

III

(Valmistelevat säädökset)

NEUVOSTO

Neuvoston 11 päivänä joulukuuta 2006 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 2/2007,

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi (EY) N:o .../2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta

(2007/C 70 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Perustamissopimuksen 16 artiklassa vahvistetaan yleistä taloudellista etua koskevien palvelujen tärkeä asema unionin yhteisten arvojen joukossa.
- (2) Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohdan mukaan yrityksiin, jotka tuottavat yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja, sovelletaan perustamissopimuksen määräyksiä ja varsinkin kilpailusääntöjä siltä osin kuin ne eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä.
- (3) Perustamissopimuksen 73 artikla on erityismääräys (*lex specialis*) suhteessa 86 artiklan 2 kohtaan. Siinä vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin maaliikennealalla.

(4) Komission 12 päivänä syyskuuta 2001 julkaiseman valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepolitiikka 2010: valintojen aika" päätavoitteita ovat turvallisten, tehokkaiden ja korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen takaaminen säännellyllä kilpailulla, joka samalla takaa julkisten henkilöliikennepalvelujen avoimuuden ja suorituskäyvyn, ottaen huomioon sosiaaliset ja ympäristöön ja aluekehitykseen liittyvät tekijät, tai tiettyjen hintaehtojen tarjoaminen määrättyille matkustajaryhmille, kuten eläkeläisille, sekä sellaisten eri jäsenvaltioista peräisin olevien kuljetusyritysten välisten erojen poistaminen, jotka voivat vääristää kilpailua merkittävästi.

(5) Monet yleisen taloudellisen edun kannalta välttämättömät maaliikenteen henkilöliikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on voitava toteuttaa toimia tällaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi. Menetelmiin, joita toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää varmistukseen julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan, kuuluvat muun muassa seuraavat: yksinoikeuksien myöntäminen julkisen liikenteen harjoittajille, taloudellisen korvauksen antaminen julkisen liikenteen harjoittajille sekä kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien julkisen liikenteen harjoittamista koskevien yleisten sääntöjen asettaminen. Jos jäsenvaltiot päättävät tämän asetuksen mukaisesti olla soveltamatta tätä asetusta tiettyihin yleisiin sääntöihin, niihin olisi sovellettava yleistä valtioneuvoston koskevaa järjestelyä.

(6) Monet jäsenvaltiot ovat saattaneet voimaan lainsäädäntöä, joka antaa mahdollisuuden myöntää yksinoikeuksia sekä tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia avointen ja oikeudenmukaisten kilpailumenettelyjen perusteella ainakin osassa niiden julkisen liikenteen markkinoita. Tämän vaikutuksesta jäsenvaltioiden välinen kauppa on kehittynyt merkittävästi, ja monet julkisen liikenteen harjoittajat tarjoavat nykyään julkisia

⁽¹⁾ EUVL C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUVL C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. marraskuuta 2001 (EYVL C 140 E, 13.6.2002, s. 262), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 11 päivänä joulukuuta 2006, ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

henkilöliikennepalveluja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Kansallisen lainsäädännön muutokset ovat kuitenkin johtaneet sovellettujen menettelyjen väliin eroihin ja luoneet oikeudellista epävarmuutta julkisen liikenteen harjoittajien oikeuksista ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksista. Julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetussa asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 ⁽¹⁾ ei säädetä siitä, miten julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset olisi tehtävä yhteisössä, eikä myöskään siitä, missä tapauksissa ne olisi kilpailutettava. Asiaa koskeva yhteisön lainsäädäntö olisi siis syytä saattaa ajan tasalle.

- (7) Tehdyt tutkimukset ja sellaisissa jäsenvaltioissa saadut kokemukset, joissa julkisen liikenteen alalla on ollut kilpailua jo useiden vuosien ajan, osoittavat, että liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käyttöönotto asianmukaisin suojatoimenpitein lisää palvelujen houkuttelevuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa eikä haittaa julkisen liikenteen harjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista. Eurooppa-neuvosto on tukenut tätä lähestymistapaa 28 päivänä maaliskuuta 2000 käynnistetyn niin sanotun Lissabonin prosessin yhteydessä pyytämällä komissiota, neuvostoa ja jäsenvaltioita toimivaltansa puitteissa ”nopeuttamaan markkinoiden vapauttamista sellaisilla aloilla kuin ... liikenne”.
- (8) Henkilöliikenteen markkinoiden, joilla sääntely on purettu ja joilla ei ole yksinoikeuksia, olisi saatava säilyttää erityispiirteensä ja toimintatapansa siltä osin kuin ne ovat perustamissopimuksessa asetettujen vaatimusten mukaisia.
- (9) Jotta kaikki toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen henkilöliikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa kansalaisten tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja, pienten ja keskiuurten yritysten edut huomioon ottaen, tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen liikenteen harjoittajan välisessä julkisia palveluhankintoja koskevassa sopimuksessa määritetään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan.
- (10) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös sisävesien julkiset henkilöliikennepalvelut, tässä asetuksessa ei pidetä suositeltavana säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Sisävesien julkisten henkilöliikennepalvelujen järjestämiseen on näin ollen sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita,

elleivät jäsenvaltiot päättää soveltaa mainittuun alaan tätä asetusta. Tämän asetuksen säännökset eivät estä sisävesien palvelujen sisällyttämistä laajempaan taajaman, seudun tai alueen julkisen henkilöliikenteen verkkoon.

- (11) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös tavaraliikenteen palvelut, tässä asetuksessa ei ole perusteltua säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta tavaraliikenteen palvelujen järjestämiseen on näin ollen sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita.
- (12) Yhteisön oikeuden kannalta ei ole merkitystä sillä, ovatko julkisten henkilöliikennepalvelujen tuottajina julkiset vai yksityiset yritykset. Tämä asetus perustuu puolueettomuusperiaatteeseen, kun on kyse perustamissopimuksen 295 artiklan mukaisista omistusoikeutta koskevista säännöistä, perustamissopimuksen 16 artiklan mukaiseen periaatteeseen, joka koskee jäsenvaltioiden vapautta määrittellä yleistä taloudellista etua koskevia palveluja, sekä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitettuihin toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen.
- (13) Eräitä palveluja, jotka liittyvät usein tiettyyn infrastruktuuriin, tarjotaan lähinnä niiden historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi. Koska tällaisilla toimintoilla on selvästi toinen tarkoitus kuin julkisen henkilöliikenteen tarjoamisella, niiden ei tarvitse kuulua julkisen palvelun vaatimuksiin sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen soveltamisalaan.
- (14) Kun toimivaltaiset viranomaiset vastaavat julkisen liikenneverkon organisoinnista, liikennepalvelun tosiasiallisen toteuttamisen lisäksi tämä organisointi voi sisältää useita muita toimintoja ja tehtäviä, jotka toimivaltaisten viranomaisten on voitava joko suorittaa itse tai antaa kokonaan tai osittain ulkopuolisen tahon tehtäväksi.
- (15) Pitkäaikaiset sopimukset voivat johtaa siihen, että markkinat suljetaan tarpeettoman pitkäksi ajaksi, mikä vähentää kilpailupaineeseen liittyviä etuja. Jotta kilpailu vääristyisi mahdollisimman vähän ja jotta samalla voitaisiin varmistaa palvelujen laatu, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten olisi oltava määräaikaista. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pidentämisen enintään puolella niiden alkuperäisestä kestosta on kuitenkin oltava mahdollista silloin, kun julkisen liikenteen harjoittajan on investoitava omaisuuteen, jonka hankintamenon poisto aika on poikkeuksellisen pitkä, ja perustamissopimuksen 299 artiklassa määriteltyjen syrjäsimpien alueiden osalta niihin liittyvistä erityispiirteistä ja rajoituksista johtuen. Lisäksi, jos julkisen liikenteen harjoittaja tekee poikkeuksellisen suuria investointeja infrastruktuuriin tai liikkuvaan kalustoon ja ajoneuvoihin, pidentämisen pitäisi olla mahdollista tätä pidemmäksi ajaksi, edellyttäen, että sopimus tehdään oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

⁽¹⁾ 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).

