittajan tarjoamia palveluja, yleiskustannusten kaltaiset yhteiskustannukset on jaettava kyseisten palvelujen ja muiden palvelujen kesken suhteessa kunkin palvelukokonaisuuden arvoon.~~
9. ~~Laskettaessa julkisen palvelun vaatimusten täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia on edellytettävä, että liikenteenharjoittaja hoitaa yritystään tehokkaasti ja että tarjottavien liikennepalvelujen laatu on riittävä.~~

~~Korvauksen määrä on vahvistettava etukäteen sopimuksen tai korvausjärjestelmän voimassaoloajaksi paitsi silloin, kun sopimuksessa tai järjestelmässä määrätään, että korvauksen määrää on tarkistettava ennalta määrättyjen tekijöiden perusteella. Korvauksen määrä on joka tapauksessa vahvistettava vähintään yhdeksi vuodeksi.~~

~~Julkisen palvelun vaatimuksen noudattamisesta voidaan maksaa korvausta ainoastaan siinä tapauksessa, ettei kyseinen liikenteenharjoittaja täyttäisi omien taloudellisten etujensa vuoksi kyseistä vaatimusta ilman tätä korvausta tai ettei se täyttäisi sitä samassa laajuudessa tai samoilla ehdoilla.~~

1. Tämän liitteen sääntöjä sovelletaan kaikkeen taloudelliseen korvaukseen, joka annetaan julkisen palvelun vaatimusten täyttämiseksi tämän asetuksen mukaisesti muuten kuin tarjouskilpailumenettelyn perusteella. Tämä käsittää korvauksen, jota maksetaan 10 artiklan mukaisesti yleisten sääntöjen noudattamisesta. Sääntöjä ei sovelleta poikkeuksiin, jotka koskevat joitakin tai kaikkia polttoaineiden valmisteverojen taloudellisia vaikutuksia.
2. Korvauksen määrä ei saa olla suurempi kuin liikenteenharjoittajalle palvelun tarjoamisesta aiheutuvien lisäkustannusten ja palvelusta saamien lisätulojen välinen erotus, ottaen huomioon liikenteenharjoittajan koko toiminta, mukaan lukien kannattavat palvelut.
3. Liikenteenharjoittajalle aiheutuvia lisäkustannuksia koskevaan laskelmaan voidaan sisällyttää seuraavat tekijät:
 - i) julkisen palvelun vaatimuksen täyttämiseen liittyvät välittömät lisäkustannukset;
 - ii) suhteellinen osuus liikenteenharjoittajalle palvelun tarjoamisesta aiheutuvista yleiskustannuksista, varoista ja veloista;
 - iii) kohtuullinen voitto;
 - iv) kaikki julkisen palvelun vaatimuksen soveltamisen vuoksi menetetyt tulot.
4. Liikenteenharjoittajan ansaitsemia lisätuloja koskevaan laskelmaan on sisällytettävä seuraavat tekijät:

- i) lisätulot, jotka liikenteenharjoittaja saa matkustajahinnoista ja muusta palveluun suoraan liittyvästä toiminnasta, kuten mainonnasta ja virvokkeiden tarjonnasta;
 - ii) palvelun tarjonnan ansiosta vältetyt kustannukset.
5. Kun on kyse 10 artiklan 3 kohdan mukaan asetetuista tariffivelvoitteista, jotka koskevat useimpia tai kaikkia matkoja, niistä maksetaan korvausta sama määrä matkaa kohden kaikille liikenteenharjoittajille, jotka tarjoavat samankaltaisia palveluja. Tämä määrä on perustettava arvioon velvoitteen keskimääräisistä taloudellisista vaikutuksista kaikkiin liikenteenharjoittajiin, joita se koskee.
6. Laskettaessa julkisen palvelun vaatimusten täyttämisestä aiheutuvia kustannuksia on edellytettävä, että liikenteenharjoittaja hoitaa yritystään tehokkaasti ja että tarjottavien liikennepalvelujen laatu on riittävä.

Korvauksen määrä on vahvistettava etukäteen sopimuksen tai korvausjärjestelmän voimassaoloajaksi. Sopimukseen tai järjestelmiin voi kuitenkin sisältyä menettelyjä, joilla korvauksen määrää voidaan tarkistaa erityisten ennalta määrättyjen tekijöiden tai olosuhteiden perusteella. Korvausmäärien on joka tapauksessa pysyttävä muuttumattomina vähintään yhden vuoden ajan.

Julkisen palvelun vaatimuksen noudattamisesta voidaan maksaa korvausta ainoastaan siinä tapauksessa, ettei kyseinen liikenteenharjoittaja täyttäisi omien taloudellisten etujensa vuoksi kyseistä vaatimusta ilman tätä korvausta tai ettei se täyttäisi sitä samassa laajuudessa tai samoilla ehdoilla.

LIITE II

~~Maat, joista tulevia liikenteenharjoittajia kohdellaan tämän asetuksen tarkoituksia varten yhteisön yrityksinä 18 artiklan mukaisesti~~

~~Bulgaria, Latvia, Liettua, Puola, Romania, Slovakia, Slovenia, Tsekki, Unkari ja Viro.~~