

Neuvoston 24 päivänä heinäkuuta 2006 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 20/2006

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/.../EY antamiseksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY sekä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta

(2006/C 289 E/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ⁽⁴⁾ tarkoituksena on helpottaa yhteisön rautateiden mukauttamista yhtenäismarkkinoiden vaatimuksiin ja parantaa niiden tehokkuutta.
- (2) Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY ⁽⁵⁾ koskee periaatteita ja menettelytapoja, joita sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.
- (3) Valkoisessa kirjassaan Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika komissio ilmoitti aikovansa jatkaa rautatiepalveluiden sisämarkkinoiden toteuttamista ehdottamalla kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden avaamista.
- (4) Tässä direktiivissä pyritään käsittelemään rautateiden kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden

avaamista yhteisön sisällä, eikä sen siksi olisi koskettava jäsenvaltion ja kolmannen maan välisiä palveluja. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi voitava jättää yhteisön kautta kulkevat palvelut tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle.

- (5) Kansainvälisten rautatiepalvelujen tilanne vaihtelee nykyisin voimakkaasti. Pitkän matkan palvelut (kuten yöjunat) ovat vaikeuksissa, ja niitä liikennöivät rautatieyritykset ovat viime aikoina lopettaneet useita tällaisia yhteyksiä tappioidensa rajoittamiseksi. Kansainvälisten suurnopeusyhteyksien markkinoilla liikenne on puolestaan kasvanut voimakkaasti, ja kasvu jatkuu sellaisena edelleen, kun Euroopan laajuiset suurnopeusverkot kaksinkertaistuvat ja liitetään yhteen vuoteen 2010 mennessä. Halpalentoyhtiöiden aiheuttama kilpailupaine on näiden kummankin osalta kuitenkin erittäin voimakas. Tästä syystä onkin erityisen tärkeää rohkaista uusia aloitteita, joilla edistetään rautatieyritysten välistä kilpailua.

- (6) Kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen ei ole mahdollista, ellei infrastruktuurin käyttöoikeuksia säännellä yksityiskohtaisesti, yhteentoimivuudessa saavuteta merkittävää edistymistä ja rautateiden turvallisuudelle luoda tiukat puitteet kansallisella ja Euroopan tasolla. Kaikki nämä tekijät ovat nyt olemassa, kun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY ⁽⁶⁾, neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY ⁽⁷⁾, neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY ⁽⁸⁾, direktiivi 2001/14/EY sekä yhteisön rautateiden turvallisuudesta 29 päivänä huhtikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY ⁽⁹⁾ on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tätä uutta säännöskohdasta on tarpeen tukea vakiintuneella ja yhtenäisellä käytännöllä kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden ehdotettuun avaamisajankohtaan mennessä. Tämä vaatii tietyn ajan. Sen vuoksi tavoitteena olisi oltava markkinoiden avaaminen 1 päivänä tammikuuta 2010.

⁽¹⁾ EUVL C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽²⁾ EUVL C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 28. syyskuuta 2005 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 24. heinäkuuta 2006, ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

⁽⁴⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/51/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164). Oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 58.

⁽⁵⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2004/49/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44). Oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

⁽⁶⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164. Oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 58.