- (16) Jos julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen voi johtaa julkisen liikenteen harjoittajan vaihtumiseen, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava velvoittaa valitut julkisen liikenteen harjoittajat soveltamaan työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltion lainsäädännön lähentämisestä 12 päivänä maaliskuuta 2001 annetun neuvoston direktiivin 2001/23/EY ⁽¹⁾ säännöksiä. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita turvaamasta muita kuin direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettujen työntekijöiden oikeuksien siirtoa koskevia ehtoja ja ottamasta siinä yhteydessä tarvittaessa huomioon kansallisissa laeissa, asetuksissa tai hallinnollisissa määräyksissä tai työmarkkinaosapuolten välillä tehdyissä työehtosopimuksissa tai muissa työmarkkinaosapuolten välisissä sopimuksissa vahvistetut työehtoihin liittyvät vaatimukset.
- (17) Toimivaltaiset viranomaiset voivat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti asettaa julkisen palvelun velvoitteille halutessaan laatuvaatimuksia, jotka koskevat esimerkiksi työoloja koskevia vähimmäisehtoja, matkustajan oikeuksia, liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeita tai ympäristön-suojelua.
- (18) Jollei kansallisen lainsäädännön asiaa koskevista säännöksistä muuta johdu, paikallisilla viranomaisilla, tai ellei sellaisia ole, kansallisilla viranomaisilla, on mahdollisuus tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluita hallintoalueellaan tai antaa ne sisäisen liikenteenharjoittajan hoidettavaksi ilman kilpailumenettelyä. Tätä sisäisen tuotannon mahdollisuutta on kuitenkin valvottava tarkasti, jotta varmistetaan tasapuoliset kilpailuedellytykset. Integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoavan toimivaltaisen viranomaisen tai viranomaisten ryhmittymän yhdessä tai jäsentensä välityksellä olisi huolehdittava tarvittavasta valvonnasta. Lisäksi itse liikennepalveluja tarjoavaa toimivaltaista viranomaista tai sisäistä liikenteenharjoittajaa olisi estettävä osallistumasta tarjouskilpailumenettelyyn tämän viranomaisen hallintoalueen ulkopuolella. Sisäistä liikenteenharjoittajaa valvovan viranomaisen olisi myös voitava estää tätä liikenteenharjoittajaa osallistumasta hallintoalueellaan järjestettyihin tarjouskilpailuihin. Sisäisen liikenteenharjoittajaa toimintaa koskevat rajoitukset eivät vaikuta mahdollisuuteen tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua, jos ne koskevat rautatieliikennettä mutteivät muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. Lisäksi raskasta raideliikennettä koskevien sopimusten tekeminen ilman tarjouskilpailua ei vaikuta toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuteen tehdä sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa julkisia henkilöliikennepalveluja koskevia sopimuksia muiden raideliikennemuotojen, kuten metro- tai raitiotieliikenteen, osalta.
- (19) Alihankinta saattaa tehostaa julkista henkilöliikennettä, ja sen ansiosta muutkin yritykset kuin julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen saanut julkisen liikenteen harjoittaja voivat osallistua markkinoille. Julkisten varojen
- järkevän käytön kannalta toimivaltaisten viranomaisten olisi kuitenkin voitava määrittää julkisia henkilöliikennepalveluja koskevien alihankintasopimusten tekemistä koskevat säännöt, erityisesti sisäisen liikenteenharjoittajan suorittamien palvelujen osalta. Alihankkijaa ei saisi myöskään estää osallistumasta tarjouskilpailuihin toimivaltaisten viranomaisten hallintoalueella. Toimivaltaisen viranomaisen tai sen sisäisen liikenteenharjoittajan on valittava alihankkija yhteisön oikeuden mukaisesti.
- (20) Kun viranomainen päättää antaa yleishyödyllisen palvelutehtävän ulkopuoliselle taholle, sen on valittava julkisen liikenteen harjoittaja perustamissopimuksen 43-49 artiklasta johtuvan julkisia hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskevan yhteisön oikeuden sekä avoimuusperiaatteen ja yhtäläisen kohtelun periaatteen mukaisesti. Tämän asetuksen säännösten tarkoituksena ei ole vaikuttaa viranomaisten velvoitteisiin, joita niillä on julkisia hankintoja koskevien direktiivien perusteella, silloin kun julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset kuuluvat niiden soveltamisalaan.
- (21) Joitakin tarjouskilpailuja varten toimivaltaisten viranomaisten on tarpeen määritellä ja kuvata monimutkaisia järjestelmiä. Sen vuoksi näillä viranomaisilla olisi oltava oikeus neuvotella tällaisessa tapauksessa sopimuksia tehdessään yksityiskohdista joidenkin tai kaikkien mahdollisten julkisen liikenteen harjoittajien kanssa sen jälkeen, kun tarjoukset on jätetty.
- (22) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemiselle silloin, kun sopimuksen arvo on pieni tai se koskee lyhyitä matkoja. Silloin kun sopimuksen arvo on suurempi tai se koskee pidempiä matkoja, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava ottaa huomioon pienten ja keski suurten yritysten erityistarpeet. Toimivaltaisilla viranomaisilla ei tulisi olla oikeutta jakaa sopimuksia tai verkostoja tarjouskilpailun välttämiseksi.
- (23) Kun palvelujen tarjoaminen on vaarassa keskeytyä, toimivaltaisilla viranomaisilla pitäisi olla oikeus toteuttaa ennen uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä lyhytaikaisia kiireellisiä toimia, jotka ovat kaikkien tässä asetuksessa säädettyjen sopimuksen tekoa koskevien ehtojen mukaisia.
- (24) Rautateiden julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyviä suuria investointeja ja infrastruktuurikustannuksia koskevia erityiskysymyksiä. Komissio teki maaliskuussa 2004 ehdotuksen yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY ⁽²⁾ muuttamisesta siten, että kaikille yhteisön rautatieyrityksille annetaan mahdollisuus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kansainvälisen matkustajaliikenteen harjoittamiseen. Tämän asetuksen tarkoituksena on laatia lainsäädäntökehys julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille ja/tai yksinoikeuksille, muttei rautatieliikenteen palvelumarkkinoiden avaaminen edelleen.

⁽¹⁾ EYVL L 82, 22.3.2001, s. 16.

⁽²⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/51/EY (EUVL L 164, 30.4.2004, s. 164).

- (25) Koska kyseessä ovat julkiset palvelut, tämä asetus antaa kullekin toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden valita julkisista henkilöliikennepalveluista vastaava liikenteenharjoittaja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kautta. Ottaen huomioon jäsenvaltioiden alueellisten järjestelyjen erot, on perusteltua, että toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä rautatieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua.
- (26) Toimivaltaisten viranomaisten myöntämät korvaukset julkisen palvelun velvoitteen täyttämistä aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi olisi laskettava siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Kun toimivaltainen viranomainen aikoo tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, sen olisi noudatettava myös yksityiskohtaisia sääntöjä, joilla varmistetaan asianmukainen korvaus ja joilla pyritään tehokkaisiin ja korkealaatuisiin palveluihin.
- (27) Ottamalla liitteessä esitetystä laskentamallista asianmukaisesti huomioon julkista palvelua koskevien velvoitteiden täyttämisen vaikutukset julkisen henkilöliikenteen kysyntään toimivaltainen viranomainen ja julkisen liikenteen harjoittaja voivat todistaa vältäneensä liialliset korvaukset.
- (28) Suunnitellessaan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä, lukuun ottamatta kiireellisiä toimia ja lyhyitä matkoja koskevia sopimuksia, toimivaltaisten viranomaisten olisi toteutettava tarvittavat toimet tiedottaakseen vähintään vuosi etukäteen, että ne aikovat tehdä tällaisen sopimuksen, jotta mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat ehtivät reagoida.
- (29) Ilman tarjouskilpailua tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten avoimuutta olisi lisättävä.
- (30) Koska toimivaltaiset viranomaiset ja julkisen liikenteen harjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen tämän asetuksen säännöksiin, siirtymäkausijärjestelyt ovat tarpeen. Jotta julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voitaisiin tehdä asteittain tämän asetuksen mukaisesti, jäsenvaltioiden olisi toimitettava edistymisestään komissiolle kertomus kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon jälkeen. Komissio voi ehdottaa tarvittavia toimenpiteitä näiden kertomusten perusteella.
- (31) On todennäköistä, että toimivaltaiset viranomaiset aloittavat siirtymäkauden aikana tämän asetuksen säännösten soveltamisen eri ajankohtina. Sen vuoksi on mahdollista, että sellaisilta markkinoilta tulevat julkisen liikenteen harjoittajat, joihin tämän asetuksen säännökset eivät ole vielä vaikuttaneet, voivat kyseisen kauden aikana tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia koskevia tarjouksia markkinoilla, jotka on aikaisemmin avattu säännellylle kilpailulle. Välttääkseen oikeasuhtaisen toimen avulla epätasapainon julkisen liikenteen markkinoiden avaamisessa, toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus kieltäytyä siirtymäkauden jälkimmäisellä puoliskolla sellaisten yritysten tarjouksista, joiden tarjoamien julkisten liikennepalvelujen arvosta enemmän kuin puolet ei perustu tämän asetuksen mukaisiin sopimuksiin. Edellytyksenä on, että tätä mahdollisuutta käytetään ilman syrjintää ja siitä päätetään ennen tarjouspyynnön esittämistä.
- (32) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH, 24. heinäkuuta 2003 antamansa tuomion (¹⁾) 87-95 kohdassa, etteivät julkisista palveluista maksettavat korvaukset ole perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuja etuja, jos neljä kumulatiivista edellytystä täyttyy. Jos nämä edellytykset eivät täyty mutta perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan yleiset soveltamisedellytykset täyttyvät, julkisista palveluista maksettavat korvaukset ovat valtiontukea, johon sovelletaan perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklaa.
- (33) Julkisista palveluista maksettavat korvaukset voivat olla tarpeellisia maaliikenteen henkilöliikenteen alalla, jotta julkisista palveluista vastaavat yritykset voivat toimia sellaisten periaatteiden pohjalta ja sellaisissa olosuhteissa, jotka tekevät niiden tehtävien täyttämisen mahdolliseksi. Tällaiset korvaukset voivat olla tietyn edellytyksin perustamissopimuksen mukaisia sen 73 artiklan nojalla. Ensinnäkin korvauksen tarkoituksena on oltava sellaisten palvelujen tarjonnan varmistaminen, jotka ovat tosiasiallisesti perustamissopimuksessa tarkoitettuja yleishyödyllisiä palveluja. Toiseksi kilpailun perusteettoman vääristymisen ehkäisemiseksi korvaukset eivät saa ylittää sitä, mikä on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä aiheutuneiden nettokustannusten kattamiseksi, ottaen huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullisen voiton.
- (34) Toimivaltaisten viranomaisten tämän asetuksen säännösten mukaisesti maksamista korvauksista ei siis tarvitse tehdä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä ennakkoilmoitusta.
- (35) Tällä asetuksella korvataan asetus (ETY) N:o 1191/69, joten mainittu asetus olisi kumottava. Kolmen vuoden siirtymäkaudella helpotetaan sellaisten julkisille tavaraliikennepalveluille maksettujen korvausten vähittäistä lopettamista, joihin komissio ei ole antanut lupaa perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan mukaisesti. Muiden kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin julkisiin henkilöliikennepalveluihin liittyvien korvausten, joihin saattaa kuulua perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtion tukea, olisi oltava perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan mukaisia, sekä yhteisöjen tuomioistuimen näihin liittyvän oikeuskäytännön ja erityisesti sen edellä mainitussa asiassa Altmark Trans GmbH antaman tuomion mukaisia. Tarkastellessaan tällaisia tapauksia komission olisi siksi sovellettava tämän asetuksen mukaisia periaatteita tai tarvittaessa yleisiä taloudellisia etuja koskevien palvelujen alan muuta lainsäädäntöä.

