



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 3.3.2004
KOM(2004) 139 lopullinen

2004/0047 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY
muuttamisesta**

(komission esittämä)

{SEC(2004) 236}

PERUSTELUT

Valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika*¹ esitettyjen suuntaviivojen mukaisesti komissio antaa ohessa ehdotuksen direktiivin 91/440/ETY muuttamiseksi. Muutoksen tarkoituksena on rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen avaaminen kilpailulle.

Vuonna 2003 viidessätoista jäsenvaltiossa suoritettu kysely² osoitti, että 70 prosenttia haastatelluista henkilöistä hyväksyi seuraavan väittämän: ”Jos turvallisuusvaatimuksia noudatetaan, kilpailu on paras keino parantaa rautatieliikenteen tehokkuutta.” Samassa kyselyssä 74 prosenttia haastatelluista katsoi, että ”samoin kuin lentoliikenteessä, halpayhtiöiden olisi voitava harjoittaa kansainvälistä rautatieliikennettä, jos ne noudattavat tiukkoja sääntöjä”. Nämä tulokset osoittavat ensinnäkin, että kilpailun käynnistämistä pidetään yleisesti ottaen myönteisenä, mutta toisaalta kilpailua olisi säänneltävä tiukoilla turvallisuussäännöillä ja matkustajien oikeuksilla.

Euroopan parlamenttikin on toistuvasti tukenut tällaista lähestymistapaa erityisesti äänestyksissä, jotka järjestettiin vuonna 1999 ensimmäisestä rautatiepaketista ja vuonna 2003 toisesta rautatiepaketista. Euroopan parlamentti hyväksyi lokakuussa 2003 tarkistuksen, jossa esitettiin kaikkien rautateiden matkustajaliikennepalvelujen, sekä kansallisten että kansainvälisten, avaamista kilpailulle 1. tammikuuta 2008³. Tarkistuksista antamassaan lausunnossa⁴ komissio totesi, että tätä kysymystä olisi käsiteltävä erillisessä ehdotuksessa, jotta voidaan ottaa huomioon julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista annettu voimassa oleva lainsäädäntö epäjohdonmukaisuuksien välttämiseksi. Komissio vahvisti samassa yhteydessä aikovansa antaa matkustajaliikennemarkkinoiden avaamisesta erillisen ehdotuksen, johon liittyisi myös matkustajien oikeuksien suojaamista koskevia toimenpiteitä.

1. ASKEL KOHTI RAUTATIEPALVELUJEN SISÄMARKKINOIDEN LUOMISTA

1.1. Kilpailun mahdollistava kehys

Kun direktiivit 2001/12/EY, 2001/13/EY ja 2001/14/EY saatetaan osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä, mikä on jo edistynyt erittäin pitkälle, luodaan kehys kansainvälisten rautatiepalvelujen tarjoamiselle. Ensimmäisessä vaiheessa tämä koskee ainoastaan tavaraliikennettä. Yli puolet jäsenvaltioista on jo luonut tällaisen kehysten, ja sen pitäisi olla käytössä kaikissa jäsenvaltioissa vuoden 2004 kuluessa.

Kehyksen sisältyvät tarkat säännöt rautatieyritysten toimilupien myöntämisestä, infrastruktuurikapasiteetin avoimesta ja syrjimättömästä jakamisesta sekä infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä. Lisäksi siinä edellytetään, että jäsenvaltiot perustavat sääntelyelimen, joka vastaa markkinoille pääsyn sääntelystä.

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

² Keväällä 2003 toteutettu Eurobarometri 59.2.

³ Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma, annettu 23 päivänä lokakuuta 2003, neuvoston yhteisestä kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta (8011/3/2003 – C5-0295/2003 – 2002/0025(COD))

⁴ KOM(2003) 719, 26.11.2003.

Tätä kehystä sovelletaan rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden avaamiseen vuosista 2003–2004 alkaen, joten siitä ehditään saada vankkoja käytännön kokemuksia ennen rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen avaamista kilpailulle vuonna 2010.