⁽⁸⁾ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽⁹⁾ EUVL L 164, 30.4.2004, s. 44. Oikaisu EUVL L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (7) Sellaisia rautatieyhteyksiä, joilla ei ole lainkaan väliasemia, on erittäin vähän. Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, on olennaisen tärkeää sallia, että markkinoille tulijat voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella, jotta tällaisella liikenteellä olisi realistinen mahdollisuus olla kannattavaa ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei aseteta epäsuotuisaan asemaan sellaisiin jo toiminnassa oleviin liikenteenharjoittajiin nähden, jotka voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella. Tällä oikeudella ei olisi rajoitettava kilpailupolitiikkaa koskevien yhteisön tai jäsenvaltioiden säännösten soveltamista.
- (8) Avoimen markkinoille pääsyn ja tällaisia väliasemia sisältävien uusien kansainvälisten palvelujen käyttöönoton ei olisi tapahduttava siten, että se johtaa kansallisten henkilöliikennepalvelujen markkinoiden avaamiseen, vaan niiden olisi koskettava vain kansainvälisellä reitillä olevia liitännäisasemia. Näin ollen niiden käyttöönoton olisi koskettava vain palveluja, joiden päätarkoituksena on kuljettaa kansainvälisellä matkalla olevia matkustajia. Sen määrittämiseksi, onko tämä kulloisenkin palvelun päätarkoitus, huomioon olisi otettava eri arviointiperusteita, kuten kansallisen tai kansainvälisen liikenteen matkustajien kuljetuksesta saatu osuus liikevaihdosta ja matkustajamäärästä sekä matkaosuuden pituus. Asianomaisen kansallisen sääntelyelimen olisi tehtävä tämä määrittäminen asianomaisen osapuolen pyynnöstä.
- (9) Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69⁽¹⁾ mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Näihin sopimuksiin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksinoikeuksia. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa.
- (10) Kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen, joihin kuuluu oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä, myös samassa jäsenvaltiossa sijaitsevilla asemilla, avaaminen kilpailulle voi vaikuttaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen rautateiden henkilöliikennepalvelujen järjestelyihin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus rajoittaa markkinoille pääsyä, jos tämä vaarantaisi tällaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon ja jos direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitettu asianomainen sääntelyelin on tämän hyväksynyt objektiivisen taloudellisen arvioinnin perusteella ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneiden toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä.
- (11) Jotkut jäsenvaltiot ovat jo aloittaneet rautateiden henkilöliikennepalvelujen avaamisen kilpailulle tiettyjen tällaisten palvelujen tarjoamista koskevan avoimen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn avulla. Niillä ei olisi oltava velvollisuutta antaa täyttä ja avointa pääsyä kansainvälisiin henkilöliikennepalveluihin, sillä tämä tiettyjen rautatiereittien käyttöoikeutta koskeva kilpailu on riittävällä tavalla testannut kyseisten palvelujen suorittamisen käyvän arvon.
- (12) Arvioitaessa, voiko julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino vaarantua, olisi otettava huomioon ennalta määriteltyjä perusteita kuten vaikutus minkä tahansa julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyvän palvelun kannattavuuteen, mukaan lukien siitä aiheutuvat vaikutukset julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehneen toimivaltaisen viranomaisen nettokustannuksiin, matkustajien kysyntä, lippujen hinnoittelu, lipunmyyntijärjestelyt, väliasemien sijainti ja lukumäärä rajan molemmin puolin sekä ehdotetun uuden palvelun ajoitus ja vuorotiheys. Tällaista arviointia ja asianomaisen sääntelyelimen päätöstä noudattaen jäsenvaltiot voivat myöntää tai evätä haetun kansainvälisen henkilöliikennepalvelun käyttöoikeuden taikka muuttaa sitä, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen henkilöliikennepalvelun liikenteenharjoittajalta, taloudellisen arvioinnin mukaisesti sekä yhteisön lainsäädäntöä ja yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen.
- (13) Julkisen palvelun velvoitteiden johdosta maksettavien korvausten rahoittamisen varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava periä maksu niiden alueella tarjotuista henkilöliikennepalveluista yhteisön lainsäädännön mukaisesti.
- (14) Sääntelyelimen olisi toimittava tavalla, jolla vältetään eturistiriidat ja mahdollinen osallistuminen käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen. Erityisesti silloin, jos se on organisatorisista tai oikeudellisista syistä läheisessä yhteydessä käsiteltävänä olevan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiseen osallistuvaan toimivaltaiseen viranomaiseen, sen toiminnallisen riippumattomuus olisi taattava. Sääntelyelimen toimivaltaa olisi laajennettava siten, että siihen sisältyy kansainvälisen palvelun tarkoituksen ja tarvittaessa olemassa oleviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin kohdistuvien taloudellisten vaikutusten arviointi.
- (15) Tämä direktiivi on uusi vaihe rautatieliikennemarkkinoiden avaamisessa. Jotkut jäsenvaltiot ovat jo avanneet alueellaan tarjottavien kansainvälisen henkilöliikennepalvelujen markkinat. Tältä osin tätä direktiiviä ei olisi tulkittava siten, että se luo näille jäsenvaltioille velvollisuuden myöntää ennen 1 päivää tammikuuta 2010 oikeuden markkinoille pääsyyn yrityksille, joilla on toimilupa sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa vastaavia oikeuksia ei myönnetä.

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

- (16) Kansallisten sääntelyelinten olisi direktiivin 2001/14/EY 31 artiklan perusteella vaihdettava keskenään tietoja ja tarvittaessa yksittäistapauksissa sovittava yhteen niitä periaatteita ja käytäntöjä, joiden perusteella arvioidaan, vaarantuuko julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino. Niiden olisi asteittain laadittava saamiinsa kokemuksiin perustuvat suunta-
viivat.
- (17) Tämän direktiivin soveltamista olisi arvioitava kertomuksen perusteella, jonka komissio antaa kahden vuoden kuluttua siitä ajankohdasta, jona kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen markkinat avataan.
- (18) Jäsenvaltio, jolla ei ole rautatiejärjestelmää eikä välittömiä suunnitelmia rakentaa sellaista, joutuisi täyttämään suhteettoman ja hyödyttömän veloitteen, jos sen olisi saatettava direktiivit 91/440/ETY ja 2001/14/EY osaksi kansallista lainsäädäntöä ja panna ne täytäntöön. Näiden direktiivien saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja niiden täytäntöönpanoa koskevan veloitteen ei sen vuoksi olisi koskettava tällaista jäsenvaltiota niin kauan kuin sillä ei ole rautatiejärjestelmää.
- (19) Ehdotetun toiminnan tavoitetta, joka on yhteisön rautateiden kehittäminen, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, ottaen huomioon tarve turvata tasapuoliset ja ketään syrjimättömät infrastruktuurin käyttöedellytykset ja rautatieverkon keskeisiin tekijöihin liittyvä ilmeinen kansainvälinen ulottuvuus sekä valtioiden rajat ylittävän yhteensovitetun toiminnan tarve, minkä vuoksi se voidaan toteuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tämä direktiivi ei ylitä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen toteuttamiseksi.
- (20) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽¹⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita rohkaistaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne.
- (21) Direktiivi 91/440/ETY ja direktiivi 2001/14/EY olisi siten muutettava tämän mukaisesti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklan kohta seuraavasti:

⁽¹⁾ EUVL C 321, 13.12.2003, s. 1.