(¹) Kok. 2003, s. I-7747.

(36) Tämän asetuksen soveltamisala kattaa tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70 ⁽¹⁾ soveltamisalan. Mainittu asetus katsotaan vanhentuneeksi, koska siinä rajoitetaan perustamissopimuksen 73 artiklan soveltamista varmistamatta asianmukaista oikeudellista perustaa nykyisten investointijärjestelmien hyväksymiselle erityisesti siltä osin kuin on kyse investoinneista liikenneinfrastruktuureihin julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuussopimusten perusteella. Näin ollen asetus olisi kumottava, jotta perustamissopimuksen 73 artiklaa voidaan soveltaa alan jatkuvaan kehitykseen paremmin soveltuvalla tavalla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän asetuksen ja yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi 26 päivänä kesäkuuta 1969 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 ⁽²⁾ soveltamista. Asianomaisten yhteisön sääntöjen soveltamisen helpottamiseksi edelleen komissio ehdottaa valtion tukea koskevia suunta- viivoja rautatieinvestoinneille, mukaan lukien investoinnit infrastruktuureihin, vuoden 2006 kuluessa.

(37) Komission olisi laadittava kertomus, jotta voidaan arvioida tämän asetuksen soveltamista ja julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjontaa yhteisössä, erityisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen laatua ja ilman tarjouskilpailua tehtävien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten vaikutusta. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää tarvittavia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän asetuksen tarkoituksena on määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat yhteisön oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

Tätä varten asetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrätessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta.

2. Tätä asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen lukuun ottamatta liikennettä, jota harjoitetaan lähinnä sen historiallisen merkityksen tai

matkailuarvon vuoksi. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta sisävesien julkiseen henkilöliikenteeseen.

3. Tätä asetusta ei sovelleta vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY ⁽³⁾ 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tai julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY ⁽⁴⁾ 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin julkisiin käyttöoikeusurakoihin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'julkisella henkilöliikenteellä' yleistä taloudellista etua koskevia henkilöliikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä;
- b) 'toimivaltaisella viranomaisella' jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella, tai muuta elintä, jolle on annettu tällaiset valtuudet;
- c) 'toimivaltaisella paikallisella viranomaisella' toimivaltaista viranomaista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen;
- d) 'julkisen liikenteen harjoittajalla' julkista tai yksityistä yritystä tai yritysryhmittymää, joka harjoittaa julkista henkilöliikennettä, tai julkisyhteisöä, joka tarjoaa julkisia henkilöliikennepalveluja;
- e) 'julkisen palvelun velvoitteella' vaatimusta, jonka toimivaltaisen viranomaisen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta;
- f) 'yksinoikeudella' oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;
- g) 'julkisesta palvelusta maksettavalla korvauksella' kaikkia etuja, erityisesti taloudellisia etuja, joita toimivaltaisen viranomaisen antaa suoraan tai välillisesti julkisista varoista julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisaikana tai tähän aikaan liittyen;

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

⁽²⁾ EYVL L 156, 28.6.1969, s. 8, asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna vuoden 2003 liittymisasiakirjalla.

⁽³⁾ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2083/2005 (EUVL L 333, 20.12.2005, s. 28).

⁽⁴⁾ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission asetuksella (EY) N:o 2083/2005.

- h) 'ilman tarjouskilpailua tekemisellä' sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä;
- i) 'julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella' yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen palvelun velvoitteiden alaisten julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,
- joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa tai
- jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;
- j) 'arvolla' julkisen henkilöliikenteen palvelun, reitin, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tai korvausjärjestelmän arvoa, joka vastaa julkisen liikenteen harjoittajan tai harjoittajien saamaa kokonaiskorvausta ilman arvonlisäveroa, mukaan luettuina kaikenlaiset viranomaisilta saadut korvaukset sekä matkalippujen myynnistä saadut tulot, joita ei tilitetä kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;
- k) 'yleisellä säännöllä' toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa;
- l) 'integroiduilla julkisilla henkilöliikennepalveluilla' määrättyllä maantieteellisellä alueella tarjottavia yhdistettyjä liikennepalveluja, joiden osalta käytetään samaa tiedotuspalvelua, lippujärjestelmää ja aikataulua.

3 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja yleiset säännöt

1. Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa.
2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, julkisen palvelun velvoitteista, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, voidaan myös antaa yleisiä sääntöjä. Toimivaltainen viranomainen korvaa julkisen liikenteen harjoittajalle yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevat positiiviset tai negatiiviset taloudelliset nettovaikutukset 4 ja 6 artiklassa ja liitteessä olevien periaatteiden mukaisesti siten, että vältetään liiallisia korvauksia, sen estämättä, että toimivaltaisilla viranomaisilla on oikeus sisällyttää julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin julkisen palvelun velvoitteita, joilla vahvistetaan enimmäishintoja.

3. Jäsenvaltiot voivat olla soveltamatta tätä asetusta yleisiin sääntöihin, jotka koskevat taloudellisia korvauksia sellaisista julkisen palvelun velvoitteista, joilla vahvistetaan enimmäishinnat koululaisille, opiskelijoille, harjoittelijoille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklan soveltamista. Näistä yleisistä säännöistä on ilmoitettava perustamissopimuksen 88 artiklan mukaisesti. Ilmoituksessa on annettava täydelliset tiedot toimenpiteistä ja erityisesti yksityiskohtaiset tiedot laskentamenetelmästä.

4 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

1. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on:
 - i) määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka julkisen liikenteen harjoittajan on täytettävä, sekä maantieteelliset alueet, joita sopimus ja säännöt koskevat;
 - ii) määriteltävä etukäteen puolueettomalla ja avoimella tavalla parametrit, joiden perusteella korvaus lasketaan siten, että vältetään liiallisia korvauksia. Jäljempänä 5 artiklan 2, 4, 5 ja 6 kohdan mukaisesti tehdyissä julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa parametrit on määriteltävä siten, ettei yksikään korvaus voi ylittää määrää, joka on tarpeen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia ja siitä kertyviä tuloja koskevien taloudellisten nettovaikutusten kattamiseksi, kun otetaan huomioon julkisen liikenteen harjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto;
 - iii) määriteltävä palvelujen tarjoamiseen liittyvien kustannusten jakamista koskevat järjestelyt. Näihin kustannuksiin voivat sisältyä erityisesti henkilöstökustannukset, energiakustannukset, infrastruktuurin käyttömaksut, julkisen liikenteen ajoneuvojen, liikkuvan kaluston ja henkilöliikennepalvelujen toiminnan kannalta tarpeellisten laitteistojen huolto- ja korjauskustannukset sekä kiinteät kustannukset ja riittävä tuotto omalle pääomalle.
2. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä matkalippujen myynnistä saatavien tulojen jakamista koskevat järjestelyt, joiden mukaan tulot joko pitää julkisen liikenteen harjoittaja tai ne tilitetään toimivaltaiselle viranomaiselle taikka jaetaan näiden kesken.
3. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten on oltava määräaikaaisia. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään viisitoista vuotta, kun on kyse rautateiden henkilöliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen palveluista. Useisiin liikennemuotoihin liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaika saa olla enintään viisitoista vuotta, jos rautatieliikenne tai muut raideliikennemuodot edustavat yli 50:tä prosenttia kyseisten palveluiden arvosta.

4. Omaisuuden hankintamenojen poistoon liittyvät ehdot huomioon ottaen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaikaa voidaan tarvittaessa pidentää enintään 50 prosentilla, jos julkisen liikenteen harjoittaja antaa käyttöön omaisuutta, joka on merkittävää suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien henkilöliikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvaroihin ja jota käytetään pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin.

Jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset, 3 kohdan mukaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää syrjäisimmillä alueilla enintään 50 prosentilla.

Jos perusteena ovat infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään poikkeukselliseen investointiin liittyvät pääoman poistot ja jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voi olla pidempi. Avoimuuden varmistamiseksi toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava tässä tapauksessa komissiolle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja perusteet sen pidemmälle voimassaolajalle.

5. Toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia, että valittu julkisen liikenteen harjoittaja myöntää kyseisten palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet, jotka se olisi saanut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitetun luovutuksen perusteella, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisen lainsäädännön ja yhteisön oikeuden soveltamista, työmarkkinaosapuolten välillä tehdyt työehtosopimukset mukaan lukien. Kun toimivaltaiset viranomaiset edellyttävät julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen työehtoihin liittyvien vaatimusten noudattamista, tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on oltava luettelo kyseisestä henkilöstöstä ja niissä on avoimesti annettava yksityiskohtaiset tiedot henkilöstön sopimusperusteisista oikeuksista sekä niistä edellytyksistä, joiden mukaisesti työntekijöiden katsotaan liittyvän palveluihin.

6. Jos toimivaltaiset viranomaiset asettavat kansallisen lainsäädännön mukaisesti laatuvaatimuksia julkisen liikenteen harjoittajalle, laatuvaatimukset on sisällytettävä tarjouskilpailumenettelyä koskeviin asiakirjoihin ja julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin.

7. Tarjousasiakirjoista ja julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista on ilmeistä, onko alihankinta mahdollinen. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on kansallisen lainsäädännön ja yhteisön oikeuden mukaisesti määritettävä alihankintaan sovellettavat ehdot.

