III

(Valmistelevat säädökset)

NEUVOSTO

NEUVOSTON ENSIMMÄISESSÄ KÄSITTELYSSÄ VAHVISTAMA KANTA (EU) N:o 20/2016

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta

Hyväksytty neuvostossa 17 päivänä lokakuuta 2016

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2016/C 431/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

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

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([2]),

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([3]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/34/EU ([4]) perustetaan yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, jolla on rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden hallintoa, infrastruktuurin rahoitusta ja infrastruktuurimaksuja, rautatieinfrastruktuurin ja -palvelujen käyttöoikeuksien edellytyksiä sekä rautatiemarkkinoiden sääntelyn valvontaa koskevat yhteiset säännöt. Yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue olisi toteutettava laajentamalla avoimien käyttöoikeuksien periaate kotimaan rautatiemarkkinoihin ja uudistamalla rataverkon haltijoiden hallinnointi, jotta varmistettaisiin yhtäläiset oikeudet käyttää infrastruktuuria.

(2) Rautateiden henkilöliikenteen kasvu ei ole pysynyt muiden liikennemuotojen kehityksen tahdissa. Yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamisen pitäisi edistää rautatieliikenteen jatkokehittämistä varteenotettavaksi vaihtoehdoksi muille liikennemuodoille. Tässä yhteydessä on erittäin tärkeää, että yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen perustamista koskevaa lainsäädäntöä sovelletaan säädetyssä määräajassa tehokkaasti.

([1]) EUVL C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) EUVL C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 26. helmikuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 17. lokakuuta 2016. Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu … (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).
([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

(3) Rautateiden tavaraliikennepalveluja koskevat unionin markkinat ovat olleet avoinna kilpailulle vuodesta 2007 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/51/EY ([1]) mukaisesti ja kansainvälisiä henkilöliikennepalveluja koskevat unionin markkinat ovat olleet avoinna kilpailulle vuodesta 2010 alkaen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/58/EY ([2]) mukaisesti. Lisäksi joissakin jäsenvaltioissa myös kotimaan henkilöliikenne on avattu kilpailulle antamalla avoimet käyttöoikeudet, kilpailuttamalla julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tai toteuttamalla molemmat. Tällaisen markkinoiden avaamisen pitäisi vaikuttaa myönteisesti yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toimintaan ja parantaa käyttäjille suunnattuja palveluja.

(4) Direktiivin 2012/34/EU soveltamisalasta myönnettyjen erityisten vapautusten avulla jäsenvaltioiden tulisi voida ottaa huomioon alueensa rautatiejärjestelmien rakenteeseen ja organisaatioon liittyvät erityispiirteet varmistaen samalla yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen eheyden.

(5) Rautatieinfrastruktuurin käyttö tietyssä verkossa sisältää ohjauksen ja hallinnan sekä merkinannon. Niin kauan kuin rata on käytössä, rataverkon haltijan olisi erityisesti varmistettava, että infrastruktuuri soveltuu käyttötarkoitukseensa.

(6) Jotta voidaan selvittää, olisiko yritystä pidettävä vertikaalisesti integroituneena, olisi sovellettava neuvoston asetuksessa (EY) N:o 139/2004 ([3]) tarkoitettua valvonnan käsitettä. Jos rataverkon haltija ja rautatieyritys ovat toisistaan täysin riippumattomia mutta ovat molemmat valtion suorassa määräysvallassa ilman välitason yhteisöä, ne olisi katsottava erillisiksi. Rautatieyrityksen tai rataverkon haltijaa valvovan ministeriön ei olisi katsottava olevan välitason yhteisö. Sen, että rataverkon haltija ja rautatieyritys ovat toisistaan riippumattomia mutta molemmat jäsenvaltion saman viranomaisen suorassa määräysvallassa, ei olisi katsottava muodostavan tässä direktiivissä tarkoitettua eturistiriitaa.

(7) Tässä direktiivissä otetaan käyttöön uusia vaatimuksia rataverkon haltijan riippumattomuuden varmistamiseksi. Jäsenvaltioilla pitäisi olla vapaus valita eri organisaatiomalleista, jotka vaihtelevat täysimääräisestä rakenteellisesta erottamisesta vertikaaliseen integraatioon, edellyttäen kuitenkin asianmukaisia suojatoimia, joilla varmistetaan rataverkon haltijan puolueettomuus olennaisten toimintojen, liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun osalta. Jäsenvaltioiden olisi vahvistettujen hinnoittelua ja käyttöoikeuden myöntämistä koskevien puitteiden rajoissa varmistettava, että rataverkon haltijalla on olennaisten toimintojen osalta organisatorinen ja päätöksentekoa koskeva riippumattomuus.

(8) Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä olisi sovellettava suojatoimia sen varmistamiseksi, että muilla kyseisten yritysten oikeussubjekteilla ei ole ratkaisevaa vaikutusvaltaa olennaisista toiminnoista päättävien henkilöiden nimittämiseen eikä irtisanomiseen. Tältä osin jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että valitusmenettelyt ovat olemassa.