1.2. Turvallisuuksääntöjen tiukka kehys

Rautatiealan Euroopan laajuinen ulottuvuus edellyttää myös sitä, että rautateiden turvallisuudelle vahvistetaan selkeät säännöt. Rautateiden turvallisuudesta annetussa direktiivissä 2004/.../EY⁵ vahvistetaan rautatieyritysten turvallisuustodistusten myöntämistä, turvallisuusjohtamista ja –valvontaa sekä onnettomuustutkintaa koskevat säännöt. Lisäksi direktiivissä säädetään eurooppalaisten turvallisuussääntöjen vaiheittaisesta laatimisesta. Sääntöjen laatimisesta vastaa Euroopan rautatievirasto.

Direktiivi 2004/.../EY on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä viimeistään ..., joten sääntöjä sovelletaan jo täysimittaisesti kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen suunniteltuun avaamisajankohtaan mennessä.

On syytä huomata, ettei eurooppalaisten turvallisuussääntöjen vahvistaminen ole kilpailun avaamisen ennakoedellytys, sillä kansallisia turvallisuussääntöjä sovelletaan jo täysimittaisesti. Lisäksi on muistettava, että ennen kuin toimiluvan saanut rautatieyrittäjä voi tarjota palveluja, sillä on oltava

- liikkuva kalusto ja kuljettajat, joilla on lupa liikkua niissä jäsenvaltioissa, joissa liikennettä on tarkoitus harjoittaa
- kaikkien niiden jäsenvaltioiden kansallisten turvallisuusviranomaisten myöntämä turvallisuustodistus, joiden kautta liikennettä on tarkoitus harjoittaa.

Tätä kehystä täydennetään rinnakkain tämän tekstin kanssa annettavalla ehdotuksella, joka koskee todistusten myöntämistä veturinkuljettajille sekä matkustajien ja tavarankuljettamiseen käytettäville junille yhteisössä.

1.3. Matkustajien oikeuksien suojeleminen

On tärkeää määritellä matkustajien oikeuksien suojelua koskevat perussäännöt, kuten on jo tehty lentoliikenteen alalla. Useissa jäsenvaltioissa matkustajien oikeuksia suojellaan joko lakisääteisesti tai rautatieyritysten omilla toimenpiteillä. Komissio antaa rinnakkain tämän markkinoiden avaamista koskevan ehdotuksen kanssa ehdotuksen asetukseksi matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista kansainvälisessä rautatieliikenteessä. Nämä säännöt eivät rajoita rautatieyritysten kaupallista vapautta, ja yritykset voivat tarjota asiakkailleen laajempia takuita, mutta säännöt muodostavat vähimmäistason, jota kaikkien on noudatettava.

2. YHTEENSOVITTAMINEN JULKISIA PALVELUHANKINTOJA KOSKEVISTA SOPIMUKSISTA ANNETUN YHTEISÖN LAINSÄÄDÄNNÖN KANSSA

2.1. Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltaminen kansainvälisiin palveluihin

Jäsenvaltiot ja niiden paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia rautateiden tiettyjen matkustajaliikennepalvelujen toteuttamiseksi. Siinä

⁵ Direktiivi ...

tapauksessa niiden on sovellettava asetuksen (ETY) N:o 1191/69⁶ säännöksiä, kuten yhteisöjen tuomioistuin on äskettäin muistuttanut⁷. Näiden säännösten mukaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamiseen liittyviä yksinoikeuksia.

Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaa on laajennettu kansainvälisiin palveluihin. Kaksi jäsenvaltiota tai kaksi rajan eri puolilla sijaitsevaa paikallisviranomasta voivat yhdessä määritellä ja tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kansainvälisen palvelun tai alueellisen rajat ylittävän palvelun toteuttamiseksi. Tällaisessa tapauksessa on mahdollista määritellä kyseessä olevaa palvelua koskevia yksinoikeuksia.

Kaikkien kansainvälisten palvelujen avaaminen kilpailulle pelkästään infrastruktuurin avoimen käyttöoikeuden pohjalta saattaisi siten olla ristiriidassa asetuksen (ETY) N:o 1191/69 säännösten kanssa ja riistää jäsenvaltioilta mahdollisuuden vahvistaa yksinoikeuksia julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa. Siksi on tarpeellista selventää näiden kahden alan välistä suhdetta erityisesti tilanteessa, jossa samalla radalla tarjotaan sekä kansainvälisiä palveluja että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettuja paikallisia palveluja.