”4. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle rautatiepalvelut, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina yhteisön kautta ja jotka alkavat ja päättyvät yhteisön alueen ulkopuolella.”;

- 2) Kumotaan 3 artiklan neljäs luetelmakohta;

- 3) Lisätään 3 artiklan viidennen luetelmakohdan jälkeen luetelmakohta seuraavasti:

”

’kansainvälisellä henkilöliikennepalvelulla’ henkilöliikennepalvelua, jossa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan ja jossa palvelun päätarkoituksena on kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä; juna voidaan liittää toiseen ja/tai jakaa osiin ja eri osilla voi olla eri lähtöpaikat ja määränpää edellyttäen, että kaikki vaunut ylittävät vähintään yhden rajan,”;

- 4) Lisätään 3 artiklan kuudennen luetelmakohdan jälkeen uusi luetelmakohta seuraavasti:

”

’kauttakuljetuksella’ yhteisön alueen kautta kulkemista, joka toteutetaan lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/tai ottamatta tai jättämättä matkustajia yhteisön alueella.”;

- 5) Kumotaan 5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen luetelmakohta;

- 6) Poistetaan 8 artiklan ensimmäisestä kohdasta ilmaus ”ja kansainvälisiltä ryhmittymiltä”;

- 7) Kumotaan 10 artiklan 1 kohta;

- 8) Lisätään 10 artiklaan kohdat seuraavasti:

”3 a. Edellä 2 artiklassa tarkoitetuille rautatieyrityksille on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2010 myönnettävä oikeus kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön kansainvälisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseksi. Rautatieyrityksillä on kansainvälisiä henkilöliikennepalveluja tarjotessaan oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa.

Oikeus niiden jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön, joissa rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen osuus on yli puolet kyseisen jäsenvaltion rautatieyritysten matkustajaliikenteen liikevaihdesta, on myönnettävä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2012.

Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määriteltävä asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten ja/tai asianomaisten rautatieyritysten pyynnöstä, onko palvelun päätarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä.

3 b. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 3 a kohdassa määritettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella tarjottavien sellaisten palvelujen osalta, joista on tehty yksi tai useampi voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällaisella rajoittamisella ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitsevilla asemilla, myös niillä, jotka ovat samassa jäsenvaltiossa, paitsi jos tämän oikeuden käyttäminen vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Direktiivin 2001/14/EY 30 artiklassa tarkoitetun yhden tai useamman asianomaisen sääntelyelimen on määriteltävä objektiivisen taloudellisen arvioinnin ja ennalta määriteltujen perusteiden nojalla, vaarantuuko taloudellinen tasapaino, jonkin seuraavan tahon pyynnöstä:

- julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen,
- muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta,
- infrastruktuurin haltija, tai
- julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täyttämään paneva rautatieyrittäjä.

Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisia palveluja tarjoavien rautatieyrittäjien on toimitettava yhdelle tai useammalle asianomaiselle sääntelyelimelle tiedot, joita päätöksen tekeminen kohtuudella edellyttää. Sääntelyelimen on tarkasteltava toimitettuja tietoja, tarvittaessa kaikkia asianomaisia osapuolia kuullen, ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määrätyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kahden kuukauden kuluessa kaikkien asianomaisten tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on perusteltava päätöksensä ja asetettava määräaika, jonka kuluessa, ja edellytykset, joiden mukaisesti

- asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen,
- infrastruktuurin haltija,
- julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täyttämään paneva rautatieyrittäjä, tai
- käyttöoikeutta hakeva rautatieyrittäjä

voi pyytää päätöksen uudelleen tarkastelua.

3 c. Jäsenvaltiot voivat niin ikään rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa kansainvälisellä henkilöliikennepalvelun reitillä sijaitsevilla asemilla, jos matkustajien kuljettamiseen kyseisten asemien välillä on myönnetty yksinoikeus toimilupasopimuksen nojalla, joka on tehty ennen ...päivää...kuuta... oikeuden-

mukaisen ja kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn perusteella ja yhteisön lainsäädännön asiaankuuluvien periaatteiden mukaisesti. Tätä rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen alkuperäisen keston ajan tai 15 vuotta sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi.

3 d. Tämän direktiivin säännöksillä ei ennen 1 päivää tammikuuta 2010 velvoiteta jäsenvaltiota myöntämään 3 a kohdassa tarkoitettua käyttöoikeutta rautatieyrittäjille ja niiden määräysvallassa suoraan tai välillisesti oleville yrityksille, jotka ovat saaneet toimiluvan sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa vastaavanlaisia käyttöoikeuksia ei myönnetä.

3 e. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 3 b, 3 c ja 3 d kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin voidaan hakea muutosta.

3 f. Jäsenvaltiot voivat tässä artiklassa säädetyin edellytyksin sallia, että asianomaiset viranomaiset perivät kaikista niiden alueella tarjotuista rautateiden henkilöliikennepalveluista maksun julkisen palvelun velvoitteesta maksettavien korvausten rahoittamiseksi yhteisön lainsäädännön mukaisesti tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten puitteissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 b kohdan soveltamista.

Yhteisön lainsäädännön mukaisesti ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettu korvaus ei saa ylittää sitä, mikä on tarpeen kattamaan kaikki julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneet kustannukset tai osa niistä ottaen huomioon kyseisten velvoitteiden täyttämistä saatavat tulot ja kohtuullinen voitto.

Maksun perimisessä on noudatettava yhteisön lainsäädäntöä ja erityisesti oikeudenmukaisuuden, avoimuuden, syrjimättömyyden ja suhteellisuuden periaatetta etenkin palvelun hinnan ja maksun suuruuden osalta. Velvollisuus osallistua julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneisiin kustannusten rahoitukseen ei saa vaarantaa kansainvälisen henkilöliikennepalvelun taloudellista elinkelpoisuutta.