(9) Jäsenvaltioiden olisi perustettava kansalliset puitteet eturistiriitojen arviointia varten. Sääntelyelimen olisi mainituissa puitteissa otettava huomioon henkilön rahoitukselliset, taloudelliset tai ammatilliset edut, jotka voisivat vaikuttaa epäasianmukaisesti rataverkon haltijan puolueettomuuteen. Kun rataverkon haltija ja rautatieyritys ovat toisistaan riippumattomia, sen, että molemmat ovat jäsenvaltion saman viranomaisen suorassa määräysvallassa, ei olisi katsottava muodostavan tässä direktiivissä tarkoitettua eturistiriitaa.

(10) Reittien jakamista koskeva rataverkon haltijoiden päätöksenteko ja infrastruktuurimaksuja koskeva rataverkon haltijoiden päätöksenteko ovat olennaisia toimintoja, joilla on elintärkeä merkitys varmistettaessa rautatieinfrastruktuurin yhtäläiset ja ketään syrjimättömät käyttömahdollisuudet. Olisi otettava käyttöön tiukat suojatoimet, joilla vältetään kaikenlainen sopimaton vaikuttaminen tällaisia toimintoja koskeviin rataverkon haltijan tekemiin päätöksiin. Näitä suojatoimia tulisi mukauttaa rautatieyhteisöjen erilaisten hallintorakenteiden huomioon ottamiseksi.

(11) Olisi myös toteutettava tarkoituksenmukaisia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun toimintoja harjoitetaan puolueettomalla tavalla, jotta vältetään kilpailun vääristymät. Näissä puitteissa rataverkon haltijoiden olisi varmistettava, että rautatieyritykset saavat käyttöönsä merkitykselliset tiedot. Tässä yhteydessä, jos rataverkon haltijat ovat myöntäneet rautatieyrityksille lisää oikeuksia osallistua liikenteenhallintaprosessiin, ne olisi myönnettävä yhtäläisin edellytyksin kaikille asianomaisille rautatieyrityksille.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/51/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164).

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/58/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ja rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä annetun direktiivin 2001/14/EY muuttamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 44).

([3]) Neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, annettu 20 päivänä tammikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta ('EY:n sulautuma-asetus') (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1).

(12) Kun riippumaton hinnoitteluelin ja/tai käyttöoikeuksia myöntävä elin suorittavat olennaisia toimintoja, rataverkon haltijan puolueettomuus liikenteen hallinnan ja kunnossapidon osalta olisi varmistettava, eikä näitä toimintoja tarvitse siirtää riippumattomalle elimelle.

(13) Sääntelyelimillä olisi oltava valtuudet seurata liikenteen hallintaa, uusimistöiden suunnittelua sekä suunniteltuja ja suunnittelemattomia kunnossapitotöitä sen varmistamiseksi, etteivät ne johda syrjintään.

(14) Jäsenvaltioiden olisi pääsääntöisesti varmistettava, että rataverkon haltija on vastuussa tietyn verkon käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta ja että sille on annettu tehtäväksi rautatieinfrastruktuurin kehittäminen kyseisessä verkossa. Jos nämä toiminnot on ulkoistettu eri yhteisöille, rataverkon haltijan olisi kuitenkin säilytettävä niiden harjoittamista koskeva valvontavalta ja kannettava niistä lopullinen vastuu.

(15) Vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvat rataverkon haltijat voivat tässä direktiivissä säädetyin edellytyksin ulkoistaa kyseisen yrityksen muita kuin olennaisia toimintoja edellyttäen, että tästä ei synny minkäänlaista eturistiriitaa ja että kaupallisesti arkaluontoisten tietojen luottamuksellisuus taataan. Olennaisia toimintoja ei tulisi ulkoistaa vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yhteisölle, ellei se hoida yksinomaan olennaisia toimintoja.

(16) Rataverkon hallinnon toimintoja voidaan tarvittaessa, erityisesti tehokkuussyistä, muun muassa julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien tapauksissa, jakaa eri rataverkon haltijoiden kesken. Kunkin rataverkon haltijan olisi kannettava täysi vastuu harjoittamistaan toiminnoista.

(17) Olisi estettävä varainsiirrot rataverkon haltijan ja rautatieyritysten välillä ja vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan ja integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien välillä, jos ne voivat johtaa kilpailun vääristymiseen markkinoilla, erityisesti ristiintukemisen tuloksena.

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

(19) Hinnoitteluperiaatteiden ei pitäisi estää sitä mahdollisuutta, että infrastruktuurimaksuista muodostuvat tulot käsitellään valtion kirjanpidossa.

(20) Jos vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä rataverkon haltijalla ei ole erillistä oikeushenkilöllisyyttä ja olennaiset toiminnat on ulkoistettu antamalla ne riippumattoman hinnoitteluelimen ja/tai käyttöoikeuksia myöntävän elimen hoidettavaksi, asiaankuuluvia rahoituksen läpinäkyvyyttä ja rataverkon haltijan riippumattomuutta koskevia säännöksiä olisi sovellettava soveltuvin osin yrityksen tiettyjen yksiköiden tasolla.

(21) Jotta saadaan aikaan tehokas verkon hallinta ja infrastruktuurin käyttö, olisi varmistettava rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välinen parempi yhteensovittaminen asianmukaisten yhteensovittamismekanismien avulla.