2.2. Komission ehdotus asetuksen (ETY) N:o 1191/69 korvaamiseksi

Komissio antoi 21. helmikuuta 2002 muutetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista⁸. Tällä uudella asetuksella on tarkoitus korvata asetus (ETY) N:o 1191/69. Ehdotuksen tarkoituksena on erityisesti ottaa käyttöön säänneltyyn kilpailuun perustuva järjestelmä, jonka avulla voidaan varmistaa, että julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kilpailun pohjalta ohjataan säännöillä, joilla edistetään yleisen edun suojelemista siten, että kaikilla alueilla on saatavilla riittävästi korkealuokkaisia, kohtuuhintaisia ja kaikki yhteiskunnalliset tarpeet kattavia julkisia liikennepalveluja. Ehdotus on parhaillaan neuvoston ja Euroopan parlamentin käsiteltävänä. Nyt annettavassa ehdotuksessa viitataan voimassa olevaan yhteisön lainsäädäntöön, jolloin huomioon voidaan ottaa sekä voimassa oleva asetus että uusi asetus, kunhan se annetaan.

Komissio pyytää Euroopan parlamenttia ja neuvostoa jatkamaan mahdollisimman pian asetuksen (ETY) N:o 1191/69 korvaamiseksi annetun komission muutetun ehdotuksen käsittelyä ja aloittamaan pikaisesti nyt annettavan ehdotuksen käsittely, jotta näiden kahden tekstin toisiaan täydentävä luonne voidaan ottaa huomioon. Ehdotusten tarkoituksena on toteuttaa rautateiden matkustajaliikennemarkkinoiden todellinen avaaminen ja ottaa käyttöön säännelty kilpailu julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä tällä alalla.

2.3. Kabotaasiliikenteen huomioon ottaminen

Kansainväliset junat ottavat ja jättävät matkustajia saman jäsenvaltion alueella (kabotaasiliikenne). Tällaisen liikenteen osuus vaihtelee, mutta se on usein huomattava. Esimerkiksi Brysselin ja Kölnin välisellä reitillä junat ovat erittäin täysiä Brysselin ja Liègen

⁶ Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä.

⁷ Tuomio asiassa C-280/00, Altmark Trans, 24. heinäkuuta 2003.

⁸ KOM(2002) 107, 21.2.2002 (EYVL C 151 E, 25.6.2002, s. 146).

välillä, mutta huomattavasti tyhjempiä Liègen ja Kölnin välillä. Sellaisia kansainvälisiä junia, jotka eivät pysähdy väliasemilla saman jäsenvaltion alueella, on erittäin vähän. Tällaisia tapauksia ovat lähinnä tietyt suurnopeusyhteydet, kuten Bryssel–Pariisi.

Kansainvälisen liikenteen kannattavuuskynnys on suoraan sidoksissa kuljetettujen matkustajien määrään, joten se riippuu mahdollisuudesta ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella. Tällaisen mahdollisuuden kieltäminen merkitsisi sitä, ettei uusille tulokkaille anneta mitään mahdollisuuksia luoda kaupallisesti kannattavia palveluja. Tällainen tilanne olisi myös syrjivä, koska jo toiminnassa olevat yritykset voisivat edelleen ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella samaan aikaan kun tämä mahdollisuus kielletäisiin uusilta tulokkailta.

Jos siis markkinat avataan siten, että kabotaasiliikenne kielletään kansainvälisillä reiteillä, tällä ei olisi todellista vaikutusta markkinoihin. Tästä syystä esitetyssä ehdotuksessa todetaan, että kansainvälistä liikennettä harjoittavilla yrityksillä on oikeus ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitsevilla asemilla, myös samassa jäsenvaltiossa sijaitsevilla asemilla.

Tämä näkökohta korostaa entisestään sitä, kuinka tärkeää on varmistaa, että ehdotettu markkinoiden avaaminen infrastruktuurin avoimen käyttöoikeuden pohjalta sopii yhteen asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalan kanssa.