Asianomaisten viranomaisten on säilytettävä tiedot maksuista, jotta niiden alkuperä ja käyttö voidaan jäljittää. Jäsenvaltioiden on toimitettava nämä tiedot komissiolle.”;

9) Korvataan 10 artiklan 8 kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta.

Kertomuksessa käsitellään:

- tämän direktiivin täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa ja eri asianomaisten elinten työskentelyn tehokkuutta,

— markkinoiden kehitystä, erityisesti kansainvälisiä liikenteen kehityssuuntauksia, toimintaa ja kaikkien markkinoiden toimijoiden, myös markkinoille tulijoiden, markkinaosuuksia.”

10) Lisätään 10 artiklaan kohta seuraavasti:

”9. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle kertomuksen 3 kohdan säännösten täytäntöönpanosta.”

11) Lisätään 15 artiklaan kohta seuraavasti:

”Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöön panemista eivät koske Kyprosta ja Maltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää.”

2 artikla

Muutetaan direktiivi 2001/14/EY seuraavasti:

1) Lisätään 1 artiklan 3 kohtaan alakohta seuraavasti:

”e) rautatiepalveluina suoritettavat kuljetukset, jotka toteutetaan kauttakuljetuksina yhteisön kautta.”;

2) Lisätään 2 artiklaan alakohta seuraavasti:

”n) ’kauttakuljetuksella’ yhteisön alueen kautta kulkemista, joka toteutetaan lastaamatta tai purkamatta tavaroita ja/ tai ottamatta tai jättämättä matkustajia yhteisön alueella.”;

3) Lisätään 13 artiklaan kohta seuraavasti:

”4. Jos hakija aikoo pyytää infrastruktuurikapasiteettia direktiivin 91/440/ETY 3 artiklassa määritellyn kansainvälisen henkilöliikennepalvelun harjoittamiseksi, sen on ilmoitettava tästä asianomaisille infrastruktuurin haltijoille ja sääntelyelimille. Jotta olisi mahdollista arvioida, onko kansainvälisen palvelun tarkoituksena matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä, ja olemassa oleviin julkisiin palveluhankintoihin liittyviin sopimuksiin mahdollisesti kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia, sääntelyelinten on varmistettava, että asiasta ilmoitetaan kaikille toimivaltaisille viranomaisille, jotka ovat myöntäneet oikeuden julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyn rautateiden matkustajapalvelun tarjoamiseen, muulle asiaan liittyvälle toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla on direktiivin 91/440/ETY 10 artiklan 3b kohdan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta, ja kaikille rautatieyrityksille, jotka panevat täytäntöön julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta tämän kansainvälisen henkilöliikennepalvelun käyttämällä reitillä.”

4) Korvataan 17 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”5. Puitesopimusten kesto on periaatteessa viisi vuotta, ja sitä voidaan jatkaa niiden alkuperäistä kesto vastaaviksi ajanjaksoiksi. Infrastruktuurin haltija voi erityisissä tapauk-

sisä hyväksyä lyhyemmän tai pitemmän keston. Viittä vuotta pitempi kesto on perusteltava liiketoimintaan liittyvillä sopimuksilla, erityisillä investoinneilla tai riskeillä.

5a. Jos kyseessä ovat 24 artiklassa tarkoitettua erikoistunutta infrastruktuuria käyttävät palvelut, jotka edellyttävät laajoja ja pitkäaikaisia investointeja, jotka hakijan on asianmukaisesti perusteltava, puitesopimusten kesto voi olla 15 vuotta. Kaudet, jotka ylittävät 15 vuotta, ovat sallittuja vain poikkeustapauksissa, erityisesti kun on kyse laajamittaisesta ja pitkäaikaisesta investoinnista ennen kaikkea silloin, kun investointeihin liittyy sopimusvelvoitteita kuten monivuotisia lyhennyssuunnitelmia.

Hakijalle asetetut vaatimukset voivat tässä tapauksessa edellyttää sen kapasiteetin ominaispiirteiden — mukaan lukien reittien liikennetiheys, liikennemäärät ja laatu — yksityiskohtaista määrittelyä, joka toimitetaan hakijalle puitesopimuksen voimaansaolon ajaksi. Infrastruktuurin haltija voi vähentää varattua kapasiteettia, jos sitä on vähintään kuukauden mittaisen ajanjakson aikana käytetty vähemmän kuin 27 artiklassa on vahvistettu kynnysmääräksi.

Alustava puitesopimus voidaan 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen laatia viiden vuoden ajaksi ennen 1 päivää tammikuuta 2010 palveluja tarjoavien hakijoiden käyttämän kapasiteetin ominaispiirteiden pohjalta erityisten investointien tai liiketoimintaan liittyvien sopimusten huomioon ottamiseksi, ja sopimusta voidaan jatkaa yhden kerran. Jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettun sääntelyelimen tehtävänä on antaa lupa tällaisen sopimuksen voimaantulolle.”;

5) Lisätään 30 artiklan 1 kohdan viimeisen virkkeen edelle virke seuraavasti:

”Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.”;

6) Lisätään 38 artiklaan kohta seuraavasti:

”Velvoitteet, jotka koskevat tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja sen täytäntöönpanoa, eivät koske Kyprosta ja Maltaa niin kauan kuin niiden alueilla ei ole rautatiejärjestelmää.”