(22) Jotta helpotetaan tehokkaan ja toimivan rautatieliikenteen tarjontaa unionissa, olisi perustettava rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto nykyisten foorumien pohjalle. Tähän verkostoon osallistumista varten jäsenvaltioiden olisi voitava vapaasti päättää, mikä elin tai mitkä elimet olisi katsottava niiden pääasiallisiksi rataverkon haltijoiksi.

(23) Kun otetaan huomioon, että verkot ovat kooltaan ja tiheydeltään hyvin erilaisia ja että kansallisten, paikallisten ja alueellisten viranomaisten hallintorakenteet samoin kuin niiden kokemukset markkinoiden avaamisesta ovat vaihtelevia, jäsenvaltioiden olisi voitava riittävän joustavasti järjestää rautatieverkkonsa siten, että voidaan tarjota käyttöoikeuksien avoimuuteen perustuvia palveluja ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten alaisia palveluja ja että varmistetaan kaikkien matkustajien helposti saatavilla olevat laadukkaat palvelut.

(24) Sillä, että unionin rautatieyrityksille myönnetään rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeudet kotimaan henkilöliikenteen harjoittamista varten kaikissa jäsenvaltioissa, voi olla vaikutusta julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella harjoitettavan henkilöliikenteen organisointiin ja rahoitukseen. Jäsenvaltioilla olisi asiaankuuluvan sääntelyelimen päätökseen perustuen oltava mahdollisuus rajoittaa tällaisia käyttöoikeuksia, jos ne vaarantavat kyseisten, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon.

(25) Rautatieyritysten oikeus saada infrastruktuurin käyttöoikeus ei vaikuta toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen myöntää yksinoikeuksia Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 ([1]) 3 artiklan mukaisesti tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ilman tarjouskilpailua kyseisen asetuksen 5 artiklassa vahvistetuin edellytyksin. Tällaisen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen olemassaolo ei saisi antaa jäsenvaltiolle oikeutta rajoittaa muiden rautatieyritysten oikeutta käyttää kyseistä rautatieinfrastruktuuria henkilöliikennepalvelujen tarjoamista varten, elleivät tällaiset palvelut vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellista tasapainoa.

(26) Sääntelyelinten olisi asianomaisten osapuolten pyynnöstä puolueettoman taloudellisen analyysin pohjalta arvioitava, vaarantuisiko olemassa olevien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellinen tasapaino.

(27) Arviointiprosessissa olisi otettava huomioon tarve tarjota kaikille markkinatoimijoille riittävä oikeusvarmuus, jonka turvin ne voivat kehittää toimintojaan. Menettelyn olisi oltava mahdollisimman yksinkertainen, tehokas ja avoin sekä johdonmukainen suhteessa ratakapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisprosessiin.

(28) Edellyttäen, että varmistetaan ketään syrjimättömät käyttömahdollisuudet, jäsenvaltiot voivat asettaa infrastruktuurin käyttöoikeudelle tiettyjä edellytyksiä, jotta voidaan mahdollistaa rautateiden kotimaan henkilöliikennettä koskevan integroidun aikataulujärjestelmän täytäntöönpano.

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

(30) Jotta kehitetään suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinoita, edistetään käytettävissä olevan infrastruktuurin tehokkainta mahdollista käyttöä ja lisätään suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen kilpailukykyä matkustajia hyödyttävällä tavalla, suurnopeusjunia käyttävässä henkilöliikenteessä avoimia käyttöoikeuksia tulisi rajoittaa vain erityisolosuhteissa ja sääntelyelimen puolueettoman taloudellisen analyysin pohjalta.

(31) Jotta matkustajat saisivat käyttöönsä matkojen suunnittelemisessa ja lippujen varaamisessa unionissa tarvittavat tiedot, olisi edistettävä markkinoiden kehittämiä yhteistä tietojärjestelmää ja suorien lippujen järjestelmää. Koska on tärkeää edistää saumattomia julkisia liikennejärjestelmiä, rautatieyrityksiä olisi rohkaistava työskentelemään tällaisten järjestelmien kehittämiseksi multimodaalisen, rajat ylittävän ja ovelta ovelle -liikkuvuuden tarjoavien vaihtoehtojen mahdollistamiseksi.

(32) Suorien lippujen järjestelmien olisi oltava yhteensopivia ja syrjimättömiä. Rautatieyritysten olisi myötävaikutettava tällaisten järjestelmien kehittämiseen asettamalla kaikki matkansuunnitteluun ja lippuvarauksiin tarvittavat tiedot saataville syrjimättömällä tavalla ja yhteensopivassa muodossa. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kyseiset järjestelmät eivät aiheuta syrjintää rautatieyritysten välille ja että niissä on otettu huomioon tarve varmistaa kaupallisten tietojen luottamuksellisuus, henkilötietojen suoja ja kilpailusääntöjen noudattaminen. Komission olisi seurattava näiden järjestelmien kehittämistä ja raportoitava siitä sekä esitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

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

(34) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/59/EY ([1]) käynnissä olevan uudelleentarkastelun yhteydessä komission olisi arvioitava uusien, junahenkilökunnan hyväksymistä koskevien säädösten tarvetta.