2.4. Ehdotukseen valittu ratkaisu

Tarpeet vaihtelevat markkinasegmentin (alueellinen rajat ylittävä liikenne, pitkän matkan kansainvälinen liikenne, suurnopeusyhteydet jne.) ja kyseessä olevan palvelun kannattavuuden tai kannattamattomuuden mukaan. Siksi on löydettävä joustava ratkaisu, joka mahdollistaa samalla kertaa sekä infrastruktuurin avoimeen käyttöoikeuteen perustuvan kilpailun että sellaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisen, joihin sisältyy tiettyjä palveluja koskevia yksinoikeuksia.

Siksi ehdotetaan, että yleisenä periaatteena olisi kilpailun avaaminen infrastruktuurin avoimen käyttöoikeuden pohjalta, mutta siten, että jäsenvaltioilla olisi mahdollisuus rajoittaa tätä käyttöoikeutta, jos ne tekevät tietystä palvelusta julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen, jossa noudatetaan tiukasti asetuksen (ETY) N:o 1191/69 tai sen korvaavan asetuksen säännöksiä, ja jos julkisen palvelun taloudellinen tasapaino on vaarassa.

Käytännössä seuraavat kolme tapausta ovat mahdollisia:

- Kaksi jäsenvaltiota (tai kaksi paikallisviranomaista rajan vastakkaisilta puolilta) määrittelevät ja tekevät yhdessä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kansainvälisestä palvelusta asetusta (ETY) N:o 1191/69 noudattaen ja sisällyttävät sopimukseen kyseistä palvelua koskevia yksinoikeuksia.
- Kaksi jäsenvaltiota (tai kaksi paikallisviranomaista rajan vastakkaisilta puolilta) määrittelevät ja tekevät yhdessä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kansainvälisestä palvelusta asetusta (ETY) N:o 1191/69 noudattaen, mutta eivät sisällytä sopimukseen yksinoikeuksia tai sisällyttävät siihen osittaisia yksinoikeuksia.
- Palvelu katsotaan avatuksi kilpailulle infrastruktuurin avoimen käyttöoikeuden pohjalta.

Kaikissa edellä mainituissa tapauksissa on mahdollista, että kansainvälisessä liikenteessä käytetään rataa, jossa tiettyjä palveluja tarjotaan kansallisella tasolla tehdyn julkisia

palveluhankintoja koskevan sopimuksen pohjalta. Esimerkiksi tulevilla Madridin ja Perpignanin välisellä suurnopeusreitillä on mahdollista tehdä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus, johon sisältyy yksinoikeuksia välillä Madrid–Barcelona. Nämä yksinoikeudet merkitsevät sitä, ettei yksikään toinen liikenteenharjoittaja voi tarjota Madridin ja Barcelonan välille rajoittuvaa palvelua. Yksinoikeudet eivät kuitenkaan estä liikenteenharjoittajaa, joka harjoittaa kansainvälistä liikennettä Perpignanin ja Madridin välillä, ottamasta tai jättämästä matkustajia Barcelonassa, paitsi jos voidaan osoittaa, että tämä saattaa vaikuttaa kyseisen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudelliseen tasapainoon.

On kuitenkin korostettava, että markkinat, joilla tarjotaan kansainvälisen liikenteen palveluja, ja markkinat, joilla tarjotaan kansallisella tasolla tehtyihin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin perustuvia palveluja, eivät ole samat. Julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin pohjautuva liikenne on yleensä alueellista ja siinä pysähdytään useilla asemilla ja kuljetetaan matkustajia, jotka kulkevat lyhyen tai keskipitkän matkan. Kansainvälisessä liikenteessä sitä vastoin pysähdytään yleensä harvemmillä väliasemilla, ja siinä kuljetaan matkustajia, jotka kulkevat pidempiä matkoja.

Markkinoiden avaamista varten ehdotettu ratkaisu on tasapainoinen, koska sen mukaan kansalliset tai paikalliset viranomaiset voivat tehdä yhdessä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia samalla kun siinä annetaan mahdollisuus kehittää uusia aloitteita ja harjoittaa edelleen kabotaasiliikennettä, jotta kansainvälistä liikennettä voitaisiin kehittää realistisissa taloudellisissa olosuhteissa.