3 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*). Niiden viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

(*) 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

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

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

3. Edellä 1 artiklan 2, 5, 6 ja 7 kohdan säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2010.

Tehty Brysselissä

4 artikla

Euroopan parlamentin puolesta

Neuvoston puolesta

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

...

...

Puhemies

Puheenjohtaja

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti 3.3.2004 ehdotuksen direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta. Tämä rautatiemarkkinoille pääsyä koskeva ehdotus oli yksi kolmannen rautatiepaketin ⁽¹⁾ neljästä ehdotuksesta.

Euroopan parlamentti antoi ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa 28. syyskuuta 2005.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 24. heinäkuuta 2006 perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti työssään huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ⁽²⁾ sekä alueiden komitean ⁽³⁾ lausunnot.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Neuvottelut rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamisesta käytiin toimintapolitiisessa ympäristössä, jota komission valkoinen kirja "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010" ⁽⁴⁾ sekä ensimmäinen ja toinen rautatiepaketti olivat muokanneet. Komissio ilmoitti valkoisessa kirjassa aikomuksestaan jatkaa rautatiepalvelujen sisämarkkinoiden luomista muun muassa ehdottamalla kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista. Ensimmäisessä ja toisessa rautatiepaketissa on yksityiskohtaisia säännöksiä infrastruktuurin käyttöoikeudesta, yhteentoimivuudesta ja rautateiden turvallisuudesta kansallisella ja Euroopan tasolla, ja niissä luodaan kehykset, jotka mahdollistavat tavaraliikennepalvelujen ja kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamisen.

Neuvosto pääsi 5.12.2005 poliittiseen yhteisymmärrykseen kolmesta kolmanteen rautatiepakettiin sisältyvästä kaikkiaan neljästä säädösehdoituksesta. Yhteisymmärrykseen päästiin rautatiemarkkinoille pääsyä koskevasta ehdotuksesta, jota käsitellään tässä asiakirjassa, matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevasta ehdotuksesta ja junahenkilökuntaa koskevasta ehdotuksesta, mikä loi pohjan kolmen yhteisen kannan vahvistamiselle.

Rautatiemarkkinoille pääsyä koskevasta ehdotuksesta neuvostossa käydyissä keskusteluissa keskeisenä aiheena oli suhde kyseisen ehdotuksen ja rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluja koskevan tarkistetun ehdotuksen ⁽⁵⁾(ns. julkisen palvelun velvoitteita koskeva ehdotus) välillä. Näin ollen rautatiemarkkinoille pääsyä koskevasta ehdotuksesta voitiin päästä poliittiseen yhteisymmärrykseen 5.12.2005 pidetyssä neuvoston istunnossa vasta sitten kun oli otettu huomioon molempien ehdotusten välinen suhde ja annettu neuvoston istunnon pöytäkirjaan merkityssä neuvoston ja komission lausumassa ohjeita useiden julkisen palvelun velvoitteita koskevaan ehdotukseen liittyvien seikkojen osalta (ks. liite I).

⁽¹⁾ Kolme muuta säädösehdoitusta:

- asetus kansainvälisen rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (asiak. 7149/04 TRANS 109 CODEC 337),
- asetus rautateiden tavaraliikennepalveluja koskevien sopimusperusteisten laatuvaatimusten noudattamatta jättämisestä aiheutuvasta korvauksesta (asiak. 7150/04 TRANS 110 CODEC 338),
- direktiivi veturien ja junien kuljettamisesta yhteisön rautatieverkossa vastaavan junahenkilökunnan lupajärjestelmästä (asiak. 7148/04 TRANS 108 CODEC 336).

⁽²⁾ EUVL C 221, 8.9.2005, s. 56.

⁽³⁾ EUVL C 71, 22.3.2005, s. 26.

⁽⁴⁾ Asiak. 11932/01 TRANS 131 AVIATION 70 MAR 76.

⁽⁵⁾ Asiak. 11508/05 TRANS 155 CODEC 657.

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

2.1 Rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen

Markkinoiden avaamisella voidaan — kilpailun myötä — lisätä Euroopan rautatiepalvelujen tehokkuutta ja houkuttelevuutta. Kun neuvosto sopi, että 1.1.2010 mennessä rautatieyrityksille myönnetään oikeus kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuurin käyttöön kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen hoitamista varten, se toimi Euroopan parlamentin kanssa toista rautatiepakettia koskeneen sovittelumenettelyn aikana aikaansaadun välitysratkaisun mukaisesti ⁽¹⁾. Kun rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinat avataan vuoteen 2010 mennessä, toimijoilla on aikaa valmistautua asianmukaisella tavalla. Samaan ajankohtaan osuu myös Euroopan laajuisten suurnopeusverkkojen määrän kaksinkertaistuminen ja niiden liittäminen yhteen sekä ensimmäisen ja toisen rautatiepaketin yhteydessä luotujen kehysten lujittaminen.

Kansainvälisten palvelujen markkinoiden avaamisesta, kabotaasi mukaan lukien, aiheutuva vaikutus on suuri niiden jäsenvaltioiden kohdalla, joissa kansainvälisellä liikenteellä on merkittävä osuus rautateiden matkustajapalvelujen kokonaismäärästä. Neuvosto haluaa tämän vuoksi antaa kyseisille jäsenvaltioille enemmän aikaa valmistautua markkinoiden avautumiseen myöntää käyttöoikeuden 1.1.2012 mennessä.