(35) Jäsenvaltioilla olisi oltava vapaus päättää asianmukaisista rahoitusstrategioista eurooppalaisen junakulunvalvonta-järjestelmän (European Train Control System, ETCS) käyttöönoton vauhdittamiseksi ja erityisesti siitä, sovelletaanko radan käyttömaksujen eriyttämistä.

(36) Rataverkon haltijoiden olisi tehtävä yhteistyötä sellaisten vaaratilanteiden tai onnettomuuksien osalta, jotka vaikuttavat rajat ylittävään liikenteeseen, jotta voitaisiin vaihtaa asiaa koskevia tietoja ja mahdollistaa tavanomaisen liikenteen nopea palauttaminen.

(37) Yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen tavoitteiden saavuttamiseksi sääntelyelinten olisi tehtävä yhteistyötä, jotta varmistetaan rautatieinfrastruktuurin ketään syrjimättömät käyttömahdollisuudet.

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

(39) Kun kansalliset rautatiemarkkinat avataan kilpailulle myöntämällä pääsy verkkoihin kaikille rautatieyrityksille, jäsenvaltioilla tulisi olla riittävä siirtymäkausi kansallisen lainsäädäntönsä ja kansallisen organisaationsa mukauttamiseen. Näin ollen jäsenvaltioiden tulisi voida pitää voimassa siirtymäkauden loppuun asti nykyiset kansalliset markkinoille pääsyä koskevat sääntönsä.

(40) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman ([2]) mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2012/34/EU seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 3 kohdan johdantokappale seuraavasti:

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

b) lisätään kohdat seuraavasti:

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

paikalliset radat, joilla liikenne on vähäistä, joiden pituus on enintään 100 kilometriä ja joita käytetään pääradan ja lähetysten lähtö- ja määräpaikan väliseen tavaraliikenteeseen näitä ratoja pitkin, edellyttäen, että näitä ratoja

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51).
([2]) EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

hallinnoivat pääasiallisen rataverkon haltijan sijaan muut yhteisöt ja että joko a) näitä ratoja käyttää yksi tavaraliikenteen harjoittaja tai b) näihin ratoihin liittyviä olennaisia toimintoja hoitaa elin, joka ei ole minkään rautatieyrityksen määräysvallassa. Jos tavaraliikenteen harjoittajia on vain yksi, jäsenvaltiot voivat jättää myös sen IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle, kunnes toinen hakija hakee kapasiteetin käyttöoikeutta. Tätä kohtaa voidaan niin ikään soveltaa, jos rataa käytetään rajoitetusti myös henkilöliikenteeseen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää nämä radat 7, 7 a, 7 b, 7 c, 7 d ja 8 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle.

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

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

c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Jäsenvaltiot voivat jättää 8 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset ja alueelliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatieliikenteen markkinoiden toiminnan kannalta, ja jättää 7, 7 a ja 7 c artiklan sekä IV luvun soveltamisalan ulkopuolelle paikalliset rautatieinfrastruktuurit, joilla ei ole strategista merkitystä rautatieliikenteen markkinoiden toiminnan kannalta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan jättää tällaiset rautatieinfrastruktuurit soveltamisalan ulkopuolelle. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan sen päätös siitä, voidaanko kyseisen rautatieinfrastruktuurin katsoa olevan vailla strategista merkitystä. Näin tehdessään komissio ottaa huomioon asianomaisten ratojen pituuden, niiden käyttöasteen ja liikenteen määrän, jota ulkopuolelle jättäminen mahdollisesti koskee. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.";

d) lisätään kohta seuraavasti:

"8 a. Jäsenvaltiot voivat kymmenen vuoden ajan … päivästä …kuuta … [*tämän muutosdirektiivin (st11199/16) voimaantulopäivä*] jättää tämän direktiivin II ja IV lukujen soveltamisalan ulkopuolelle 10, 13 ja 56 artiklaa lukuun ottamatta alle 500 kilometrin pituiset erillään olevat radat, joiden raideleveys eroaa kotimaan pääasiallisen rataverkon raideleveydestä ja jotka yhdistyvät sellaisen kolmannen maan rataverkkoon, johon unionin rautatielainsäädäntöä ei sovelleta ja joita hallinnoi kotimaan pääverkon sijaan muu rataverkon haltija. Rautatieyritykset, jotka harjoittavat toimintaansa yksinomaan tällaisilla radoilla, voidaan jättää II luvun soveltamisalan ulkopuolelle.

Tällainen poikkeus voidaan uusia enintään viideksi vuodeksi. Jäsenvaltion, joka aikoo uusia poikkeuksen, on ilmoitettava aikomuksestaan komissiolle viimeistään 12 kuukautta ennen poikkeuksen päättymispäivää. Komissio tarkastelee, täyttyvätkö ensimmäisessä alakohdassa säädetyt poikkeuksen edellytykset edelleen. Mikäli nämä edellytykset eivät täyty, komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksen, jossa vahvistetaan sen päätös poikkeuksen päättymisestä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.";

e) lisätään kohdat seuraavasti:

"12. Kun voimassa olevan ennen 16 päivää kesäkuuta 2015 sovitun julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden yksityinen osapuoli on myös rautatieyritys, jonka tehtävänä on tarjota henkilöliikenteen rautatiepalveluja infrastruktuurissa, jäsenvaltiot voivat edelleen jättää tällaisen yksityisen osapuolen 7, 7 a ja 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle ja rajoittaa oikeutta ottaa ja jättää matkustajia niiden palvelujen osalta, joita rautatieyritykset tarjoavat samassa infrastruktuurissa kuin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden solminut yksityinen osapuoli.