Nykyisin voimassa oleva velvoite, jonka mukaan kansainvälisen liikenteen harjoittamista varten on perustettava kansainvälinen ryhmittymä, ei ole enää oikeutettu siinä vaiheessa kun käyttöoikeudet avataan. Kuten komission asiassa GVS/FS⁹ tekemässä päätöksessä todetaan, velvoite perustaa kansainvälinen ryhmittymä voi myös muodostaa vakavan esteen markkinoille pääsulle. Siksi ehdotetaan, että kaikki viittaukset kansainvälisen ryhmittymän käsitteeseen poistetaan 1. tammikuuta 2010 alkaen.

3. EHDOTUKSEN VAIKUTUS KANSAINVÄLISEEN MATKUSTAJALIIKENTEeseen

Kansainvälisten lippujen myynnin perusteella arvioituna kansainvälisen matkustajaliikenteen osuus rautatieyritysten matkustajaliikenteen liikevaihdosta on noin 10 prosenttia¹⁰ (2,4 miljardia euroa). Luvut koskevat kansainvälisiä matkoja, joissa kukin matkustaja ylittää vähintään yhden rajan.

Tietyn tyyppiset kansainväliset rautatiepalvelut kärsivät nykyisin matkustajamäärien voimakkaasta alenemisesta. Erityisesti yöjunat ovat nykyisessä muodossaan kannattamattomia niiden yleisesti ottaen korkeista hinnoista huolimatta. Tappioidensa rajoittamiseksi rautatieyritykset ovat viime aikoina lopettaneet useita tällaisia yhteyksiä (esim. Bryssel–Milano ja Wien–Amsterdam).

Kansainvälisen liikenteen markkinaosuus, kun mukaan lasketaan kabotaasiliikenne eli matkustajat, jotka tekevät kansallisia matkoja kansainvälisillä junilla, on arvion mukaan

⁹ Asia COMP/37.685.

¹⁰ Pinta-alaltaan pienissä maissa tämä osuus on paljon suurempi: Luxemburgissa 70 %, Belgiassa 33 % ja Itävallassa 17 %. Ks. liitteenä oleva taulukko.

korkeintaan 20 prosenttia markkinoista, kun oletetaan, että puolet kansainvälisten junien matkustajista käyttää junia pelkästään kansallisiin matkoihin.

Markkinoiden avaaminen vaikuttaa lähinnä seuraavan tyyppisiin palveluihin:

- kansainväliset suurnopeusyhteydet;
- kansainväliset yö- ja autojunayhteydet, jotka ovat nykyisin kriisissä ja joita markkinoiden avaamisen tarjoamat uudet mahdollisuudet voivat elvyttää;
- satunnaiset ja kausiluonteiset kansainväliset yhteydet, joita varten voidaan kehittää uusia kaupallisia aloitteita.

Suurnopeusverkkojen kaksinkertaistuminen (nykyisestä 2 600 km:stä 6 000 km:iin vuonna 2010) ja yhteenliittäminen vuoteen 2010 mennessä sekä yhteentoimivuuden kehittyminen avaavat odotettavasti erittäin merkittäviä uusia markkinoita rautatieliikenteelle ja tarjoavat uusia kaupallisia mahdollisuuksia.

Halpalentoyhtiöiden aiheuttama erittäin voimakas kilpailupaine Euroopan suurkaupunkien välisillä reiteillä on vakava uhka kansainvälisille rautatieyhteyksille. Tätä taustaa vasten kilpailumarkkinoiden avaamisen on annettava rautatiealalle mahdollisuus kehittää uusia aloitteita ja vähentää kustannuksiaan, jotta se voi tarjota kilpailukykyisiä kansainvälisiä palveluja vuoteen 2010 mennessä.

4. ARTIKLOJA KOSKEVAT SELITYKSET

1 artikla

Tässä artiklassa esitetään ”kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen” määritelmä.

Artiklassa vahvistetaan periaate, jonka mukaan infrastruktuurin käyttöoikeudet avataan viimeistään 1. tammikuuta 2010 kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen tarjoamiseksi, kabotaasiliikenne mukaan luettuna.