Näin ollen neuvosto ei hyväksy parlamentin ajatusta avata rautateiden kansainväliset matkustajaliikennepalvelut vuoteen 2008 mennessä ja kaikki muut rautateiden matkustajaliikennepalvelut vuoteen 2012 mennessä (tarkistukset 2, 8 ja 9 siltä osin kuin ne koskevat rautateiden matkustajaliikenteen palvelujen markkinoiden avaamisen aikataulua, tarkistukset 6 ja 12, jotka koskevat komission arviointikertomusten laatimista rautateiden kansallisten ja kansainvälisten matkustajaliikenteen palvelujen markkinoiden avaamisesta).

2.2 Oikeus ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa

Neuvosto hyväksyy Euroopan parlamentin tavoin komission ehdotuksen siitä, että rautateiden kansainvälisten matkustajapalvelujen sallitaan ottaa ja jättää matkustajia samassa jäsenvaltiossa sijaitsevilta asemilta (sijaitseville asemille). Neuvosto katsoo, että tämä niin sanottu kabotaasilikenne on tarpeen, jotta kansainväliset palvelut voisivat olla kannattavia.

Neuvosto haluaa kuitenkin välttää sitä, että rautateiden kansainvälisiä matkustajaliikennepalveluja (joihin sisältyy kabotaasi) koskeva oikeus markkinoille pääsyyn johtaisi kansallisen rautateiden matkustajaliikenteen palvelujen markkinoiden avaamiseen. Yhteisessä kannassa sallitaan siksi markkinoille pääsyä koskevan oikeuden myöntäminen ainoastaan niille kansainvälisille palveluille, joissa "palvelun päätarkoituksena" on kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien asemien välillä. Yhteisessä kannassa säädetään menettelystä, jolla määritetään sen kansainvälisen palvelun tarkoitus, jonka osalta markkinoille pääsyä pyydetään.

2.3 Julkisten liikennepalvelujen turvaaminen

Yhteisessä kannassa rautatiemarkkinoille pääsyä koskevaan ehdotukseen markkinoiden avaaminen ja julkisten liikennepalvelujen turvaaminen ovat keskenään tasapainossa neuvoston tavoitteen mukaisesti. Saadakseen tämän tasapainon syntymään neuvosto lisäsi komission ehdotukseen seuraavat kolme seikkaa: menettely, jolla ratkaistaan, vaarantaako kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen julkiset liikennepalvelut; selvennys markkinoille pääsyä koskevien oikeuksien myöntämisen osalta; ja säännös, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat periä käyttömaksun rautateiden kansainvälisistä matkustajaliikennepalveluista. Pyrkimys markkinoiden avaamisen ja julkisten palvelujen turvaamisen väliseen tasapainoon mainitaan myös 5.12.2005 pidetyn neuvoston istunnon pöytäkirjaan merkityssä neuvoston ja komission lausumassa (ks. liite I).

⁽¹⁾ Välitysratkaisu on sisällytetty direktiivin 2004/51 johdanto-osan 4 kappaleeseen, jossa todetaan: "Kansainvälisten matkustajakuljetuspalvelujen markkinoiden avaamisen osalta on komission ehdottamaa ajankohtaa, vuotta 2010, pidettävä tavoitteena, joka antaa kaikille toimijoille mahdollisuuden valmistautua asianmukaisesti."

2.3.1 Menettely

Sen selventämiseksi, milloin markkinoille pääsyä voidaan rajoittaa, yhteisessä kannassa säädetään menettelystä, jolla määritetään, vaarantaako rautateiden kansainvälinen matkustajaliikennepalvelu julkisen liikennepalvelun taloudellisen tasapainon. Tämän menettelyn yhtenä tärkeänä osana on objektiivinen taloudellinen arviointi, jonka sääntelyelin suorittaa rautateiden kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun vaikutuksista julkisiin liikennepalveluihin. Neuvosto on ottanut tämän ajatuksen parlamentin tarkistuksesta 10.

2.3.2 Markkinoille pääsyn rajoittamisen porrastaminen

Jotta päätös oikeuden myöntämisestä markkinoille pääsyyn voitaisiin tehdä joustavammin, yhteisessä kannassa ilmaistaan selvästi, että sen jälkeen kun on määritetty, vaarantuuko julkisen liikennepalvelun taloudellinen tasapaino, on olemassa useita sääntöjä, joiden perusteella voidaan rajoittaa oikeutta päästä rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoille. Neuvosto toteaa, että jäsenvaltiot voivat yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden periaatteita noudattaen myöntää tai evätä oikeuden markkinoille pääsyyn taikka muuttaa oikeutta, sekä myös periä käyttömaksua uuden kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun harjoittajalta. Kun jäsenvaltiolla on mahdollisuus tukea julkisia liikennepalveluja rautateiden kansainvälisiltä matkustajaliikennepalveluilta perityillä käyttömaksuilla, ne voivat vapaammin avata markkinat ja samalla turvata julkiset palvelut.

2.3.3 Yhdenvertaisuus

Joissakin jäsenvaltioissa rahoitetaan kannattavista rautateiden matkustajaliikennepalveluista perittävillä maksuilla tappiollisia julkisia liikennepalveluja. Neuvosto haluaa tehdä selväksi, että mainitunlaisia maksua voidaan periä myös rautatieyrittäjiltä, joille myönnetään oikeus päästä markkinoille. Tällainen velvollisuus osallistua julkisen palvelun velvoitteiden johdosta maksettavien korvausten rahoittamiseen on rajattu maksua perivän jäsenvaltion alueeseen. Maksu ei myöskään saisi vaarantaa kansainvälisen matkustajaliikennepalvelun taloudellista kannattavuutta. Yhteisessä kannassa on lisäksi otettu huomioon, että jos jäsenvaltio päättää periä mainitunlaisia maksuja, sen on toimitettava komissiolle asiasta tarvittavat tiedot. Portugali antoi joulukuussa 2005 pidetyssä neuvoston istunnossa (liikenne- ja televiestintä) yhdenvertaisuutta koskevan lausuman (liite II).

2.4 Puitesopimukset

Neuvosto on Euroopan parlamentin tavoin sitä mieltä, että rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista on täydennettävä järjestelyillä, joilla saadaan aikaan vakaampi ja yllätyksettömämpi ympäristö näiden palvelujen infrastruktuureihin ja erityisesti erikoistunutta infrastruktuuria käyttävien palvelujen infrastruktuureihin kohdistuville investoinneille. Neuvosto ehdottaa näin ollen Euroopan parlamentin tarkistusten 5, 7 ja 13 pohjalta direktiivissä 2001/14/EY⁽¹⁾ olevien puitesopimuksia koskevien säännösten muuttamista. Parlamentti ehdottaa, että kun on kyse erikoistunutta infrastruktuuria käyttävistä palveluista, jotka edellyttävät laajoja ja pitkäaikaisia investointeja, puitesopimusten kesto voi olla kymmenen vuotta, mutta neuvosto pitää parempana sitä, että puitesopimusten kesto on 15 vuotta.

2.5 Vastavuoroisuuslauseke

Parlamentin tarkistuksissa 3 ja 11 esitetyn kaltaisesti neuvosto haluaa sisällyttää rautatiemarkkinoille pääsyä koskevaan ehdotukseen säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat avanneet markkinansa rautateiden kansainvälisille matkustajaliikennepalveluille, saavat rajata pääsyoikeuden koskemaan yrityksiä, joilla on toimilupa sellaisessa jäsenvaltiossa, jossa ei ole myönnetty vastaavanlaisia pääsyoikeuksia.

⁽¹⁾ Direktiivi 2001/14/EY rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29).

2.6 Muita tärkeitä kysymyksiä

2.6.1 Kauttakulku

Neuvosto selventää yhteisessä kannassa, että rautatiemarkkinoille pääsyä koskevan ehdotuksen tarkoituksena on rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen yhteisön sisällä ja että palvelut, joissa on kyse tavaroiden ja matkustajien kuljettamisesta kolmannesta maasta kolmanteen maahan yhteisön alueen kautta, eivät kuulu ehdotuksen soveltamisalaan. Liettua antoi kauttakulkukysymyksestä pöytäkirjaan merkittävän lausuman (ks. liite III).

2.6.2 Toimilupaan perustuva järjestelmä

Komission ehdotus perustuu rautateillä toteutettavan kilpailun periaatteeseen. Neuvosto noudattaa tätä periaatetta, mutta toteaa, että mahdollisia ovat myös muut kilpailulle avaamisessa sovellettavat periaatteet, joita sitä paitsi sovelletaankin jo käytännössä. Näin ollen neuvosto kannattaa sitä, että jäsenvaltioiden ei tarvitse siirtymäkauden aikana myöntää rautateiden kansainvälisille matkustajaliikennepalveluille täysin avointa pääsyä markkinoille, jos tiettyjen rautatiereittien käyttöoikeuden myöntämisen yhteydessä on jo sovellettu rautateiden käyttöoikeuden saamista koskevan kilpailun periaatetta ja siinä yhteydessä riittävällä tavalla testattu kyseisten palvelujen suorittamisen käypä arvo.

2.6.3 Maltaa ja Kyprosta koskeva vapautus täytäntöönpanosta

Ottaen huomioon, että Maltassa ja Kyproksella ei ole rautatiejärjestelmää, eikä sellaista kaavailtane, neuvosto vapauttaa kyseiset jäsenvaltiot rautatiemarkkinoille pääsyä koskevan direktiivin täytäntöönpanovelvoitteesta.

3. Euroopan parlamentin tarkistukset

Neuvoston suhtautuminen tarkistuksiin 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ja 13 on ilmaistu edellä keskeisten kysymysten osalta.

Lisäksi neuvosto on hyväksynyt tarkistuksen 2 siltä osin kuin se koskee direktiiviä 2004/49, tarkistuksen 4 siltä osin kuin se koskee viittausta komission heinäkuussa 2000 esittämään ensimmäiseen julkisen palvelun velvoitteita koskevaan ehdotukseen, ja tarkistuksen 7 kokonaisuudessaan.

Neuvosto ei hyväksy tarkistusta 4 siltä osin kuin se koskee yhteisen kannan vahvistamista julkisen palvelun velvoitteita koskevaan ehdotukseen eikä tarkistusta 6 siltä osin kuin se koskee komissiolle asetettua velvoitetta antaa kertomus kansallisten matkustajaliikennepalvelujen verkkojen avaamisen vaikutuksista viimeistään vuonna 2005.

III YHTEENVETO

Tarkasteltuaan Euroopan parlamentin lausuntoa perusteellisesti neuvosto on muodostanut yhteisen kannan, jossa rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen ja julkisten liikennepalvelujen turvaaminen ovat keskenään tasapainossa. Neuvosto on ottanut huomioon useita merkittäviä parlamentin tarkistuksia saadakseen tämän tasapainon aikaan. Neuvosto ei ole voinut täysin hyväksyä parlamentin lähestymistapaa, joka koskee markkinoille pääsyä koskevien oikeuksien myöntämistä, mutta yhteisessä kannassa esitetään aikataulu, jonka nojalla toimijat ja viranomaiset voivat valmistella asianmukaisesti rautateiden matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista.

LIITE I

NEUVOSTON ISTUNNON PÖYTÄKIRJAAN MERKITTÄVÄ NEUVOSTON JA KOMISSION LAUSUMA

Poliittisessa yhteisymmärryksessä yhteisestä kannasta, joka koskee direktiiviä yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta, neuvosto sopi myös seuraavista seikoista:

1. Rautatiemarkkinoiden avaaminen voidaan yhteisössä toteuttaa vain vaiheittain ja julkisen palvelun kysynnän huomioon ottaen.
2. Tämä tarkoittaa matkustajaliikenteessä sitä, että markkinoiden avaaminen nykyisillä säädösehdoituksilla koskee vain rautateiden kansainvälistä matkustajaliikennettä, kabotaasiliikenne mukaan luettuna, ei kotimaan matkustajaliikennettä.
3. Rautateiden ja maanteiden julkista henkilöliikennettä koskevassa tulevassa asetuksessa, jonka päätarkoituksena on luoda lainsäädäntökehys julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten korvaamiselle eikä niinkään markkinoiden avaaminen rautatieliikenteen palveluille, pitäisi sallia rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen suoraan. Sopimusten suoran tekemisen ei pitäisi edellyttää rautateiden matkustajaliikenteen palvelujen markkinoiden avaamista enemmän kuin mistä sovittiin direktiiviä 91/440/ muuttavassa direktiivissä.
4. Samoin neuvosto pitää tärkeänä sitä, että viranomaiset voivat jatkossakin huolehtia yhdenmukaisen rautatieverkkojen toiminnasta, ja toteaa, että tämä saattaa edellyttää, että julkisen palvelun velvoitetta koskevassa asetuksessa säädetään sopimusten tekemisestä suoraan tällaisten verkkojen osalta.
5. Oikeudellisen selkeyden vuoksi on syytä varmistaa direktiiviä 91/440 muuttavan direktiivin sekä julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen välinen johdonmukaisuus, kun asetuksesta tulevaisuudessa keskustellaan.
6. Jotta julkisen palvelun velvoitetta koskevasta asetuksesta voitaisiin päästä yhteisymmärrykseen, erityisesti seuraavia seikkoja on selvennettävä:
 - rautateiden kauko-, kaupunki- ja alueliikenteen määrittely toissijaisuusperiaatetta noudattaen ottaen huomioon eri toimivaltaisten viranomaisten erityisolosuhteet
 - kansainvälisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten rahoitusvastuun määrittäminen
 - investointien laajuus julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pituutta laskettaessa.
7. Neuvosto sitoutuu pyrkimään poliittiseen yhteisymmärrykseen julkisen palvelun velvoitetta koskevasta asetuksesta mahdollisimman varhaisessa vaiheessa vuonna 2006. Tulevien kuuden kuukauden aikana on saavutettava merkittävää edistystä ja kiinnitettävä erityistä huomiota sellaisiin yleisiin periaatteisiin kuin avoimuus, toissijaisuus ja oikeudellinen selkeys.

LIITE II

PORTUGALIN TASAVALLAN LAUSUMA

Portugali toistaa kannattavansa rautatieliikenteen vapauttamista koskevaa tavoitetta ja äänestää sen vuoksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin puolesta.

Se kuitenkin pahoittelee uuden 1 artiklan 8 kohdan 3 f alakohdan hyväksymistä. Sen mukaisesti jäsenvaltiot voivat määrätä rautateiden kansainvälisistä matkustajaliikennepalveluista perittäväksi uusia maksuja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten rahoittamiseksi.

Tämä lainsäädännöllinen ratkaisu heikentää Euroopan markkinoiden normaalia kehitystä ja vaikeuttaa matkustajien pääsyä syrjäisten jäsenvaltioiden alueelta muille Euroopan alueille. Sillä ei myöskään edistetä siirtymistä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin, joka on yksi yhteisön tämän alan politiikan päätavoitteista.

Portugali toivoo, että tätä säännöstä voidaan tarkistaa yhteispäätökseen perustuvan lainsäädäntömenettelyn seuraavassa vaiheessa, jotta lievennettäisiin sen mahdollisia kielteisiä vaikutuksia kansainvälisen matkustajaliikenteen vapauttamiseen.

LIITE III

NEUVOSTON ISTUNNON PÖYTÄKIRJAAN MERKITTÄVÄ LIETTUAN VALTUUSKUNNAN LAUSUMA

Liettua ymmärtää, että asiakirjassa 14737/05 ADD 1 olevat 1 artiklan 0 ja 2 a kohdan sekä 1 a artiklan 0 a ja 0 aa kohdan säännökset ovat täysin erityisen rautateitse tapahtuvaa kauttakulkua helpottavan asiakirjan käyttöön ottamisesta 14 päivänä huhtikuuta 2003 annetun neuvoston asetuksen N:o 693/2003 mukaisia.