13. Yksityiset rataverkon haltijat, jotka ovat ennen … päivää …kuuta … [*tämän muutosdirektiivin (st11199/16) voimaantulopäivä*] solmitun julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden osapuolia ja jotka eivät saa julkista rahoitusta, on jätettävä 7 d artiklan soveltamisalan ulkopuolelle edellyttäen, että rataverkon haltijan käytössä olevat lainat ja rahoitusvakuudet eivät hyödytä suoraan tai välillisesti yksittäisiä rautatieyrityksiä."

2) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 alakohta seuraavasti:

"2) 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautatieinfrastruktuurin käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta tietyssä verkossa sekä osallistumisesta sen kehittämiseen niiden puitteiden mukaisesti, jotka jäsenvaltio on määrittänyt infrastruktuurin kehittämistä ja rahoittamista koskevissa yleisissä toimintaperiaatteissaan;"

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

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

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

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

2 d) 'rautatieinfrastruktuurin uudistamisella' käytössä olevan infrastruktuurin merkittäviä korvaamistoimia, jotka eivät muuta sen yleistä suorituskykyä;

2 e) 'rautatieinfrastruktuurin parantamisella' merkittäviä infrastruktuurin muutostoimia, joilla parannetaan sen yleistä suorituskykyä;

2 f) infrastruktuurin hallinnon 'olennaisilla toiminnoilla' reittien jakamista koskevaa päätöksentekoa, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen ja infrastruktuurimaksuja koskevaa päätöksentekoa, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja keruu, jäsenvaltioiden 29 ja 39 artiklan nojalla vahvistamien hinnoittelupuitteiden ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen puitteiden mukaisesti;"

c) lisätään alakohdat seuraavasti:

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

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

b) rataverkon haltija on yhden tai useamman sellaisen rautatieyrityksen määräysvallassa, joka harjoittaa raideliikennettä rataverkon haltijan infrastruktuurissa; tai

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

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

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

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

33) 'johtoryhmällä' täytäntöönpano- ja hallintotehtäviä hoitavaa yrityksen johtavaa elintä, joka vastaa ja on vastuuvelvollinen yrityksen päivittäisestä johtamisesta;

34) 'valvontaelimellä' yrityksen ylintä johtavaa elintä, joka hoitaa valvontatehtäviä, johtoryhmän valvonta mukaan lukien, ja tekee yritystä koskevia yleisiä strategisia päätöksiä;

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

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

(*) Neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, annettu 20 päivänä tammikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta ('EY:n sulautuma-asetus') (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1)."

3) Korvataan 6 artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

4) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

"7 artikla

Rataverkon haltijan riippumattomuus

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

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

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

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

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että samoja henkilöitä ei voida nimittää tai palkata siten, että he toimisivat samanaikaisesti

a) rataverkon haltijan johtoryhmän ja rautatieyrityksen johtoryhmän jäseninä;

b) olennaisista toiminnoista päättävinä henkilöinä ja rautatieyrityksen johtoryhmän jäseninä;

c) rataverkon haltijan valvontaelimen jäseninä ja rautatieyrityksen valvontaelimen jäseninä, jos tällainen elin on olemassa;

d) valvontaelimen jäseninä vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvassa yrityksessä, jolla on määräysvaltaa sekä rautatieyritykseen että rataverkon haltijaan, ja kyseisen rataverkon haltijan johtoryhmän jäseninä.

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

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

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

5) Lisätään artiklat seuraavasti:

"7 a artikla

Olennaisten toimintojen riippumattomuus

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

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

a) rautatieyrityksellä tai muulla oikeussubjektilla ei ole rataverkon haltijaan olennaisiin toimintoihin liittyvää ratkaisevaa vaikutusvaltaa, sanotun vaikuttamatta jäsenvaltioiden asemaan, joka koskee hinnoittelupuitteiden ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen puitteiden sekä 29 ja 39 artiklan mukaisten hinnoittelun erityissääntöjen määrittämistä;

b) rautatieyrityksellä tai vertikaalisesti integroituneen yrityksen muilla oikeussubjekteilla ei ole ratkaisevaa vaikutusvaltaa olennaisista toiminnoista päättävien henkilöiden nimittämiseen eikä irtisanomiseen;

c) olennaisista toiminnoista vastaavien henkilöiden ammatillinen liikkuvuus ei aiheuta eturistiriitoja.

3. Jäsenvaltiot voivat päättää, että infrastruktuurin hinnoittelun ja reittien jakamisen suorittavat hinnoitteluelin ja/tai käyttöoikeuksia myöntävä elin, jotka ovat oikeudelliselta muodoltaan, organisaatioltaan ja päätöksenteoltaan rautatieyrityksistä riippumattomia. Tässä tapauksessa jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta 7 artiklan 2 kohdan sekä 7 artiklan 3 kohdan c ja d alakohdan säännöksiä.

Rautatiepalvelujen tarjonnan ja infrastruktuurin hallinnoinnista vastaavien yksiköiden päälliköihin sovelletaan soveltuvin osin 7 artiklan 3 kohdan a alakohtaa ja 7 artiklan 4 kohtaa.

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

7 b artikla

Rataverkon haltijan puolueettomuus liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun osalta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteen hallinnan ja kunnossapidon suunnittelun toiminnot toteutetaan läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla ja että minkäänlaiset eturistiriidat eivät vaikuta näistä toiminnoista päättäviin henkilöihin.

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

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

Rataverkon haltijan on toteutettava kunnossapitotöiden aikataulusuunnittelu syrjimättömällä tavalla.

7 c artikla

Rataverkon haltijan toimintojen ulkoistaminen ja jakaminen

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

a) ulkoistaa toimintoja eri yhteisölle edellyttäen, että tämä yhteisö ei ole rautatieyritys, sillä ei ole määräysvallassaan rautatieyritystä eikä se ole rautatieyrityksen määräysvallassa. Vertikaalisesti integroituneessa yrityksessä olennaisia toimintoja ei tule ulkoistaa vertikaalisesti integroituneen yrityksen millekään muulle yhteisölle, ellei yhteisö hoida yksinomaan olennaisia toimintoja;

b) ulkoistaa rautatieinfrastruktuurin kehittämiseen, ylläpitoon ja uudistamiseen liittyvien kunnossapitotöiden ja niihin liittyvien tehtävien toteuttamisen rautatieyrityksille tai yrityksille, joiden määräysvallassa rautatieyritys on, tai yrityksille, jotka ovat rautatieyrityksen määräysvallassa.

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

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

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

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

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

7 d artikla

Rahoituksen läpinäkyvyys

1. Samalla kun noudatetaan kussakin jäsenvaltiossa sovellettavia kansallisia menettelyjä, rataverkon haltija saa käyttää rataverkon hallinnasta saatavia tuloja, julkiset varat mukaan luettuina, ainoastaan oman yritystoimintansa rahoittamiseen, lainanlyhennykset mukaan lukien. Rataverkon haltija voi myös käyttää kyseisiä tuloja osingon maksamiseen yrityksen omistajille, jotka voivat olla yksityisiä osakkeenomistajia, lukuun ottamatta vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvia yrityksiä, joiden määräysvallassa sekä rautatieyritys että kyseinen rataverkon haltija ovat.

2. Rataverkon haltijat eivät saa myöntää rautatieyrityksille lainoja suoraan eivätkä välillisesti.

3. Rautatieyritykset eivät saa myöntää lainoja rataverkon haltijoille suoraan eivätkä välillisesti.

4. Vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat on myönnettävä, nostettava ja lyhennettävä ainoastaan markkinahintaan ja ehdoilla, jotka vastaavat kyseisen oikeussubjektin yksilöllistä riskiprofiilia.

5. Vertikaalisesti integroituneen yrityksen oikeussubjektien väliset lainat, jotka on myönnetty ennen … päivää …kuuta … [*tämän muutosdirektiivin (st11199/16) voimaantulopäivä*], ovat voimassa erääntymiseensä saakka, mikäli niistä on sovittu markkinahintaan, ne on tosiasiassa nostettu ja niitä lyhennetään.

6. Kaikkien vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien rataverkon haltijalle tarjoamien palvelujen on perustuttava sopimuksiin, niistä on maksettava joko markkinahinnat tai tuotantokustannuksia vastaavat hinnat sekä kohtuullinen voittomarginaali.

7. Rataverkon haltijalle kohdennetut lainat on selkeästi erotettava vertikaalisesti integroituneen yrityksen muille oikeussubjekteille kohdennetuista lainoista. Tällaisten lainojen takaisinmaksut on hoidettava erillisinä. Tämä ei estä sitä, että lainojen lopullinen takaisinmaksu hoidetaan sellaisen yrityksen kautta, jolla on määräysvaltaa sekä rautatieyritykseen että rataverkon haltijaan, tai muun yritykseen kuuluvan oikeussubjektin välityksellä.

8. Rataverkon haltijan ja vertikaalisesti integroituneen yrityksen muiden oikeussubjektien tilit on pidettävä tavalla, jolla varmistetaan tämän artiklan noudattaminen ja mahdollistetaan kirjanpidon erillisyys ja varainhoitoprosessien läpinäkyvyys yrityksessä.

9. Vertikaalisesti integroituneissa yrityksissä rataverkon haltijan on pidettävä yksityiskohtaisesti kirjaa kaikista kaupallisista ja talouteen liittyvistä suhteistaan kyseisen yrityksen muiden oikeussubjektien kanssa.

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

7 e artikla

Yhteensovittamismekanismit

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

a) hakijoiden tarpeet ylläpitää ja kehittää ratakapasiteettia;

b) jäljempänä 30 artiklassa tarkoitettuihin sopimuksiin sisältyvien käyttäjäsuuntautuneiden suorituskykytavoitteiden ja 30 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kannustimien sisältö sekä niiden toteuttaminen;

c) jäljempänä 27 artiklassa tarkoitetun verkkoselostuksen sisältö ja toteuttaminen;

d) intermodaalisuuteen ja yhteentoimivuuteen liittyvät kysymykset;

e) muut kysymykset, jotka liittyvät infrastruktuurin käyttöoikeuksien ehtoihin, käyttöön ja rataverkon haltijan palvelujen laatuun.

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

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

7 f artikla

Rataverkon haltijoiden eurooppalainen verkosto

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

a) kehittämään unionin rautatieinfrastruktuuria;

b) tukemaan yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen oikea-aikaista ja tehokasta toteuttamista;

c) vaihtamaan parhaita käytäntöjä;

d) seuraamaan ja vertailemaan suorituskykyä;

e) osallistumaan 15 artiklassa tarkoitettuun markkinoiden seurantaan;

f) ratkaisemaan rajat ylittäviä pullonkauloja; ja

g) keskustelemaan 37 ja 40 artiklan soveltamisesta.

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

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

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

6) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

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

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

Jollei komissio eikä mikään muu jäsenvaltio ilmaise kolmen kuukauden kuluessa päätösehdotuksen toimittamisesta vastustavansa sitä, jäsenvaltio voi hyväksyä päätöksen.

Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän kohdan soveltamiseksi noudatettavan menettelyn yksityiskohdat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

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

c) kumotaan 3 ja 4 kohta.

7) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa 10 artiklan 2 kohdassa säädettyä käyttöoikeutta tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella tarjottavan henkilöliikenteen osalta, jos samasta tai vaihtoehtoisesta reitistä on tehty yksi tai useampi julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja jos kyseisen oikeuden käyttö vaarantaisi asianomaisen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai asianomaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten taloudellisen tasapainon.”;

b) korvataan 2 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

a) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tehnyt yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;

b) muu asiaan liittyvä toimivaltainen viranomainen, jolla on tämän artiklan nojalla oikeus rajoittaa käyttöoikeutta;

c) rataverkon haltija;

d) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys.”;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

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

a) asianomainen yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen;

b) rataverkon haltija;

c) julkisia palveluhankintoja koskevaa sopimusta täytäntöön paneva rautatieyritys;

d) käyttöoikeutta hakeva rautatieyritys.

Jos sääntelyelin päättää, että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuisi kyseisestä 38 artiklan 4 kohdassa tarkoitetusta aiotusta henkilöliikenteestä, sen on esitettävä tähän liikenteeseen mahdollisia muutoksia, joilla varmistettaisiin, että 10 artiklan 2 kohdan mukaiset edellytykset käyttöoikeuden myöntämiselle täyttyvät.”;

d) lisätään 4 kohtaan alakohta seuraavasti:

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

e) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jäsenvaltiot voivat myös rajoittaa oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria kotimaan henkilöliikenteen harjoittamista varten tietyn lähtöpaikan ja määränpään välisellä osuudella samassa jäsenvaltiossa, kun

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

b) lisäoikeus/lupa kaupallisen henkilöliikenteen harjoittamiseen kyseisten asemien välillä toisen liikenteenharjoittajan kanssa kilpaillen on myönnetty viimeistään … päivänä …kuuta … [*24 kuukautta tämän direktiivin (st11199/16) voimaantulosta*] oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

ja kyseiset liikenteenharjoittajat eivät saa korvausta näiden palvelujen tarjoamisesta.

Tällaista rajoitusta voidaan soveltaa sopimuksen tai luvan alkuperäisen keston ajan tai … päivään …kuuta … [*10 vuotta tämän muutosdirektiivin (st11199/16) voimaantulopäivästä*] sen mukaan, kumpi määräaika on lyhyempi."

8) Lisätään artiklat seuraavasti:

"11 a artikla

Suurnopeusjunia käyttävä henkilöliikenne

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

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

13 a artikla

Yhteiset tieto- ja suorien lippujen järjestelmät

1. Jäsenvaltiot voivat vaatia kotimaan henkilöliikennettä harjoittavia rautatieyrityksiä osallistumaan yhteiseen tietojärjestelmään ja integroituun matkalippujärjestelmään matkalippujen, suorien lippujen ja varausten tarjontaa varten tai valtuuttaa toimivaltaiset viranomaiset perustamaan tällaisen järjestelmän, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1371/2007 (*) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (**) soveltamista. Jos tällainen järjestelmä perustetaan, jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei se aiheuta markkinoiden vääristymistä eikä syrjintää rautatieyritysten välille ja että sitä hallinnoi julkinen tai yksityinen oikeussubjekti tai kaikkien henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyritysten liitto.

2. Komissio seuraa rautatieliikennemarkkinoiden kehitystä yhteisen tietojärjestelmän ja suorien lippujen järjestelmän käyttöönottoa ja käyttöä koskevilta osin ja arvioi unionin tason toimien tarvetta markkinoita koskevat aloitteet huomioon ottaen. Se tarkastelee erityisesti rautatieliikenteen matkustajien syrjimätöntä pääsyä tietoihin, joita tarvitaan matkojen suunnittelemisessa ja lippujen varaamisessa. Se esittelee Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022 kertomuksen yhteisen tietojärjestelmän ja suorien lippujen järjestelmän saatavuudesta ja tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.

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

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14).

(**) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1)."

9) Lisätään 19 artiklaan alakohta seuraavasti:

"e) ei ole tuomittu vakavista rikkomuksista kansallisen lainsäädännön mukaisten, sitovista työehtosopimuksista johtuvien velvoitteiden osalta."

10) Korvataan 32 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Komission asetuksessa (EU) 2016/919 (*) määriteltyjen rautatieliikennekäytävien käytöstä perittävät infrastruktuurimaksut voidaan eriyttää niin, että annetaan kannustimia varustaa junat ETCS-järjestelmällä, joka vastaa komission päätöksellä 2008/386/EY (**) hyväksyttyä versiota ja sitä seuraavia versioita. Eriyttäminen ei saa johtaa rataverkon haltijan saamien kokonaistulojen kasvuun.

Jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta eriytettyjä infrastruktuurimaksuja asetuksessa (EU) 2016/919 määriteltyihin ratoihin, joilla saavat liikennöidä ainoastaan ETCS-järjestelmällä varustetut junat.

Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa tätä eriyttämistä myös ratoihin, joita ei määritellä asetuksessa (EU) 2016/919.

(*) Komission asetus (EU) 2016/919, annettu 27 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (EUVL L 158, 15.6.2016, s. 1).

(**) Komission päätös 2008/386/EY, tehty 23 päivänä huhtikuuta 2008, Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä tehdyn päätöksen 2006/679/EY liitteen A ja Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmää koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä tehdyn päätöksen 2006/860/EY liitteen A muuttamisesta (EUVL L 136, 24.5.2008, s. 11).”

11) Korvataan 38 artiklan 4 kohta seuraavasti:

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

12) Lisätään 53 artiklan 3 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Sääntelyelin voi vaatia rataverkon haltijaa asettamaan nämä tiedot sen saataville, mikäli se katsoo sen tarpeelliseksi.”

13) Korvataan 54 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

14) Muutetaan 56 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan alakohdat seuraavasti:

”h) liikenteenhallintaa;

i) uusimistöiden suunnittelua ja suunniteltua tai suunnittelematonta kunnossapitoa;

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

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinat, sekä 1 kohdan a–j alakohtaan liittyviä rataverkon haltijoiden tehtäviä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Erityisesti sääntelyelin varmistaa 1 kohdan a–j alakohdan noudattamisen omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen hakijoihin kohdistuvaa syrjintää. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään.”;

c) korvataan 9 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”9. Sääntelyelimen on käsiteltävä valitukset ja pyydettävä tarvittaessa asianmukaisia tietoja ja pantava kaikkien asianomaisten osapuolten kuuleminen alulle yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta. Sen on ratkaistava valitukset, toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määritetyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kuuden viikon kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä hakijoihin kohdistuvan syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi näillä markkinoilla erityisesti 1 kohdan a–j alakohdan osalta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi;”

d) korvataan 12 kohta seuraavasti:

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

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

Edellä 7 d artiklan 1 alakohdassa tarkoitetut rahoitusvirrat, 7 d artiklan 4 ja 5 alakohdassa tarkoitetut lainat sekä 7 d artiklan 7 alakohdassa tarkoitetut velat ovat sääntelyelimen seurannassa.

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

15) Muutetaan 57 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

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

b) korvataan 8 kohta seuraavasti:

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

c) lisätään kohta seuraavasti:

”10. Jäsenvaltiot voivat kahdessa maassa sijaitsevaa rataverkkoa koskevien päätösten osalta … päivän …kuuta … [*tämän muutosdirektiivin (st11199/16) voimaantulopäivä*] jälkeen milloin tahansa sopia edellyttävänsä asianosaisten sääntelyelinten välistä koordinointia, jotta varmistetaan päätösten yhdenmukaiset vaikutukset.”

16) Korvataan 63 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

Kertomuksessa on erityisesti arvioitava suurnopeusjunapalvelujen kehitystä sekä syrjivien käytänteiden olemassaoloa suurnopeusraiteiden käyttöoikeuden osalta. Komissio harkitsee, onko tarpeen esittää lainsäädäntöehdotuksia.

Komissio arvioi samaan päivään mennessä, ilmeneekö vertikaalisesti integroituneeseen yritykseen kuuluvien rataverkon haltijoiden suhteen edelleen syrjiviä käytäntöjä tai muun tyyppistä kilpailun vääristymistä. Komissio esittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.”

2 artikla

1. Sen estämättä, mitä 3 artiklan 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään … päivänä …kuuta … [*24 kuukauden kuluttua tämän muutosdirektiivin (st11199/16) voimaantulosta*]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

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

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

3 artikla

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

2. Edellä olevia 1 artiklan 6–8 ja 11 alakohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2019 ajoissa 14 päivänä joulukuuta 2020 käynnistyvää aikataulukautta varten.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
…	…