Tästä syystä tässä artiklassa poistetaan 1. tammikuuta 2010 alkaen viittaus velvollisuuteen, jonka mukaan infrastruktuurin käyttöoikeuden saamiseksi on perustettava ”kansainvälinen ryhmittymä”.

Artiklassa täsmennetään, että näitä käyttöoikeuksia voidaan rajoittaa sellaisten yhteyksien osalta, joista on tehty asetuksen (ETY) N:o 1191/69 mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Artiklan mukaan tällainen rajoittaminen on kuitenkin mahdollista ainoastaan, jos voidaan osoittaa, että se on välttämätöntä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon ylläpitämiseksi.

2 artikla

Tämän artiklan mukaan komission on annettava kertomus edellä mainittujen säännösten soveltamisesta 31. joulukuuta 2012 mennessä.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

yhteisön rautateiden kehittämistä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan, ottavat huomioon komission ehdotuksen¹, ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon², ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³, noudattavat EY:n perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁴, sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY⁵ tarkoituksena on helpottaa yhteisön rautateiden mukauttamista yhtenäismarkkinoiden vaatimuksiin ja parantaa niiden tehokkuutta.
- (2) Valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika*⁶ komissio ilmoitti aikovansa jatkaa rautatiepalveluiden sisämarkkinoiden toteuttamista ehdottamalla kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista.
- (3) Euroopan parlamentti hyväksyi puolestaan lokakuussa 2003 tarkistuksen, jossa esitettiin kaikkien rautateiden matkustajaliikennepalvelujen, sekä kansallisten että kansainvälisten, avaamista kilpailulle 1 päivänä tammikuuta 2008. Tässä yhteydessä komissio ilmoitti, että se aikoo antaa erillisen ehdotuksen, jossa otetaan huomioon yhteensopivuus julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista annetun voimassa olevan lainsäädännön kanssa, ja että se aikoo ehdottaa samaan aikaan toimenpiteitä, joilla suojellaan kansainvälisen henkilöliikenteen matkustajien oikeuksia.
- (4) Kansainvälisten rautatiepalvelujen tilanne vaihtelee nykyisin voimakkaasti. Pitkän matkan palvelut (yöjunat) ovat vaikeuksissa, ja rautatieyritykset ovat viime aikoina

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

³ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁵ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/12/EY (EYVL L 75, 15.3.2001, s. 1).

⁶ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

lopettaneet useita tällaisia yhteyksiä tappioidensa rajoittamiseksi. Kansainvälisten suurnopeusyhteyksien markkinoilla liikenne on puolestaan kasvanut voimakkaasti, ja kasvu jatkuu edelleen, kun Euroopan laajuiset suurnopeusverkot kaksinkertaistuvat ja liitetään yhteen vuoteen 2010 mennessä. Näissä molemmissa tapauksissa halpalentoyhtiöiden aiheuttama kilpailupaine on erittäin voimakas, ja onkin olennaisen tärkeää luoda uusia aloitteita, joilla edistetään rautatieyritysten välistä kilpailua.

- (5) Kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaaminen on mahdollista ainoastaan, jos infrastruktuurin käyttöoikeuksia säännellään yksityiskohtaisesti, yhteentoimivuudessa saavutetaan merkittävää edistymistä ja rautateiden turvallisuudelle luodaan tiukat puitteet kansallisella ja Euroopan tasolla. Kaikki nämä tekijät ovat nyt olemassa, kun yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/12/EY, rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY muuttamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/13/EY⁷ ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26 päivänä helmikuuta 2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2001/14/EY⁸ sekä rautateiden turvallisuudesta annettu direktiivi 2004/.../EY⁹ on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Tämä uusi institutionaalinen kehys on muutettava vakiintuneeksi ja yhtenäiseksi käytännöksi kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden ehdotettuun avaamisajankohtaan mennessä. Siksi tavoitteeksi ehdotetaan vuotta 2010.
- (6) Sellaisia rautatieyhteyksiä, joilla ei ole lainkaan väliasemia, on erittäin vähän. Niiden reittien osalta, joilla on väliasemia, on olennaisen tärkeää sallia, että uudet tulokkaat voivat ottaa ja jättää matkustajia reitin varrella, jotta tällaisella liikenteellä olisi realistinen kannattavuuskynnys ja jotta mahdollisia kilpailijoita ei asetettaisi epäsuotuisaan asemaan sellaisiin jo toiminnassa oleviin palveluihin nähden, joissa matkustajia voidaan ottaa ja jättää reitin varrella.
- (7) Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1191/69¹⁰ mukaan jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Näihin sopimuksiin voi sisältyä tiettyjen palvelujen tarjoamista koskevia yksino-oikeuksia. Siksi on tärkeää varmistaa, että mainitun asetuksen säännökset sopivat yhteen kansainvälisten matkustajaliikennepalveluiden kilpailulle avaamisen periaatteen kanssa. Komissio antoi 21 päivänä helmikuuta 2002 muutetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista¹¹. Tällä uudella asetuksella on tarkoitus korvata asetus (ETY) N:o 1191/69.