5 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY, tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä

direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, sikäli kuin sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2-6 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroitua julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen — tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen — määräysvallassa samalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt (jäljempänä 'sisäinen liikenteenharjoittaja'), ellei tämä ole kiellettyä kansallisen lainsäädännön nojalla. Silloin, kun toimivaltainen paikallinen viranomainen tekee tällaisen päätöksen, sovelletaan seuraavia säännöksiä:

a) Sen määrittämiseksi, onko toimivaltaisella paikallisella viranomaisella edellä tarkoitettu määräysvalta, on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johto- tai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia päätöksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus- ja määräysvalta. Yhteisön oikeuden mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen 100 prosentin omistusosuus, erityisesti, kun on kyse julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista, ei ole ehdoton edellytys tässä kohdassa tarkoitettua määräysvallan vahvistamiselle edellyttäen, että määräysvalta voidaan vahvistaa muiden tekijöiden pohjalta.

b) Tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien yksiköiden, joihin kyseisellä liikenteenharjoittajalla on vähäistäkin vaikutusvaltaa, julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä toiminta tapahtuu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueella, siitä huolimatta, että toimintaan voi liittyä muita reittejä tai lisätoimintoja, jotka ulottuvat toisen toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueelle, ja että nämä liikkeenharjoittajat ja yksiköt eivät osallistu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.

c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, sisäinen liikenteenharjoittaja voi osallistua oikeudenmukaisiin tarjouskilpailuihin kaksi vuotta ennen sen kanssa ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen päättymistä edellyttäen, että tämän sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien henkilöliikennepalvelujen osalta on tehty lopullinen päätös oikeudenmukaisen tarjouskilpailun järjestämisestä ja että sisäisellä liikenteenharjoittajalla ei ole muita julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty sen kanssa ilman tarjouskilpailua.

d) Ellei toimivaltaista paikallista viranomaista ole, a-c alakohtaa sovelletaan kansalliseen viranomaiseen muun kuin valtakunnallisen maantieteellisen alueen hyväksi edellyttäen, että sisäinen liikenteenharjoittaja ei osallistu julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista koskeviin tarjouskilpailuihin, jotka järjestetään sen alueen ulkopuolella, jonka osalta julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty.

3. Toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu muuhun ulkopuoliseen tahoon kuin sisäiseen liikenteenharjoittajaan, on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella lukuun ottamatta 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava edellä mainittuja periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset.

4. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä ilman tarjouskilpailua julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle yhden miljoonan euron tai jotka koskevat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa.

Jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty ilman tarjouskilpailua pienen tai keskisuuren yrityksen kanssa, jolla on käytössään enintään 20 ajoneuvoa, edellä mainittuja enimmäismääriä voidaan korottaa joko alle 1,7 miljoonaan euroon keskimääräisen ennakoidun vuosittaisen arvon osalta tai alle 500 000 kilometriin vuodessa julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta.

5. Kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia. Kiireellisenä toimenä voi olla sopimuksen tekeminen ilman tarjouskilpailua tai muodollinen sopimus julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkamisesta tai vaatimus tarjota tiettyjä julkisia palveluita. Julkisen liikenteen harjoittajalla on oikeus valittaa päätöksestä, jolla sille asetetaan velvoite tarjota tiettyjä julkisia palveluita. Sopimuksen saa tehdä tai sitä saa jatkaa kiireellisellä toimella tai sopimusta koskevan määräyksen saa tehdä ainoastaan kahdeksi vuodeksi.

6. Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 3 kohdassa säädetään, tällaisen sopimuksen voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, lukuun ottamatta tapauksia, joihin sovelletaan 4 artiklan 4 kohtaa.

6 artikla

Julkisista palveluista maksettavat korvaukset

1. Kaikkien korvausten, jotka liittyvät yleiseen sääntöön tai julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, on oltava 4 artiklan säännösten mukaisia riippumatta siitä, kuinka sopimus on tehty. Kaiken luonteisten korvausten, jotka liittyvät 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on lisäksi oltava liitteen säännösten mukaisia.

2. Jäsenvaltioiden on komission kirjallisesta pyynnöstä toimitettava sille kolmen kuukauden kuluessa tai pyynnössä ilmoitettussa pidemmässä määräajassa kaikki tiedot, joita komissio pitää tarpeellisina voidakseen arvioida, ovatko maksetut korvaukset tämän asetuksen mukaisia.

7 artikla

Julkaiseminen

1. Toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava kerran vuodessa yhdistelmäraportti, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut julkisen liikenteen harjoittajat sekä korvaukset, joita niille on maksettu, ja yksinoikeudet, joita niille on myönnetty korvauksena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi. Raportin pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä, laatua ja rahoitusta.

2. Toimivaltaisen viranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että viimeistään vuosi ennen tarjouskilpailumenettelyn aloittamista tai vuosi ennen sopimuksen suoraa tekemistä *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* julkaistaan vähintään seuraavat tiedot:

- a) toimivaltaisen viranomaisen nimi ja yhteystiedot;
- b) suunniteltu sopimuksentekomenettely;
- c) palvelut ja alueet, joita sopimus mahdollisesti koskee.

Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää olla julkaisematta näitä tietoja, jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus koskee alle 50 000 kilometrin henkilöliikennepalvelujen tarjoamista vuodessa.

Jos kyseiset tiedot muuttuvat niiden julkaisemisen jälkeen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava mahdollisimman pian oikaisu. Oikaisu ei vaikuta ilman tarjouskilpailua tehtävää sopimusta tai tarjouskilpailua koskevien järjestelyjen aloituspäivään.

Tätä kohtaa ei sovelleta 5 artiklan 5 kohtaan.

3. Kun kyseessä on 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu rautatieliikenteeseen liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten suora tekeminen, toimivaltaisen viranomaisen on julkaistava seuraavat tiedot vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä:

- a) palvelun tarjoajan nimi ja sen omistussuhteet;
- b) julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kesto;
- c) suoritettavien henkilöliikennepalvelujen kuvaus;
- d) taloudellisen korvauksen parametrien kuvaus;
- e) laatutavoitteet;
- f) keskeiseen omaisuuteen liittyvät ehdot.

4. Toimivaltaisen viranomaisen on asiaan liittyvän tahon pyynnöstä toimitettava perustelut päätökselleen tehdä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ilman tarjouskilpailua.

8 artikla

Siirtymäkausi

1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa säädettyjen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY, tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, edellyttäen, että sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2-4 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen ... (*) lukien, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon päättymisestä toimitettava komissiolle edistymisestään kertomus, josta ilmenee sopimusten 5 artiklan mukaisesti tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mahdollinen asteittainen täytäntöönpano. Jäsenvaltioiden kertomusten perusteella komissio voi ehdottaa jäsenvaltioille osoitettavia aiheellisia toimia.

3. Edellä 2 kohdan soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti

- a) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen,
- b) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen,
- c) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen ... (**) oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen,
- d) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen ... (**) muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

Edellä a kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka. Edellä b ja c kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan. Edellä d kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja.

(*) 12 vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

(**) Tämän asetuksen voimaantulopäivä.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, jos niiden päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia ja edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

4. Edellä 3 kohdan soveltamista rajoittamatta, toimivaltaisilla viranomaisilla on 2 kohdassa tarkoitettujen siirtymäkausien jälkimmäisen puoliskon aikana mahdollisuus estää sellaisia julkisen liikenteen harjoittajia osallistumasta tarjouskilpailuun perustuviin sopimustentekomenettelyihin, jotka eivät voi toimittaa näyttöä siitä, että niiden julkisten liikennepalvelujen arvo, josta ne saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä korvausta tai johon niillä on tämän asetuksen mukaisesti myönnetty yksinoikeus, edustaa vähintään puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta, josta ne saavat korvausta tai johon niillä on yksinoikeus. Tätä ei sovelleta julkisen liikenteen harjoittajiin, jotka harjoittavat tarjouskilpailuun kuuluvia palveluja. Tämän perusteen soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on myönnetty 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna kiireellisenä toimenpiteenä.

Edellä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua mahdollisuutta soveltaessaan toimivaltaisten viranomaisten on toimittava syrjimättömästi ja suljettava pois kaikki mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat, jotka täyttävät kyseisen perusteen, ja ilmoitettava mahdollisille liikenteenharjoittajille päätöksestään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekomenettelyn alussa.

Toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan soveltaa tätä säännöstä vähintään kaksi kuukautta ennen tarjouspyynnön julkaisemista.

9 artikla

Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa

1. Julkisen henkilöliikenteen harjoittamista tai yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämistä koskevien julkisista palveluista tämän asetuksen mukaisesti maksettavien korvausten on sovellettava yhteismarkkinoille. Tällaisista korvauksista ei tarvitse antaa perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tietoa.

2. Jollei Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 73, 86, 87 ja 88 artiklasta muuta johdu, jäsenvaltiot voivat edelleen myöntää liikennealalle muuta kuin tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa tukea perustamissopimuksen 73 artiklan nojalla, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämistä erityisesti:

a) ennen infrastruktuurikustannusten jakamista koskevien yhteisten sääntöjen voimaantuloa, kun tuki myönnetään yrityksille, joiden on vastattava käyttämästään infrastruktuurista aiheutuvista kustannuksista silloin, kun muihin yrityksiin ei kohdistu tällaista rasitetta. Myönnettävän tuen määrää määriteltäessä on otettava huomioon ne infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset, joista kilpailevat liikennemuodot eivät joudu vastaamaan;

b) kun tuen tarkoituksena on edistää koko yhteisön kannalta taloudellisempien liikennejärjestelmien ja teknologioiden tutkimusta tai kehittämistä.

Tällaisen tuen on rajoitettava tutkimus- ja kehitysvaiheeseen eikä sitä saa käyttää näiden liikennejärjestelmien ja teknologioiden kaupalliseen hyödyntämiseen.

10 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1191/69. Sen säännösten soveltamista kuitenkin jatketaan julkisiin tavaraliikennepalveluihin tämän asetuksen voimaantuloa seuraavien kolmen vuoden aikana.

2. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1107/70.

11 artikla

Kertomukset

Komissio toimittaa 8 artiklan 2 kohdassa säädetyn siirtymäkauden päätyttyä kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan kehittymisestä yhteisössä. Kertomuksessa arvioidaan erityisesti julkisten henkilöliikennepalvelujen laadun kehittymistä ja sopimusten suoran tekemisen vaikutuksia, ja siihen sisältyy tarvittaessa aiheellisia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan ... (*).

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

Tehty Brysselissä,

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

(*) Kolme vuotta siitä, kun asetus on julkaistu virallisessa lehdessä.

LIITE

KORVAUKSEEN SOVELLETTAVAT SÄÄNNÖT 6 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUISSA TAPAUKSISSA

1. Korvaus, joka liittyy 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti ilman tarjouskilpailua tehtyyn julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai yleiseen sääntöön, on laskettava tässä liitteessä esitettyjen sääntöjen mukaisesti.
2. Korvaus ei saa ylittää sitä taloudellisten nettovaikutusten määrää, joka vastaa julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä julkisen liikenteen harjoittajan kustannuksiin ja tuloihin aiheutuvia positiivisia tai negatiivisia kokonaisvaikutuksia. Vaikutukset on arvioitava vertaamalla tilannetta, jossa julkisen palvelun velvoite on täytetty, tilanteeseen, joka olisi vallinnut, jos velvoitetta ei olisi täytetty. Taloudellisen nettovaikutuksen laskemisessa toimivaltainen viranomaisen noudattaa seuraavaa mallia:

Kustannukset, jotka aiheutuvat toimivaltaisen viranomaisen/toimivaltaisten viranomaisten määräämästä julkisen palvelun velvoitteesta tai joukosta julkisen palvelun velvoitteita, joka sisältyy julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen ja/tai yleiseen sääntöön

 - miinus mahdolliset positiiviset taloudelliset vaikutukset, jotka ovat syntyneet kyseessä olevan julkisen palvelun velvoitteen/velvoitteiden täyttämiseen käytetyssä verkossa,
 - miinus tarifiin perustuvat tulot tai muut tulot, jotka on saatu kyseessä olevaa julkisen palvelun velvoitetta täytettäessä,
 - plus kohtuullinen voitto,

= taloudellinen nettovaikutus.
3. Julkisen palvelun velvoitteen täyttämällä voi olla myönteinen vaikutus liikenteenharjoittajan muuhunkin kuin julkisen palvelun velvoitetta koskevaan liikenteenharjoittamiseen. Liiallisen korvauksen tai riittämättömän korvauksen välttämiseksi on otettava huomioon mitattavissa olevat taloudelliset vaikutukset liikenteenharjoittajan kyseisiin verkkoihin laskettaessa taloudellista nettovaikutusta.
4. Kustannukset ja tulot on laskettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti.
5. Jos julkisen liikenteen harjoittaja harjoittaa myös muuta toimintaa sen liikenteen lisäksi, jota koskee julkisen palvelun velvoite ja josta sille maksetaan korvausta, kyseisistä julkisista palveluista on avoimuuden lisäämiseksi ja ristiintukemisen välttämiseksi pidettävä erillistä kirjanpitoa, jonka on täytettävä vähintään seuraavat vaatimukset:
 - kustakin toiminnasta on pidettävä erillistä kirjanpitoa, ja kutakin toimintaa vastaavat osuudet omaisuudesta ja kiinteistä kustannuksista on jaettava voimassa olevien kirjanpito- ja verotussääntöjen mukaisesti;
 - julkisen liikenteen harjoittajan mahdolliseen muuhun toimintaan liittyviä muuttuvia kustannuksia, riittävää osuutta kiinteistä kustannuksista ja kohtuullista voittoa ei saa missään tapauksessa kattaa kyseisellä julkisella palvelulla;
 - julkisen palvelun kustannukset on katettava käyttötuloilla ja viranomaisten maksamilla korvauksilla ilman, että tuloja voi siirtää julkisen liikenteen harjoittajan toiminnan eri alalle.
6. Kohtuullisella voitolla tarkoitetaan alalle kyseisessä jäsenvaltiossa tyypillistä pääoman tuottoa, jossa otetaan huomioon riski, jonka viranomaisen toiminta aiheuttaa julkisen liikenteen harjoittajalle, tai vastaavasti tällaisen riskin puuttuminen.
7. Korvausmenetelmällä on edistettävä seuraavien tekijöiden ylläpitämistä tai kehittämistä:
 - julkisen liikenteen harjoittajan tehokas liikkeenjohto, jota voidaan arvioida objektiivisesti, ja
 - riittävän korkealaatuisten henkilöliikennepalvelujen tarjonta.

NEUVOSTON PERUSTELUT

I. JOHDANTO

- Komissio toimitti 20.7.2005 tarkistetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista ⁽¹⁾. Ehdotus tunnetaan myös julkisia palveluvaihtoehtoja koskevana ehdotuksena. Ennen tätä tarkistettua ehdotusta komissio oli esittänyt kaksi muuta ehdotusta: alkuperäisen ehdotuksen ⁽²⁾ 27.7.2000 ja muutetun ehdotuksen ⁽³⁾ 21.2.2002.
- Euroopan parlamentti äänesti 14.11.2001 ensimmäisen käsittelyn lausunnosta komission heinäkuussa 2000 antaman alkuperäisen ehdotuksen pohjalta ⁽⁴⁾. Euroopan parlamentti päätti käsitellä heinäkuussa 2005 annettua ehdotusta heinäkuussa 2000 annetun alkuperäisen ehdotuksen tarkistettuna versiona, ja näin ollen se tarkastelee kyseistä ehdotusta vain toisessa käsittelyssä.
- Neuvosto pääsi istunnossaan 9.6.2006 poliittiseen yhteisymmärrykseen tarkistetusta ehdotuksesta. Tšekin, Kreikan, Luxemburgin ja Maltaan valtuuskunnat pidättäytyivät äänestämästä. Neuvosto vahvisti 11. joulukuuta 2006 yhteisen kantansa.
- Käsittelyn yhteydessä neuvosto otti huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ⁽⁵⁾ ja alueiden komitean lausunnot ⁽⁶⁾.

II. EUROOPAN PARLAMENTIN TARKISTUKSET

Koska Euroopan parlamentin ensimmäinen käsittely perustui komission vuonna 2000 antamaan alkuperäiseen ehdotukseen ja neuvoston yhteinen kanta merkittävästi muutettuun vuoden 2005 ehdotukseen, neuvosto ei voi näissä perusteluissaan viitata parlamentin yksittäisiin tarkistuksiin. Sen sijaan neuvosto käsittelee Euroopan parlamentin ensimmäistä käsittelyä yleisesti ja yhteisen kannan keskeisten osioiden yhteydessä.

III. YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

1. Yleistä

Tällä hetkellä voimassa oleva julkisia palveluvaihtoehtoja koskeva säädöskehys on peräisin vuodelta 1969, ja sitä muutettiin viimeksi vuonna 1991 ⁽⁷⁾. Neuvosto katsoo, että Euroopan nykyisillä julkisten henkilöliikennepalvelujen markkinoilla, joilla toimijat eivät ole enää pelkästään kansallisia, alueellisia tai paikallisia, tarvitaan uudet säännöt. Näiden sääntöjen avulla on vähennettävä kilpailun vääristymiä vahvistamalla syrjimättömät kilpailuedellytykset toimijoiden kesken, lisäämällä avoimuutta ja takaamalla oikeusvarmuus sekä julkisen henkilöliikenteen alan toimijoille että viranomaisille. Tästä seurauksena olevat yhdenvertaiset mahdollisuudet edistävät julkisten henkilöliikennepalvelujen turvallisuutta, tehokkuutta ja korkeaa laatua.

Komission 2000 ja 2002 tekemät ehdotukset eivät saaneet riittävää enemmistöä neuvostossa. Suurimpana syynä tähän oli se, että jäsenvaltioiden näkemykset kilpailun lisäämisestä julkisessa henkilöliikenteessä erosivat hyvin paljon toisistaan. Lisäksi jäsenvaltiot halusivat odottaa vireillä olleessa Altmarkia koskevassa asiassa ⁽⁸⁾ annettavaa tuomiota siitä, miten valtiontukea koskevia säännöksiä on sovellettava julkisiin palveluihin yleensä ja erityisesti julkiseen liikenteeseen. Neuvoston yhteisen kannan aikaan saamiseksi tarvittiin käytännöllisempää lähestymistapaa sekä komissiossa että jäsenvaltioissa. Komissio pani enemmän painoa toissijaisuusperiaatteelle, mikä johti aikaisempia ehdotuksia yksinkertaisempaan ja joustavampaan ehdotukseen, ja jäsenvaltiot, joilla oli usean vuoden kokemus julkisen liikenteen järjestämiseen liittyvistä erilaisista malleista, pystyivät paremmin toteamaan niiden edut ja haitat. Lisäksi Altmark-tuomio toi selvästi esiin sen, että julkista henkilöliikennettä koskevaa yhteisön lainsäädäntöä on nykyaikaistettava.

⁽¹⁾ EUVL C 49, 28.2.2006, s. 37.

⁽²⁾ EYVL C 365 E, 19.12.2000, s. 169.

⁽³⁾ EYVL C 151 E, 25.6.2002, s. 146.

⁽⁴⁾ EYVL C 140 E, 13.6.2002, s. 164.

⁽⁵⁾ EUVL C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽⁶⁾ EUVL C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽⁷⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia palveluita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä (EYVL L 156, 28.6.1969, s. 1) sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (ETY) 1893/91 (EYVL L 169, 29.6.1991, s. 1).

⁽⁸⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 24 päivänä heinäkuuta 2003 asiassa C-280/00 Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsident Magdeburg vastaan Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ([2003] KOK I-7747).

Yhteisessä kannassaan neuvosto ottaa tasapuolisesti huomioon erilaiset edut, joita ovat viranomaisten mahdollisuus päättää, miten julkisen liikenteen järjestelyt toteutetaan, halu lisätä kilpailua julkisen liikenteen alalla tekemällä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjousmenettelyä noudattaen, josta käytetään myös nimeä "säännelty kilpailu", ja tarve saada aikaan uusi oikeuskehys, jossa otetaan huomioon olemassa olevien julkisten liikennejärjestelmien erityispiirteet ja annetaan näille järjestelmille riittävästi aikaa sopeutua uusiin sääntöihin. Neuvosto on myös tehnyt muutoksia komission ehdotukseen, jotta sen täytäntöönpano helpottuisi käytännössä.

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

2.1 Soveltamisala

Neuvosto täsmentää, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvat ne rautateiden ja maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut, joiden osalta toimivaltaiset viranomaiset julkisen palvelun velvoitteita määrittäessään tai niitä koskevia sopimuksia tehdessään korvaavat julkisen liikenteen harjoittajille aiheutuvat kustannukset ja/tai myöntävät yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden täyttämistä. Koska Euroopan julkisten liikenteen markkinat kehittyvät jatkuvasti, neuvosto on sitä mieltä, että ei ole enää asianmukaista rajata soveltamisalaa paikallisliikenteeseen, kuten Euroopan parlamentti on ehdottanut.

Lisäksi sisävesien julkisen henkilöliikenteen käsittäneistä vuosien 2000 ja 2002 ehdotuksista poiketen komission 2005 antama ehdotus rajoittui rautateihin ja maanteihin. Asetusta sovellettaisiin ainoastaan sellaisiin sisävesien palveluihin, jotka ovat osa laajempaa julkista liikennejärjestelmää. Nyt neuvosto on palauttanut edeltävien ehdotusten luonteen sisällyttämällä yhteiseen kantaan säännöksen, jonka mukaan jäsenvaltioilla on niin halutessaan lupa soveltaa asetusta sisävesien julkisiin henkilöliikennepalveluihin.

Yhteisessä kannassa neuvosto selventää, minkälaisiin sopimuksiin asetusta sovelletaan. Ensiksi se tähdentää, että linja-autoilla tai raitiovaunuilla hoidettua joukkoliikennettä koskevat sopimukset on tehtävä julkisia hankintoja koskevissa direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, ellei näitä sopimuksia ole tehty toimilupaa koskevinä sopimuksina. Näin tehdessään neuvosto selkiyttää komission ehdottamaa lähestymistapaa, jossa sovellettavan järjestelmän valinta jää viranomaisten tehtäväksi. Jos julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen sisältyy liikenteenharjoittajaa koskeva riski, sovelletaan asetusta, ja, jos näin ei ole, sovelletaan julkisista hankinnoista annettuja direktiivejä⁽¹⁾. Tämän hallinnollisen valintavapauden vuoksi neuvosto pitää komission lähestymistapaa Euroopan parlamentin lähestymistapaa parempana. Parlamentin näkemys oli se, että asetusta olisi sovellettava kaikkiin joukkoliikennettä koskeviin sopimuksiin. Toiseksi yhteisessä kannassa jätetään selvästi julkiset rakennusurakat asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ja todetaan, että julkisia hankintoja koskevat direktiivit tarjoavat tällaiseen sopimukseen sovellettavat järjestelmät.

Lisäksi viranomaisten joustavuuden lisäämiseksi neuvosto sallii näiden jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle julkisten palveluvelvoitteiden täyttämistä maksettavaa rahallista korvausta koskevat yleiset säännöt, joissa vahvistetaan koululaisia, opiskelijoita ja liikuntarajotteisia henkilöitä koskevat enimmäistariffit.

2.2 Suorat sopimukset

Neuvosto katsoo, että järjestelmä antaa toimivaltaisille viranomaisille vapauden valita kilpailukykyinen tarjous, ja suorat sopimukset ovat paras tae julkisen liikenteen laadun ja tehokkuuden parantamiseksi. Edellä mainitun huomioon ottaen neuvosto säilyttää yhteisessä kannassaan neljä poikkeusta, joiden avulla viranomaiset voivat tehdä sopimuksia suoraan komission ehdotuksen mukaisesti, mutta tekee useita muutoksia yksityiskohtaisiin sääntöihin.

⁽¹⁾ Direktiivi 2004/18/EY julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistekmenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114) tai direktiivi 2004/17/EY vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1).

2.2.1 Sisäiset liikenteenharjoittajat

Neuvosto on tyytyväinen komission ehdotukseen, jonka mukaan toimivaltaiset viranomaiset, jotka päättävät olla asettamatta julkisia liikennepalvelujaan tarjouskilpailuun, voivat tarjota näitä palveluja itse tai antaa ne suoraan sellaisen kolmannen osapuolen hoidettavaksi, jota kyseiset viranomaiset valvovat samalla tavalla kuin omia yksikköjään. Nämä ovat niin kutsuttuja sisäisiä liikenteenharjoittajia. Neuvosto yhtyy siihen, mikä tuli esille Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä ja on esitetty komission tarkistetussa ehdotuksessa, eli kilpailun vääristymiseen liittyvien riskien välttämiseksi sisäisen liikenteenharjoittajan ei pidä periaatteessa osallistua tarjouskilpailumenettelyihin sen viranomaisen toimivaltapiirin ulkopuolella, jolta se sai suoraan sopimuksensa.

Neuvosto tukee yhteisessä kannassaan sisäisen liikenteenharjoittajan yleiskäsitettä mutta on lisännyt useita säännöksiä komission ehdotukseen, jotta kansallisten ja paikallisten liikennejärjestelmien erityispiirteet voitaisiin ottaa huomioon:

- Ottaen huomioon julkisen liikenteen järjestämistä koskeva kansallinen vastuu jäsenvaltiot säilyttävät toimivallan kieltää lailla paikallisia viranomaisia käyttämästä hyväksi mahdollisuutta tehdä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset suoraan alueellaan.
- "Toimivaltaisen viranomaisen" määritelmän lisäksi neuvosto korostaa, että "toimivaltainen paikallinen viranomainen" käsittää sekä yksittäisen viranomaisen että viranomaisyhmittymän, joka tarjoaa toisiinsa kytkettyjä liikennepalveluja.
- On säilytetty peruste, jolla viranomainen voi harjoittaa "valvontaa" sisäiseen liikenteenharjoittajaan nähden komission ehdotuksen mukaisesti, samalla kun säädetään, että täysi julkinen omistus ei ole pakollinen edellytys tällaiselle valvonnalle.
- Kysymystä sisäistä liikenteenharjoittajaa koskevasta alueellisesta rajoittamisesta on selvennetty, jotta voidaan välttää joutumasta rajoittamaan matkustajien etujen vastaisesti sellaisia julkisia liikennepalveluja, jotka ylittävät hallinnollisten alueiden rajat.
- Sisäiset liikenteenharjoittajat, joiden kanssa suoraan tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloajat on päättymässä, voivat osallistua — jos tietyt ehdot täyttyvät — tarjouskilpailumenettelyyn, jotta ne voivat valmistautua toimintaympäristöön, jossa esiintyy kilpailua.
- Jos ei ole olemassa yhtäkään paikallista toimivaltaista viranomaista, kansalliset viranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa.

2.2.2 Pienet sopimukset

Neuvosto ei tee muutoksia enimmäismääriin, joiden alapuolelle jääviä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voidaan tehdä suoraan, kuten komissio ehdotti parlamentin ensimmäisen käsittelyn pohjalta. Viranomaiset voivat pidäytyä kilpailuun perustuvan tarjousmenettelyn käytöstä, jos sopimuksen keskimääräinen vuosittainen arvo on alle yksi miljoonaa euroa tai se koskee määrältään alle 300 000 kilometriä vuodessa olevien julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista. Lisäksi neuvosto ottaa käyttöön parlamentin pienirytykset huomioon ottavan lähestymistavan mukaisesti käyttöön ylimääräisiä enimmäismääriä pienten ja keskusuurten yritysten osalta, joilla on käytössään enintään 20 ajoneuvoa. Tässä tapauksessa suoraan tehdyt sopimukset sallitaan, jos julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten keskimääräinen vuosittainen arvo jää alle 1,7 miljoonan euron tai alle 500 000 kilometriin julkisten henkilöliikennepalvelujen osalta. Yhteisessä kannassa otetaan lisäksi huomioon julkisen liikenteen järjestämistä koskeva kansallinen vastuu siten, että siinä annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus kieltää alueellaan toimivaltaisia viranomaisia käyttämästä mahdollisuutta tehdä suoria sopimuksia, kun on kyse pienistä sopimuksista.

2.2.3 Hätätilanteet

Neuvosto tukee parlamentin ensimmäisen käsittelyn tuloksiin perustuvaa komission ehdotusta suorien sopimusten tekemisestä, kun palvelu keskeytyy tai on välittömässä vaarassa keskeytyä. Ottaen kuitenkin huomioon uusien julkisia hankintoja koskevien sopimusten tekemisen vaatiman ajan neuvosto on päättänyt, että kiireellisiä toimia koskevan sopimuksen voi tehdä kahden vuoden ajaksi komission ehdottaman yhden vuoden sijaan. Käytännön huomioimiseksi yhteisessä kannassa täsmennetään lisäksi, että kiireellisenä

toimena voi olla sopimuksen tekeminen suoraan, muodollinen sopimus julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen jatkamisesta tai määräys hoitaa tiettyjä julkisen palvelun velvoitteita. Viimeksi mainitussa tapauksessa julkisen liikenteen harjoittajalla on oikeus valittaa päätöksestä.

2.2.4 Raskas raideliikenne

Ottaen huomioon rautateiden julkisten henkilöliikennepalvelujen erityisaseman neuvosto sallii viranomaisten tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia suoraan kaiken raskaan raideliikenteen osalta, ellei kansallinen lainsäädäntö sitä kiellä. Lisäksi laajentamalla komission ehdotuksen mukaisesti mahdollisuuden tehdä suoria sopimuksia alueellisesta rautatieliikenteestä ja rautateiden kaukoliikenteestä koskemaan kaikkia rautateiden raskaan liikenteen palveluja, mukaan lukien (esi)kaupunkiraideliikenne ja yhdenmetyt rataverkot, neuvosto pystyy välttämään mahdollisia vaikeuksia, joita voisi aiheutua siitä, että yhtäältä kaukoliikenteen ja alueliikenteen ja toisaalta (esi)kaupunkiraideliikenteen välillä tulisi tehdä ero. Kun liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto pääsi 9.6.2006 asiasta poliittiseen yhteisymmärrykseen, Ruotsin valtuuskunta, johon Italian valtuuskunta yhtyi, teki pöytäkirjaan merkittävän lausuman (Liite I) suorien sopimusten laajentamisesta koskemaan kaikkea raskasta raideliikennettä.

2.3 Sopimusten kesto

Linja-autoja, rautatieliikennettä ja muita raideliikennemuotoja koskevien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten keston osalta neuvosto tasapainottaa yhtäältä taloudelliselta kannalta hyväksyttävän pääoman kuoleetusajan tarpeen ja toisaalta sen, että sopimuksen kesto houkuttelisi uusia liikenteenharjoittajia. Rautatieliikenteen ja muiden raideliikennemuotojen osalta neuvosto on säilyttänyt ehdotetun viidentoista vuoden voimassaoloajan. Linja-autoliikenteen osalta neuvosto on pidentänyt komission ehdottamaa kahdeksan vuoden sopimusaikaa kymmeneen vuoteen. Näin neuvosto noudattaa parlamentin ensimmäisen käsittelyn jälkeen muutettua komission ehdotusta lukuun ottamatta linja-autoliikenteen kahta lisävuotta. Vastapainoksi sille, että sopimuksen tekeminen suoraan laajennetaan koskemaan kaikkea raskasta raideliikennettä, tällaisten sopimusten alkuperäinen kesto ei saa ylittää kymmentä vuotta.

Lisäksi neuvosto on säilyttänyt tietyin muutoksin komission ehdotuksen, jonka mukaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää enintään 50 prosentilla, kun se on investointien kannalta tarpeellista. Neuvosto hyväksyy myös syrjäisimpiä alueita koskevien sopimusten voimassaoloajan pidentämisen enintään 50 prosentilla, jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset.

Yhteinen kanta sallii poikkeustapauksissa sopimusten voimassaoloajan pidentämisen jopa yli 50 prosentilla. Tämä tulee perustella infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään investointiin liittyvällä pääoman kuoleutuksella. Lisäksi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tulee olla tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, ja pidemmän voimassaoloajan myöntäneen viranomaisen on toimitettava komissiolle sopimus sekä perusteet sen pidemmälle voimassaoloajalle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä.

2.4 Sosiaaliset vaatimukset ja palvelujen laatu

Komission vuonna 2005 tekemässä tarkistetussa ehdotuksessa jätetään julkisten henkilöliikennepalvelujen sosiaalisten ja laatukriteerien määrittely viranomaisille toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, toisin kuin vuonna 2000 ja 2002 tehdyissä ehdotuksissa oli laita. Neuvosto kannattaa tätä lähestymistapaa.

Neuvosto täsmentää ja laajentaa komission ehdotuksen sosiaalisten oikeuksien siirtoa koskevaa säännöstä, jossa annetaan viranomaisten päättää, tuleeko valittujen julkisen liikenteen harjoittajien myöntää kyseisten palvelujen tarjoamiseen aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet, jotka henkilöstö olisi saanut, jos olisi tapahtunut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettu luovutus. Neuvosto pitää tätä komission tapaan toissijaisuusperiaatteen piiriin kuuluvana asiana

eikä pidä tarpeellisenä tämän työntekijöiden oikeuksia koskevan säännöksen tekemistä pakolliseksi, kuten parlamentti esitti ensimmäisessä käsittelyssä. Neuvosto lisää kuitenkin tähän säännökseen velvoitteen, jonka mukaan viranomaisten on kyseisiä vaatimuksia määriteltessään toimitettava kansallisen ja/tai yhteisön oikeuden määrittämissä puitteissa. Lisäksi avoimuuden nimissä neuvosto sisällyttää yhteiseen kantaan velvoitteen, jonka mukaan viranomaisten edellyttäessä julkisen liikenteen harjoittajilta tiettyjen sosiaalisten vaatimusten noudattamista, tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksissa on oltava luettelo kyseisestä henkilöstöstä ja niissä on annettava avoimet yksityiskohtaiset tiedot sen sopimusperusteisista oikeuksista sekä edellytyksistä, joiden mukaisesti työntekijöiden katsotaan liittyvän palveluihin.

Asetuksen yksinkertaistamiseksi ja toissijaisuusperiaatteen noudattamiseksi komissio ei sisällyttänyt tarkistettuun ehdotukseensa luetteloa laatukriteereistä, joita viranomaisten tulisi noudattaa julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tehdessään. Yhteisessä kannassaan neuvosto on yhtä mieltä komission kanssa siitä, että viranomaisten tulisi edelleen olla vastuussa laatuvaatimusten määrittelystä. Avoimuuden lisäämiseksi neuvosto asettaa kuitenkin velvoitteen, jonka mukaan viranomaisten on laatuvaatimuksia asettaessaan sisällytettävä ne tarjousasiakirjoihinsa ja julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiinsa.

2.5 Avoimuus

Avoimuuden lisäämiseksi neuvosto suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen, jossa edellytetään, että toimivaltaiset viranomaiset tekevät julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joissa yksinoikeus ja/tai korvaus myönnetään vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Lisäksi julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä ja niiden sisältöä koskeva avoimuus on olennaisen tärkeää, jotta vältetään kilpailun vääristymisen vaara, etenkin jos sopimus tehdään suoraan. Parlamentti painotti useissa ensimmäisen käsittelyn vaiheissa avoimuuden lisäämisen merkitystä julkisen henkilöliikenteen alalla.

Avoimuuden lisäämiseksi edelleen julkisen liikenteen alalla ja vastapainoksi sille, että mahdollisuus sopimuksen tekemiseksi suoraan laajennetaan koskemaan kaikkea raskasta raideliikennettä, neuvosto sisällyttää yhteiseen kantaansa seuraavat toimet:

- Viranomaisten velvoite esittää kenen tahansa asianosaisen pyynnöstä perusteltu päätös julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemisestä suoraan. Tšekin valtuuskunta ilmoitti liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston istunnossa 9.6.2006, että se ei hyväksy tätä säännöstä, ja antoi asiasta liitteessä II olevan pöytäkirjaan merkittävän lausuman;
- Viranomaisten velvoite julkistaa raideliikennettä koskevien suoraan tehtyjen julkista palveluhankintaa koskevien sopimusten osalta tiettyjä tietoja vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä.

Neuvosto kannattaa julkaisemista koskevia komission ehdotuksia, mutta tekee niihin useita muutoksia niiden käytännön sovellettavuuden parantamiseksi ja tarpeettoman byrokratian vähentämiseksi:

- Viranomaisten on julkaistava julkista palveluhankintaa koskevista sopimuksistaan yhdistelmäraportti komission ehdottaman yksityiskohtaisen kertomuksen sijaan;
- Viranomaisten on ilmoitettava julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemisestä viimeistään yhtä vuotta ennen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Tämä velvoite ei koske pieniä sopimuksia;
- Viranomaisten on julkaistava oikaisu, jos julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemisestä annetut tiedot muuttuvat;
- Ennakoilmoitus ei koske kiireellisiä toimia;
- Määräaikaa, jonka kuluessa jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tiedot, joita tarvitaan sen arvioimiseen, ovatko maksetut korvaukset asetuksen mukaisia, pidennetään komission ehdotuksen mukaisesta kahdestakymmenestä työpäivästä kolmeen kuukauteen.

2.6 Siirtymäkausi

Neuvosto tekee useita muutoksia komission ehdottamiin siirtymäkauden järjestelyihin, jotta viranomaisilla ja liikenteenharjoittajilla olisi riittävästi aikaa sopeutua uuteen lainsäädäntöön. Ensinnäkin asetus tulee voimaan kolme vuotta sen julkaisemisen jälkeen. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluja koskevat sopimukset on tehtävä asetuksen mukaisesti 12 vuotta sen jälkeen. Toiseksi neuvosto korvaa yhdellä siirtymäkauden järjestelyllä komission ehdotuksessa olevan järjestelyn, jonka mukaan maantie- ja rautatieliikenteeseen sovelletaan erilaisia siirtymäkausia. Ottaen huomioon, että suorien sopimusten tekemisen mahdollisuus on laajennettu koskemaan raskasta raideliikennettä, neuvosto ei enää pidä perusteltuna sitä, että rautatieliikenteen siirtymäkausi olisi pidempi kuin maantieliikenteen. Kolmanneksi neuvosto valitsee kaksivaiheisen siirtymäkauden sijaan asteittaisen lähestymistavan, jonka ansiosta viranomaiset voivat tiettyssä määrin määritellä itse, kuinka sopimusten teossa sovellettaviin uusiin sääntöihin siirtymistä hallinnoidaan. Jäsenvaltioiden on toimitettava siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon jälkeen kuuden kuukauden kuluessa komissiolle raportti edistymisestään. Komissio arvioi näiden raporttien perusteella, tarvitaanko lisätoimia häiriöiden välttämiseksi julkisten liikennepalvelujen tarjoamisen osalta.

Ennen asetuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten osalta yhteisessä kannassa säädetään siirtymäkauden järjestelystä, joka noudattaa hyvin paljon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsitellyssä tekemä ehdotuksia. Neuvosto pyrkii tasapainoon *pacta sunt servanda* -periaatteen noudattamisen ja sen välillä, ettei markkinoita tarvitsisi sulkea liian pitkäksi ajaksi. Ero tehdään

- oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen ja muuta tarjouskilpailumenettelyä noudattaen tehtävien sopimusten välillä;
- ennen 26.7.2000 — jolloin komissio toimitti alkuperäisen ehdotuksensa julkisen palvelun velvoitteista — tehtyjen ja sen jälkeen tehtyjen sopimusten välillä.

Neuvosto ehdottaa yhteensä neljään luokkaan jaettavien sopimusten osalta yksilöllisiä voimasaolon päättymistä koskevia järjestelyjä. Poikkeuksellisissa tapauksissa, joissa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia, yhteisessä kannassa säädetään sopimuksen soveltamisen jatkamisesta sen voimassaoloajan päättymiseen saakka edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

Neuvosto säilyttää yhteisessä kannassaan komission ehdotuksen mukaisen säännöksen, jonka mukaan viranomaiset voivat siirtymäkauden jälkimmäisen puoliskon aikana kieltää liikenteenharjoittajien osallistumisen järjestämiinsä tarjouskilpailumenettelyihin, jos nämä eivät voi toimittaa näyttöä siitä, että niiden julkisten liikennepalvelujen arvo, josta ne saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä korvausta tai johon niillä on tämän asetuksen mukaisesti myönnetty yksinoikeus, edustaa vähintään puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta. Neuvosto lisää tähän säännökseen kohdan, jonka mukaan viranomaiset eivät saa estää sellaisia liikenteenharjoittajia osallistumasta tarjouskilpailumenettelyihin, jotka jo harjoittavat tarjouskilpailuun kuuluvia palveluja. Neuvosto päätti perusteellisten keskustelujen jälkeen olla hyväksymättä lauseketta, jonka nojalla viranomaiset voisivat kieltää niiden liikenteenharjoittajien osallistumisen tarjouskilpailumenettelyyn, jotka olivat tehneet kaikki tai osan sopimuksiaan suorina. Neuvosto katsoo, että tällainen vastavuoroisuuslauseke ei ole asianmukainen yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntö huomioon ottaen. Yhteisöjen tuomioistuin edellyttää tiukkoja ehtoja vastavuoroisuuslausekkeiden soveltamiselle ja pitää niitä hyväksyttävänä vain asteittaisen vapauttamisprosessin yhteydessä edellyttäen, että ne ovat siirtymäkauden toimenpiteitä, joita sovelletaan vain tietyn ajan.

2.7 Muut merkittävät kysymykset

Neuvoston yhteisessä kannassa huomioon otetut muut merkittävät seikat ovat seuraavat:

- Neuvosto noudattaa komission ehdotusta eikä aseta julkisen maantieliikenteen alalle erityisiä alihankintaa koskevia sääntöjä. Neuvosto pyrkii kuitenkin parantamaan avoimuutta sisällyttämällä yhteiseen kantaan vaatimuksen siitä, että tarjousasiakirjoissa ja julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa on osoitettava selvästi, onko alihankinta mahdollista. Lisäksi sopimuksessa on määriteltävä alihankintaan sovellettavat ehdot kansallisen ja yhteisön lainsäädännön mukaisesti.

- Komissio ehdotti, että asetukset (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumotaan kokonaan. Neuvoston yhteisessä kannassa säädetään, että asetuksen N:o 1191/69 soveltaminen lopetetaan vaiheittain ja uuteen julkisen palvelun velvoitteita koskevaan asetukseen sisällytetään joitain asetuksen N:o 1107/70 erityisiä säännöksiä.
- Neuvosto mukauttaa yhteisessä kannassaan säännöstä, joka koskee komission kertomusta julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan kehittymisestä Euroopassa edellyttäen erityisesti, että julkisten henkilöliikennepalvelujen laatua ja suoraan tehtävien sopimusten vaikutuksia arvioidaan.
- Neuvosto tekee joitain muutoksia asetusehdotuksen liitteeseen parantaakseen korvauksen laskentatapaa suoraan tehtyjen sopimusten osalta, jotta sitä olisi helpompi soveltaa käytännössä.

IV. YHTEENVETO

Neuvosto, joka ei päässyt yhteisymmärrykseen julkisen palvelun velvoitteita koskevista vuosina 2000 ja 2002 tehdyistä komission ehdotuksista, on onnistunut saamaan hyväksytyksi yhteisen kannan vuonna 2005 tehdyn komission ehdotuksen pohjalta. Komissio laati tämän tarkistetun ehdotuksen niiden ehdotusten pohjalta, joita Euroopan parlamentti teki ensimmäisessä käsittelyssä komission alkuperäiseen, vuonna 2000 tehtyyn ehdotukseen, tavoitteena sovittaa yhteen kolmen toimielimen kannat. Koska yhteisessä kannassa noudatetaan pitkälti tämän tarkistetun ehdotuksen lähestymistapaa, neuvosto katsoo, että yhteinen kanta muodostaa hyvän pohjan Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä käytäviä keskusteluja varten.

LIITE I

RUOTSIN LAUSUMA, JOHON ITALIA YHTYI, MERKITTÄVÄKSI 9.6.2006 PIDETYN NEUVOSTON ISTUNNON PÖYTÄKIRJAAN**Kohta 9: Tarkistettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista**

POLIITTINEN YHTEISYMMÄRRYS

Neuvoston päästessä poliittiseen yhteisymmärrykseen yhteisestä kannasta, joka koskee asetusta rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista, Ruotsi haluaa esittää seuraavan kannan:

1. Kuten neuvosto 5.12.2005 pidetyssä istunnossaan sopi, tämän asetuksen päätarkoituksena on laatia oikeussäännöt julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin liittyville korvauksille eikä avata markkinoita edelleen rautatieliikenteen palveluille. Tämän vuoksi rautatieliikenteen palveluja koskevien sopimusten tekeminen suoraan on sisällytetty tähän asetukseen.
2. Neuvoston päätös sallia rautateiden henkilöliikennepalveluja koskevien sopimusten tekeminen jatkuvasti suoraan ei vaikuta komission oikeuteen tehdä uusia säädösehdotuksia rautateiden kotimaan matkustajaliikennemarkkinoiden avaamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston tarkasteltavaksi.
3. Rautateiden kotimaan matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista koskevien uusien ehdotusten on pohjauduttava perusteltuun ratkaisuun siitä, olisiko kaikilla liikenteenharjoittajilla oltava vapaa pääsy rautatieverkkoon vai olisiko julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista järjestettävä tarjouskilpailut vai tulisivatko kyseeseen yksinoikeudet vai molemmat.
4. Koska ei ole rautateiden kansallisten matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista koskevaa yhdenmukaistettua lainsäädäntöä, Ruotsi katsoo, että jäsenvaltioilla on oikeus soveltaa vastavuoroisuustoimenpiteitä, kunhan ne ovat yhteisön oikeuden mukaisia.

LIITE II

TŠEKin TASAVALLAN LAUSUMA MERKITTÄVÄKSI 9.6.2006 PIDETYN NEUVOSTON ISTUNNON PÖYTÄKIRJAAN**Kohta 9: Tarkistettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista**

POLIITTINEN YHTEISYMMÄRRYS

Tšekin tasavalta on täysin tietoinen siitä, että mahdollisimman suuri avoimuus julkisten palvelusopimusten tekemisessä on rautateiden ja maanteiden julkisia henkilöliikennepalveluja koskevan asetusehdotuksen päätavoitteita. Tältä osin Tšekin tasavalta ei vastusta vaatimusta, jonka mukaan toimivaltaisen viranomaisen on pyynnöstä ilmoitettava asianomaiselle osapuolelle päätöksestään, jonka seurauksena julkisia palveluja koskeva sopimus tehdään suoraan, ja että toimivaltainen viranomainen osoittaa toimineensa asetuksen asianomaisten artiklojen mukaisesti, mukaan lukien korvaustasojen vahvistaminen asetuksen liitteessä olevien sääntöjen mukaisesti. Tšekin tasavalta ei kuitenkaan voi hyväksyä (asiakirjan 9840/06) 7 artiklan 4 kohdan nykyistä sanamuotoa, jonka se katsoo vähentävän kaikkien sopimusten suoraan tekemiseen osallistuvien oikeusvarmuutta. Tšekin tasavalta on huolissaan ennen kaikkea siitä, että mielestään vahinkoa kärsinyt osapuoli voisi kiistää kyseisen perustellun päätöksen, jotta tehdään vertailu suoraan tehdyn sopimuksen ja sen oman vaihtoehtoisen tarjouksen välillä. Joissakin tapauksissa tämä voisi näin ollen estää julkisen sopimuksen tekemisen suoraan. Tšekin tasavalta ei voi hyväksyä tätä.

Tämän varauksellisuuden vuoksi Tšekin tasavalta ei voi hyväksyä neuvostossa saavutettua poliittista yhteisymmärrystä tästä ehdotuksesta ja pidättyy sen vuoksi äänestämästä.