⁷ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁸ EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

⁹ EUVL L

¹⁰ 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).

¹¹ KOM(2002) 107, 21.2.2002 (EYVL C 151 E, 25.6.2002, s. 146).

Ehdotuksen tarkoituksena on erityisesti ottaa käyttöön säännelty kilpailu julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä.

- (8) Tämän direktiivin soveltamista olisi arvioitava kertomuksen perusteella, jonka komissio antaa kahden vuoden kuluttua kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamisajankohdasta.
- (9) Ehdotetun toiminnan tavoitetta, joka on yhteisön rautateiden kehittäminen, ei voida riittäväällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, koska on otettava huomioon tarve turvata tasapuoliset ja ketään syrjimättömät infrastruktuurin käyttöedellytykset ja rautatieverkon keskeisiin tekijöihin liittyvä ilmeisen kansainvälinen ulottuvuus, vaan ne voidaan valtioiden rajat ylittävän yhteensovitetun toiminnan tarpeen vuoksi 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 näiden tavoitteiden toteuttamiseksi välttämätöntä.
- (10) Direktiivi 91/440/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 91/440/ETY seuraavasti:

1) Poistetaan 3 artiklan neljäs luetelmakohta.

2) Lisätään 3 artiklan viidennen luetelmakohdan jälkeen uusi luetelmakohta seuraavasti:

”– ’kansainvälisellä matkustajaliikennepalvelulla’ matkustajaliikennepalveluja, joissa juna ylittää vähintään yhden jäsenvaltion rajan. 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.”

3) Poistetaan 5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen luetelmakohta.

4) Poistetaan 8 artiklan ensimmäisestä kohdasta ilmaus ”ja kansainvälisiltä ryhmittymiltä”.

5) Poistetaan 10 artiklan 1 kohta.

6) Edellä 1, 3, 4 ja 5 kohdassa annettuja säännöksiä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2010.

7) Lisätään 10 artiklaan 3 a, 3 b ja 3 c kohta seuraavasti:

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

- 3 b. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa edellä 3 a kohdassa määriteltyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella, josta on tehty voimassa olevan yhteisön lainsäädännön mukainen julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus. Tällainen rajoittaminen ei saa rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia kansainvälisellä reitillä sijaitsevilla asemilla, myös samassa jäsenvaltiossa sijaitsevilla asemilla, paitsi tapauksessa, jossa se on välttämätöntä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritellyn palvelun taloudellisen tasapainon säilyttämiseksi ja direktiivin 2001/14/EY¹² 30 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin on hyväksynyt sen.
- 3 c. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta edellä 3 b kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin voidaan hakea muutosta.”

8) Lisätään 14 artiklaan alakohta seuraavasti:

”Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012 Euroopan parlamentille, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle, alueiden komitealle ja neuvostolle kertomuksen 10 artiklan 3 a ja 3 b kohdan säännösten täytäntöönpanosta.”

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään¹³. Niiden on viipymättä toimitettava komissiolle kyseiset säädöstekstit sekä mainittujen säädösten ja tämän direktiivin säännösten välinen vastaavuustaulukko.

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.

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

¹² EYVL L 75, 15.3.2001, s. 29.

¹³ 18 kuukautta tämän direktiivin antamisen jälkeen.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja