EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 20.7.2005
KOM(2005) 319 lopullinen

2000/0212 (COD)

Tarkistettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista

PERUSTELUT

Johdanto

Julkiseen maaliikenteeseen kuuluvan henkilö- ja tavaraliikenteen ja erityisesti rautatieliikenteen harjoittajat ovat 1900-luvun toisesta puoliskosta alkaen joutuneet tarjoamaan palveluja, jotka eivät ole olleet kaupallisesti kannattavia, ja niiden hinnoittelupolitiikkaa on rajoitettu merkittävästi.

Rautatieliikenne alkoi heikentyä tuntuvasti 1960-luvulla joutuessaan kilpailemaan autoliikenteen kanssa. Esimerkiksi Ranskassa alueellisen rautatieliikenteen määrä väheni 6,4 miljardista 5,2 miljardiin matkustajakilometriin vuosina 1964–1969. Tuolloin valtio ei tukenut juuri lainkaan Ranskan valtion rautateitä SNCF:ää, mutta kymmenen vuotta myöhemmin julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvät tuet lähenivät jo kahta miljardia frangia. Julkisesta maaliikenteestä on tullut rakenteellisesti tappiollista kaikkialla Euroopassa. Maaliikenteen harjoittajat ovat sen vuoksi joutuneet pyytämään valtioita poistamaan julkisen palvelun velvoitteet tai korvaamaan niistä aiheutuneet kustannukset järjestelmällisemmällä tavalla.

Tämä oli ensimmäisiä asioita, joita alettiin käsitellä yhteisen liikennepolitiikan puitteissa. Ennen kaikkea oli päätettävä, olivatko viranomaisten myöntämät edut ja erityisesti taloudelliset edut kohtuullinen korvaus liikenteenharjoittajille asetetuista julkisen palvelun velvoitteista vai olivatko korvaukset valtiontukea. Oli tarpeellista kehittää yhteisön yksityiskohtaiset menetelmät korvausten laskemista varten, jotta voitiin välttää valtiontukimenettelyjen tiukka soveltaminen. Ilman tällaisia menetelmiä Euroopan komission olisi pitänyt tutkia jokainen korvausmekanismi erikseen, mikä olisi raskauttanut merkittävästi kyseisiä menettelyjä ja uhannut lamauttaa koko järjestelmän.

Neuvoston vuonna 1965 tekemän ensimmäisen päätöksen[1] jälkeen annettiin vuonna 1969 asetus[2], joka muodostaa edelleenkin julkiseen maaliikenteeseen kuuluvaan henkilöliikenteeseen sovellettavat yhteisön puitteet.

Kyseinen asetus, joka koskee rauta-, maantie- ja sisävesiliikenteessä harjoitettavaa henkilö- ja tavaraliikennettä, antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden asettaa julkisen palvelun velvoitteita, joiden tavoitteena on varmistaa tiettyjen hinnoittelua, jatkuvuutta, säännönmukaisuutta tai kapasiteettia koskevien vaatimusten mukaiset palvelut, sekä korvata liikenteenharjoittajalle niistä aiheutuneet kustannukset. Asetuksessa määritellään menettelyt, joita noudatetaan ennen korvauksen maksamista, ja siinä vahvistetaan yksityiskohtaiset laskentamenetelmät, joilla varmistetaan korvauksen kohtuullisuus. Näiden sääntöjen mukaan myönnettyihin korvauksiin ei sovelleta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitus- ja lupamenettelyä.

Tätä lainsäädäntökehystä muutettiin viimeksi vuonna 1991 erityisesti laajentamalla sen soveltamisalaa paikallisliikenteeseen.

---

1 Kilpailuun rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä vaikuttavien tiettyjen määräysten yhdenmukaistamisesta 13 päivänä toukokuuta 1965 tehty neuvoston päätös 65/271/ETY.

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

Kyseinen lainsäädäntö tarjosi aivan viime aikoihin saakka riittävät puitteet julkisen liikenteen alalle, jolla toimi yksinomaan kansallisia, alueellisia tai paikallisia palveluntarjoajia. Nykyään se ei kuitenkaan ole enää tarkoituksenmukainen, ja alan toimijoiden on erityisen vaikeaa soveltaa sitä käytäntöön markkinoilla, jotka ovat jatkuvassa muutostilassa. Poikkeuksia on paljon erityisesti paikallisessa julkisessa liikenteessä[3], jossa sopimuksentekovelvollisuutta koskevat poikkeukset eivät sovi kovinkaan hyvin yhteen avoimuuden ja syrjimättömyyden kanssa, joita markkinoiden avautuminen edellyttää. Asetuksessa ei myöskään määritellä yksityiskohtaisia sääntöjä, joiden mukaan julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset olisi tehtävä. Siitä on tullut oikeudellista epävarmuutta aiheuttava säädös, mikä ilmenee jo riita-asioiden lisääntymisenä ja liikenteenharjoittajien haluttomuutena tehdä suuria investointeja, kun pelisääntöjä ei ole määritelty selvästi.

Julkiseen maaliikenteeseen kuuluvassa henkilöliikenteessä (juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteessä ja kaupunkien linja-autoliikenteessä) kuljetettiin vuonna 2004 noin 150 miljoonaa matkustajaa päivässä, työpaikkojen määrä oli 1,5 miljoonaa ja vuosittainen liikevaihto noin 100 miljardia euroa (15 jäsenvaltion EU:ssa). Ala on muuttunut perusteellisesti noin kymmenen viime vuoden aikana, kun sille on ilmaantunut liikenteenharjoittajia, jotka tarjoavat palveluja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa, ja kun viranomaiset ovat päättäneet verrata erilaisia liikennepalveluista tehtyjä tarjouksia.

Huolimatta alalla käynnistyneestä kilpailusta, joka alkoi elvyttää henkilöliikennettä, julkisen liikenteen markkinaosuus kutistui edelleen henkilöautoliikenteen kanssa käydyssä kilpailussa. Henkilöautoliikenteen osuus kasvoikin vuosina 1970–2001 73,8 prosentista 78,2 prosenttiin, kun taas julkisen maaliikenteen osuus supistui 24,7 prosentista 16 prosenttiin[4]. Tässä tilanteessa kävi entistä tarpeellisemmaksi nykyaikaistaa julkista liikennettä ja tehostaa sitä, jotta se olisi säilyttänyt markkinaosuutensa ja jopa kasvattanut sitä sekä myötävaikuttanut ympäristön ja liikkuvuuden paranemiseen.

Ottaen huomioon, että yhteisön lainsäädäntökehys ei ollut enää asianmukainen ja että oli tarpeen parantaa liikennepalvelujen tehokkuutta ja laatua, komissio antoi heinäkuussa 2000 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden, maanteiden ja sisävesien henkilöliikenteeseen liittyviä julkisen palvelun vaatimuksia ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä koskevista jäsenvaltioiden toimista[5]. Ehdotuksen tavoitteena oli nimenomaan poistaa alaa häiritsevä oikeudellinen epävarmuus ja luoda kilpailujärjestelmä, joka tehostaisi palveluja ja tekisi niistä matkustajien kannalta entistä houkuttavampia. Ehdotus rakentuikin useammalle periaatteelle:

- Toimivaltaisen viranomaisen ja palvelujen tarjonnasta vastaavan yhden tai useamman liikenteenharjoittajan välisten suhteiden olisi oltava sopimusperusteisia, jos myönnetään taloudellisia korvauksia tai yksinoikeuksia.

- Sopimusehtoja olisi tarkistettava säännöllisesti ja sopimusten kestoa olisi rajoitettava.

- Julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista olisi järjestettävä tarjouskilpailut lukuun ottamatta niitä tapauksia, joissa sopimukset voidaan tehdä suoraan (esimerkiksi

---

3 Asetuksen 1 artiklan 1 ja 5 kohta, jotka koskevat kaupunki-, esikaupunki- tai alueliikennettä.

4 Lähde: *EU energy and transport in figures*, 2003.

5 KOM(2000) 7–2000/0212 (COD), muutettu ehdotuksella KOM(2002) 107.

asetettaessa tiettyjä rautatie- tai metroliikennettä koskevia ehtoja tai alitettaessa tietty taloudellinen kynnys).

Neuvosto ei ole vieläkään edistynyt ehdotuksen käsittelyssä viisi vuotta sen antamisen jälkeen. Yhteiseen kantaan johtavaa kompromissia ei ole onnistuttu tekemään, koska jäsenvaltioilla on ollut erilaisia kokemuksia maaliikenteen avaamisesta kilpailulle, minkä vuoksi ne ovat olleet hyvin eri mieltä siitä, missä määrin liikenne olisi avattava kilpailulle.

Neuvoston työ keskeytyi pitkäksi ajaksi myös sen vuoksi, että neuvosto odotti yhteisöjen tuomioistuimen tuomiota asiassa Altmark. Heinäkuussa 2003 annettu tuomio lopettikin juridisen keskustelun siitä, mikä luokitellaan valtiontueksi, sillä tuomiossa määritellään selvästi taloudellisen edun käsite, joka on tässä suhteessa keskeinen peruste. Tuomion vaikutus on kuitenkin maaliikenteen kannalta rajallinen, koska asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 vahvistetaan erityiset maaliikennettä koskevat säännöt.

Ottaen huomioon, että Euroopan parlamentti teki ehdotukseen useita tarkistuksia sen ensimmäisessä käsittelyssä vuonna 2001 ja että ehdotuksen käsittely on juuttunut neuvostoon, komissio on pyrkinyt sovittamaan eri näkökannat yhteen tarkistamalla ehdotustaan erityisesti oikeuskäytännön viimeaikaisen kehityksen (Altmark-tuomion) ja yleishyödyllisistä palveluista hiljattain antamansa valkoisen kirjan valossa.

Kysymys siitä, miten julkisen palvelun velvoitteista maksettavia korvauksia olisi säänneltävä, ei koske pelkästään liikenteen alaa. Se koskee monia muitakin aloja ja kuuluu niihin keskeisiin tekijöihin, joista käydään laajaa ja horisontaalista keskustelua komissiossa yleishyödyllisten palvelujen yhteydessä.

1. YLEISHYÖDYLLISET PALVELUT

EY:n perustamissopimuksessa ei esiinny sellaista ilmaisua kuin "yleishyödyllinen palvelu". Kyseinen ilmaisu on johdettu yhteisön käytännössä ilmaisusta "yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu", joka esiintyy perustamissopimuksessakin[6]. Edellisellä ilmaisulla on kuitenkin laajempi merkitys kuin jälkimmäisellä, sillä se käsittää markkinapalvelujen lisäksi muutkin palvelut, joita viranomaiset pitävät yleishyödyllisinä ja joihin on liitetty erityisiä julkisen palvelun velvoitteita.

Ilmaisua "yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvä palvelu" ei ole kuitenkaan määritelty perustamissopimuksessa tai johdetussa oikeudessa. Yhteisön käytännössä katsotaan yleisesti, että sillä tarkoitetaan palveluja, jotka ovat luonteeltaan taloudellisia ja joihin jäsenvaltiot tai yhteisö soveltavat erityisiä julkisen palvelun velvoitteita niiden yleishyödyllisyyden vuoksi.

Yleishyödyllisistä palveluista 12. toukokuuta 2004 julkaistussa komission valkoisessa kirjassa[7] on tehty päätelmiä käynnissä olevasta yleisestä keskustelusta ja käynnistetty pohdinta siitä, millä tavalla yleishyödylliset palvelut voitaisiin taata tehokkaasti sisämarkkinoilla yhteisön politiikkaan sisältyvien yleisten periaatteiden pohjalta.

Valkoisessa kirjassa tähdennetään, että unioni ja jäsenvaltiot jakavat vastuun yleishyödyllisten palvelujen ollessa kyseessä.

---

6 Perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohta.

7 KOM(2004) 374.

Siinä muistutetaan myös, että palvelujen "määritteleminen, järjestäminen, rahoittaminen ja valvonta kuuluu (...) jäsenvaltioiden keskus-, alue- ja paikallisviranomaisille".

Valkoisen kirjan kohdassa 4.3. komissio tähdentää vielä seuraavaa:

"*Jäsenvaltioilla on periaatteessa paljon liikkumavaraa päättää yleishyödyllisten palvelujen järjestämistavasta. Yhteisön tason harmonisointitoimien puuttuessa (...) viranomaiset voivat pääsääntöisesti vapaasti päättää, järjestävätkö ne yleishyödyllisen palvelun itse vai antavatko ne sen jonkin muun (...) tahon tehtäväksi. Yleistä taloudellista etua koskevien palvelujen tarjoajat – myös sisäiset palveluntarjoajat – ovat kuitenkin yrityksiä, joten niihin sovelletaan perustamissopimuksen kilpailusääntöjä.*"

Valkoisessa kirjassa tähdennetään myös, että alakohtaisessa sääntelyssä olisi keskityttävä suuriin verkkotoimialoihin, kuten televiestintään, postipalveluihin sekä kuljetus- ja energia-alaan, joiden piirteisiin kuuluu selvästi yleiseurooppalaisuus. Liikenne on tässä analyysissä keskeinen ala, koska yhteisön alakohtaiset säännöt muodostavat pitkälle kehitetyt puitteet, joissa voidaan säännellä liikennepalvelujen tarjoamista kaikille kansalaisille.

Euroopan parlamentti on eräässä mietinnössään[8] kehottanut laatimaan yhteispäätösmenettelyssä neuvoston kanssa oikeudellisen kehyksen, jossa esitetään yleishyödyllisiä palveluja koskevat yhteiset periaatteet yhteisön lainsäädännössä.

Perustuslakiluonnokseen sisällytettiin oikeusperusta sellaisten lakien antamiseksi, joissa vahvistetaan periaatteet ja erityisesti taloudelliset ja rahoitukselliset edellytykset, joiden pohjalta yleistä taloudellista etua koskevat palvelut voivat täyttää tehtävänsä (III-122 artikla).

Tämä tarkistettu asetusehdotus perustuu alakohtaiseen lähestymistapaan, joka on sopusoinnussa komission edellä mainitussa valkoisessa kirjassa omaksuman yleisen linjan kanssa.

2. JULKISEN PALVELUN VELVOITTEET LIIKENTEEN ALALLA

2.1 Yhteisön säännöstö

Yhteisön säännöt antavat liikenteen alalla jäsenvaltioille mahdollisuuden asettaa julkisen palvelun velvoitteita eli "velvoitteita, joita kyseinen kuljetusyritys ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi kantaakseen tai ei ottaisi kantaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla"[9].

Ilma-[10] ja meriliikennettä[11] koskevassa yhteisön lainsäädännössä edellytetään julkista palvelua koskevien sopimusten kilpailuttamista.

---

8 Vihreästä kirjasta 14 päivänä tammikuuta 2004 annettu Euroopan parlamentin päätöslauselma (T5-0018/2004, 14.1.2004) (Herzogin mietintö).

9 Ks. esim. asetuksen (ETY) N:o 1191/69 2 artiklan 1 kohta.

10 Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1).

11 Neuvoston asetus (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7).

Maaliikenteen ollessa kyseessä yhteisön lainsäädännössä tyydytään vahvistamaan tiukat laskentamenetelmät julkisesta palvelusta maksettavien korvausten laskemiseksi perustamissopimuksen 73 artiklan mukaisesti.

Mainittu artikla on pantu täytäntöön kahdella säädöksellä: tuen myöntämistä koskevalla asetuksella (ETY) N:o 1107/70[12] ja julkisia palveluja koskevalla asetuksella (ETY) N:o 1191/69.

Asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 vahvistetaan yleiset puitteet, joita sovelletaan julkisen palvelun velvoitteisiin maaliikenteen alalla, sekä niistä maksettavia korvauksia koskevat laskentasäännöt. Se antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden asettaa tai pitää yllä erityisiä julkisen palvelun velvoitteita[13], joista niiden on kuitenkin maksettava korvauksia, jos ne aiheuttavat liikenteenharjoittajille kustannuksia[14]. Lisäksi siinä vahvistetaan yksityiskohtaiset laskentamenetelmät korvausten kohtuullisuuden varmistamiseksi[15]. Näiden menetelmien mukaan myönnetyt korvaukset on vapautettu velvollisuudesta ilmoittaa niistä komissiolle eikä niiden mahdollista valtiontukiluonnetta tarvitse tarkastaa ennakolta. Alkuperäistä asetusta ei kuitenkaan sovellettu liikenteenharjoittajiin, jotka tarjosivat pääasiassa paikallisia tai alueellisia liikennepalveluja[16].

Vuonna 1991 annettu muutosasetus 1893/91 ulotti asetuksen koskemaan myös kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen harjoittajia, mutta se antoi myös jäsenvaltioille mahdollisuuden poiketa tästä säännöksestä[17]. Muutosasetuksessa on yleisenä sääntönä, että julkisen palvelun velvoitteen asettaminen korvataan julkisia palveluja koskevien sopimusten teolla[18], mutta toimivaltaiset viranomaiset voivat edelleen asettaa velvoitteita, jotka koskevat kaupunki-, esikaupunki- ja alueellista liikennettä ja tiettyjä yhteiskuntaryhmien etujen mukaista hinnoittelua[19]. Vuonna 1991 muutetussa asetuksessa ei kuitenkaan säädetä siitä, miten julkisia palveluja koskevat sopimukset olisi tehtävä ja olisiko niistä järjestettävä tarjouskilpailuja.

Kansainvälisen kilpailun puuttuessa EU:n ei tarvinnut aivan viime aikoihin saakka pohtia liiemmin, miten julkisia palveluja koskevat sopimukset tehtiin tällä alalla. Ei ollut syytä tutkia kymmenien tuhansien paikallisten sopimusten tekotapoja eikä liikenteenharjoittajille myönnettyjä korvauksia. Tilanne muuttui kuitenkin, kun eräät julkisen liikenteen harjoittajat vastasivat muissa jäsenvaltioissa esitettyihin tarjouspyyntöihin ja tekivät kantelun kansallisille tuomioistuimille tai komissiolle[20], kun ne eivät saaneetkaan sopimuksia. Osa näistä muutoksenhakupyynnöistä päätyi yhteisöjen tuomioistuimeen[21].

---

12 Tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70.

13 Liikennöintivelvoite, kuljetusvelvoite ja hintavelvoitteet (asetuksen 2 artikla).

14 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 6 artiklan 2 kohta.

15 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 3–13 artikla.

16 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 19 artiklan 2 kohta (alkuperäinen vuoden 1969 teksti).

17 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 1 kohta.

18 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 4 kohta.

19 Asetuksen (ETY) N:o 1191/69 1 artiklan 5 ja 6 kohta.

20 Rikkomistapaus 2003/5033 (DE) – paikallisia ja alueellisia julkisia liikennepalveluja koskevat sopimukset – 13 päivänä lokakuuta 2004 annettu virallinen ilmoitus.

21 Maaliskuun 16 päivänä 2004 annettu ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio asiassa T-157/01 "Combus", Danske Busvognmænd vastaan komissio, ja 24 päivänä heinäkuuta 2003 annettu tuomio asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

Komission mielestä näihin kanteluihin ei tulisi reagoida tapauskohtaisesti, vaan perussopimusten valvojana se katsoo edelleen olevan tarpeen antaa asetus, jolla on yksinkertainen päätavoite: säännellä kilpailua, myös alue- ja kaupunkiliikenteestä käytävää kilpailua, jotta varmistettaisiin avoimuus julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä ja täytäntöönpanossa. Tällaisen asetuksen antaminen poistaisi valtiontukiepäilyt, joita liittyy korvausten myöntämiseen palveluista, joita ei ole kilpailutettu.

2.2 Markkinoiden avaaminen

Talousympäristö on muuttunut suuresti julkiseen maaliikenteeseen kuuluvan henkilöliikenteen alalla vuodesta 1969 lähtien. Joidenkin jäsenvaltioiden kaupunki- tai rautatieliikennemarkkinat ovat alkaneet avautua kilpailulle.

Yhdistynyt kuningaskunta aloitti tämän suuntauksen vuonna 1986 poistamalla yksinoikeudet, jotka olivat siihen asti olleet sääntönä linja-autoliikenteen alalla. Lukuun ottamatta Lontoota ja Pohjois-Irlantia kaikki liikenteenharjoittajat voivat nykyään tarjota mitä palveluja haluavat. Toimintakustannukset ovat laskeneet jyrkästi, mutta niin ovat myös käyttömäärät.

Muualla unionissa ei ole kokeiltu tällaista sääntelyn purkamista. Jäsenvaltiot, jotka ovat avanneet markkinansa, ovat mieluummin kehittäneet säännellyksi kilpailuksi kutsutun järjestelmän, jossa toimivaltainen viranomainen myöntää yksinoikeuden määräajaksi avoimen tarjouskilpailun jälkeen, jossa on voitu vahvistaa palvelun taso, laatuvaatimukset ja/tai tariffit.

Tällainen järjestelmä toimii melko hyvin, ja se on tuottanut hyviä tuloksia kaupunkiympäristöissä (muun muassa Tukholmassa, Helsingissä, Kööpenhaminassa, Lontoossa ja Lillessä) sekä alueellisten rautatiepalvelujen alalla (Lissabon, Alankomaiden pohjoisosa ja Saksan osavaltiot) ja kaukoliikenteen palvelujen alalla (Espanjan linja-autoliikenne ja Ruotsin rautatieliikenne). Säänneltyyn kilpailuun liittyy yleensä käyttömäärien lisääntyminen ja kustannusten pieneneminen[22]. Vuonna 2003 noin 25 prosenttia EU:n julkisen maaliikenteen markkinoista oli avattu tällaiselle kilpailulle.

Markkinoiden avaaminen on itse asiassa merkinnyt kansainvälisten markkinoiden kehittymistä julkisten liikennepalvelujen tarjonnassa. Aluksi tietyt yksityiset yritysryhmät, kuten Connex (Ranska), Arriva (Yhdistynyt kuningaskunta) ja Concordia (Alankomaat) yrittivät kaikkein aktiivisimmin saada sopimuksia kotimaansa ulkopuolelta. Monet näistä liikenteenharjoittajista saavat nykyään yli 50 prosenttia liikevaihdostaan muista maista kuin omastaan. Niiden jälkeen markkinoille on tullut julkisen sektorin ryhmiä, kuten DB (Saksa), NS (Alankomaat) ja RATP (Ranska). Perinteiset kansalliset liikenteenharjoittajat ovat hyödyntäneet tätä kehitystä toimiakseen tai saadakseen jalansijaa uusilla markkinoilla kotimaassaan (kuten Pariisin kaupunkiliikenteen harjoittaja RATP Mulhousessa ja Clermont-Ferrandissa) tai ulkomailla (kuten Alankomaiden kansallinen rautatieyritys NS, joka on saanut sopimuksen Liverpoolin kaupungin raideliikenteen harjoittamisesta).

---

22 Ks. *Report on public transport contracting*, Colin Buchanan ja kumppanit, 2002, luku 2 (http://europa.eu.int/comm/energy/en/fa_2_fr.html).

3. VUONNA 2000 ANNETTU JA VUONNA 2002 MUUTETTU KOMISSION EHDOTUS

Kilpailulle avautuvien markkinoiden kehittyminen edellyttää julkisen maaliikenteen alalla, että julkisen palvelun velvoitteita varten kehitetään avoin sääntelyjärjestelmä, jonka avulla vältetään korvausten luokittelu valtiontuiksi.

Komissio ehdotti 26. heinäkuuta 2000 asetusta, jonka perusperiaatteena oli, että viranomaisen ja liikenteenharjoittajan välisten suhteiden tulisi olla sopimusperusteisia ja että julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista olisi järjestettävä tarjouskilpailut, jotta sopimusten teko olisi avointa ja syrjimätöntä. Alkuperäisessä ehdotuksessa otettiin huomioon useita poikkeustilanteita, joissa viranomainen olisi voinut tietyillä ehdoilla päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouspyyntöä. Poikkeukset olisi sallittu

- rautatieliikenteen alalla turvallisuussyistä
- metroliikenteen tai kevyen raideliikenteen alalla kustannus- tai turvallisuussyistä
- integroitujen palvelujen alalla kustannus- tai turvallisuussyistä; integroiduissa palveluissa käytetään useita liikennemuotoja, mistä ovat esimerkkeinä Brysselin julkista liikennettä hoitavan STIBin ja Pariisin julkista liikennettä hoitavan RATPin sopimukset
- sopimuksen ennakoidun vuosittaisen arvon olleessa alle 800 000 euroa.

Euroopan parlamentti hyväksyi ehdotuksen ensimmäisessä käsittelyssä marraskuussa 2001 myönteisen kannanoton, joka sisälsi kuitenkin yli sata tarkistusta. Merkittävin niistä oli tarkistus 61, jonka tavoitteena oli suojella paikallisia[23] julkisia liikennepalveluja kilpailulta sellaisissa tapauksissa, joissa toimivaltainen viranomainen päättää itse tarjota kyseisiä palveluja ainoana palveluntarjoajana. Tämä kanta edellytti vastavuoroisuuslausekkeen noudattamista, ja komissio hyväksyikin tällaisen lausekkeen vuonna 2002 antamaansa muutettuun ehdotukseen, jossa se yhdistettiin siirtymäkauteen.

Muilla tarkistuksilla pyrittiin erityisesti muuttamaan poikkeusluetteloa (poistamalla siitä integroituja palveluja koskeva poikkeus ja laajentamalla poikkeusten perustaa muissa tapauksissa) tai pidentämään sopimusten voimassaoloaikaa (koska liian lyhytaikaiset sopimukset olisivat voineet luoda tarjonnan jatkuvuuteen, investointeihin ja henkilöstön pysyvyyteen liittyviä ongelmia) ja siirtymäkautta.

Komissio antoi helmikuussa 2002 parlamentin kannanoton pohjalta muutetun ehdotuksen, johon se sisällytti vain osan näistä tarkistuksista seuraavasti:

- Sopimusten voimassaoloaikaa pidennettiin (kahdeksaan vuoteen linja-autoliikenteessä ja 15 vuoteen rautatieliikenteessä).
- Siirtymäkautta pidennettiin (kahdeksaan vuoteen).
- Kilpailumenettelyä koskevien poikkeusten luetteloa muutettiin. Erityisesti korotettiin vähimmäisarvoa, jonka alittuessa sopimuksia voidaan tehdä suoraan (800 000 eurosta kolmeen miljoonaan euroon) ja poistettiin integroituja palveluja koskeva poikkeus.

---

23 "Paikallisuus" määriteltiin tässä yhteydessä seuraavasti: "liikennepalvelua tarjotaan enintään 50 km:n pituisella reitillä".

Muutettuun ehdotukseen ei kuitenkaan sisällytetty tarkistukseen 61 liittyneitä mekanismeja.

Kuten edellä todettiin, neuvostossa käydyt neuvottelut osoittivat pian, että ehdotuksen taakse ei todennäköisesti saataisi riittävää enemmistöä eikä ehdotuksen hyväksymiseen ollut todellista poliittista tahtoa. Koska jäsenvaltioilla oli hyvin erilaisia kokemuksia markkinoiden avaamisesta, ne alkoivat pian esittää eriäviä näkemyksiä siitä, missä määrin maaliikenne olisi avattava kilpailulle. Lisäksi neuvosto keskeytti ehdotuksen käsittelyn Espanjan puheenjohtajakauden (vuoden 2002 alkupuoliskon) loppupuolella sillä verukkeella, että se odotti yhteisöjen tuomioistuinten tuomiota asiassa Altmark, eikä se enää jatkanut ehdotuksen käsittelyä sen jälkeen. Jäsenvaltioilla oli itse asiassa täysin erilaisia näkemyksiä ehdotuksen avainkohdista:

- Eräät jäsenvaltiot, jotka olivat avaamassa julkisen maaliikenteen markkinoita osittain tai kokonaan ja edenneet siinä eri vaiheisiin, kannattivat yleisesti ottaen ehdotusta, mutta osa niistä valitti sitä, että ehdotus ei mennyt tarpeeksi pitkälle ja siinä annettiin liian suuret mahdollisuudet tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia suoraan.

- Toiset jäsenvaltiot ja erityisesti muutamat niistä, joilla on edelleen merkittäviä julkisia monopoleja tällä alalla, olivat ehdotusta vastaan ja kannattivat vallitsevan tilanteen säilyttämistä.

- Jäsenvaltiot esittivät eriäviä mielipiteitä myös asetuksen soveltamisalasta ja siihen kuuluvista liikennemuodoista (pitäisikö asetusta soveltaa ainoastaan linja-autoliikenteeseen vai kaikkiin kaupunkiliikenteen muotoihin, raitiovaunu- ja metroliikenne mukaan luettuina, ja pitäisikö sitä soveltaa myös rautatieliikenteeseen).

4. TUOMIO ASIASSA ALTMARK

Oikeuskäytännössä tapahtuneiden muutosten vuoksi[24] viime vuosina on kiinnitetty suurta huomiota siihen kysymykseen, ovatko talouden eri aloilla julkisista palveluista myönnetyt korvaukset EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea. Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Altmark Trans GmbH hiljattain antama tuomio[25] on kieltämättä vaikuttanut merkittävästi tähän keskusteluun. Komissiokin reagoi siihen nopeasti ehdottamalla jo helmikuussa 2004 toimenpiteitä, joilla täsmennetään tuomion seurauksia. Kyseinen lainsäädäntöpaketti hyväksyttiin heinäkuussa 2005. Toimenpiteet koskevat kaikkia talouden aloja paitsi maaliikennettä. Siihen sovelletaan omaa oikeusperustaa, jolle myös tämä asetus perustuu.

Asiaan vaikuttavat seikat

---

24 Asiassa T-106/95, FFSA, 27. helmikuuta 1997 annettu tuomio (Kok. 1997, s. II-0229) ja asiassa T-46/97, SIC, 10. toukokuuta 2000 annettu tuomio (Kok. 2000, s. II-2125). Asiassa C-53/00, Ferring, 22. marraskuuta 2001 annettu tuomio (Kok 2001, s. I-9067). Ks. myös julkisasiamies Jacobsin asiassa GEMO (C-126/01) 30. huhtikuuta 2002 esittämä ratkaisuehdotus, joka vahvistettiin 20. marraskuuta 2003 annetulla tuomiolla.

25 Asiassa C-280/00, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, 24. heinäkuuta 2003 annettu tuomio.

Asia koskee Saksassa Stendalin alueella julkista liikennettä harjoittavan kahden pienen yrityksen välistä riitaa. Vuonna 1994 toiselle niistä myönnettiin ilman tarjouskilpailua luvat liikennöidä tiettyjä linja-autoreittejä. Toinen yritys, joka katsoi tulleensa väärin kohdelluksi, riitautti lupien myöntämisen ja kanteli korvauksista, jotka sen kilpailija oli saanut viranomaisilta.

Koska Saksan lainsäädäntö ei salli tietyntyyppisten korvausten myöntämistä muutoin kuin tarjouspyynnön perusteella, kansallisen tuomioistuimen oli päätettävä, kuuluivatko kyseiset korvaukset tähän luokkaan. Päättääkseen asiasta sen oli selvitettävä, voivatko viranomaiset suorittaa korvaukset ottamatta huomioon yhteisön valtiontukisääntöjä. Tätä varten se pyysi vuonna 2000 yhteisöjen tuomioistuimelta ennakkoratkaisua perustamissopimuksen 73 ja 87 artiklan ja asetuksen (ETY) N:o 1191/69 tulkinnasta.

Heinäkuussa 2003 antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin täsmentää, miten perustamissopimuksen valtiontukimääräyksiä sovelletaan julkisiin palveluihin yleensäkin ja erityisesti julkiseen liikenteeseen. Vastoin joitakin odotuksia Altmark-tuomio ei aiheuta kovinkaan suuria muutoksia liikenteen alalla.

Tuomion vaikutukset liikenteen alaan

Maaliikenteeseen kuuluvan henkilöliikenteen alalla Altmark-tuomio johtaa seuraavaan oikeudelliseen tilanteeseen:

- Tuomio vahvistaa, että useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 1995 alkaen avanneet liikennemarkkinoitaan muihin jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten kanssa käytävälle kilpailulle. Sen vuoksi julkisen liikenteen harjoittajille – myös pienille paikallisille liikenteenharjoittajille – myönnetyt korvaukset voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan[26], ja komission on periaatteessa selvitettävä, onko ne luokiteltava valtiontueksi.

- Kun on kyse erityisesti julkisen maaliikenteen alasta, tuomioistuin toteaa, että on olemassa joukko erityissääntöjä, jotka koskevat liikenteenharjoittajille myönnettäviä korvauksia. Nämä säännöt esitetään perustamissopimuksen 73 artiklassa ja vastaavassa johdetussa oikeudessa eli asetuksissa 1191/69, 1192/69 ja 1107/70[27]. Altmark-tuomio vahvistaakin, että 73 artikla on erityismääräys (*lex specialis*) suhteessa perustamissopimuksen 86 artiklan 2 kohtaan, koska siinä vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan julkisen liikenteen alalla julkisista palveluhankinnoista maksettaviin korvauksiin. Sen vuoksi 73 artiklan määräysten vastaiset korvaukset (kyseinen artikla on pantu kokonaan täytäntöön asetuksilla 1107/70 ja 1191/69) eivät ole valtiontukea, joka olisi perustamissopimuksen kanssa yhteensopivaa 86 artiklan 2 kohdan tai perustamissopimuksen muiden määräysten nojalla.

- Tuomio vahvistaa siis, että julkisesta liikenteestä myönnettävät korvaukset kuuluvat julkisia palveluja koskevan asetuksen (ETY) N:o 1191/69 soveltamisalaan. Jäsenvaltiot, jotka eivät sovella näitä sääntöjä, laiminlyövät velvollisuutensa varmistaa yhteisön

---

26 Altmark-tuomion 77–82 kohta.

27 Neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä; neuvoston asetus (ETY) N:o 1192/69, annettu 26 päivänä kesäkuuta 1969, yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi ja neuvoston asetus (ETY) N:o 1107/70, annettu 4 päivänä kesäkuuta 1970, tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen.

oikeuden asianmukainen soveltaminen. Lisäksi näiden säännösten vastaiset korvaukset voidaan luokitella valtiontueksi ja perustamissopimuksen vastaisiksi korvauksiksi.

- Tuomiossa käsitellään erikseen niiden jäsenvaltioiden tilannetta, jotka ovat antaneet mahdollisuuden poiketa edellä mainitun asetuksen säännöksistä paikallisliikenteen alalla. Tällaisissa tapauksissa korvaukset, jotka eivät täytä neljää Altmark-tuomion mukaista ehtoa (ks. jäljempänä), on luokiteltava valtiontueksi, johon on saatava komission hyväksyntä[28].

Tämä oikeudellinen tilanne aiheuttaa suuria ongelmia, koska asetus (ETY) N:o 1191/69, jota voidaan soveltaa useimpiin julkisen liikenteen palveluista maksettaviin korvauksiin, ei vastaa enää alan taloudellista tilannetta ja koska Altmark-tuomion mukaisten neljän ehdon noudattamista on hyvin vaikea todentaa, kun säännöistä tehdään paikallisliikennettä koskevia poikkeuksia. Neljännen ehdon arviointi on erityisen ongelmallista alan erityisluonteen vuoksi.

Ainoa tapa välttää oikeudellinen epävarmuus tällä alalla on antaa uusi asetus, jossa vahvistetaan avoin sääntelyjärjestelmä julkisen palvelun velvoitteiden myöntämistä ja niistä maksettavia korvauksia varten.

Tuomion vaikutukset muihin aloihin

Yhteisöjen tuomioistuin täsmensi muiden julkisten palvelujen kuin maaliikenteen osalta, mitkä neljä ehtoa julkisen palvelun velvoitteesta maksettavan korvauksen on täytettävä, jotta sitä ei katsottaisi taloudelliseksi eduksi ja luokiteltaisi valtiontueksi:

- Edunsaajayrityksellä on todella selvästi määriteltyjä julkisen palvelun velvoitteita, jotka sen on täytettävä.

- Korvausmenetelmä on vahvistettu etukäteen avoimella ja puolueettomalla tavalla.

- Korvaus ei ylitä julkisen palvelun velvoitteen suorittamisesta aiheutuneita kustannuksia.

- Jos ei ole järjestetty tarjouskilpailua, korvaus on vahvistettava valitsemalla vertauskohdaksi hyvin johdettu ja riittävän hyvin varustettu keskivertoyritys.

Kuten edellä todettiin, komissio antoi tuomion jälkeen helmikuussa 2004 päätösehdotuksen sekä ehdotuksen sääntelyjärjestelmäksi, joka koskee perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamista julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin. Koska kyseinen artikla ei koske liikennettä, jota säännellään erityisesti 73 artiklalla, kyseiset ehdotukset eivät koske maaliikenteen alalla julkisista palveluista maksettavia korvauksia[27].

5. KOMISSION EHDOTTAMA UUSI LÄHESTYMISTAPA

Edellä esitetyn analyysin pohjalta komissio on päättänyt antaa tarkistetun ehdotuksen, jossa otetaan huomioon yleishyödyllisiä palveluja koskevasta komission valkoisesta kirjasta käydyt keskustelut, Altmark-tuomio sekä muut lainsäädäntöehdotukset, jotka koskevat rautateiden

---

28 Komissio voi hyväksyä tämäntyyppisen valtiontuen ainoastaan asetuksen 1107/70 nojalla (ks. 3 artiklan 1 kohta).

henkilöliikennepalveluja. Komission mielestä tämä uusi asetus olisi annettava mahdollisimman pian.

Tarkistetussa ehdotuksessa pyritään vahvistamaan yksityiskohtaiset säännöt, joilla säännellään niitä toimivaltaisten viranomaisten toimia – yksinoikeuksien myöntämistä ja korvauksien maksamista julkisen palvelun velvoitteista – jotka voivat todennäköisimmin vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Komissio ehdottaa yhteisön ja jäsenvaltioiden välisen vastuunjaon puitteissa, että sen alkuperäistä ehdotusta **yksinkertaistetaan** ja **joustavoidaan** ja että **toissijaisuusperiaate** otetaan aiempaa paremmin huomioon.

Yksinkertaistamistavoite näkyy ennen kaikkea pyrkimyksenä selventää ehdotettuja mekanismeja sekä artiklojen määrän vähenemisenä.

Yksinkertaistaminen koskee erityisesti niitä mekanismeja, joilla myönnetään julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Se on toteutettu esimerkiksi jättämällä pois vuonna 2002 annetun ehdotuksen 7 a ja 8 artiklassa ehdotetut keinot, jotka antoivat mahdollisuuden tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia suoraan käyttämällä monimutkaisia laatuvertailumekanismeja ilman virallista tarjouspyyntöä. Uuteen ehdotukseen sisältyy ainoastaan kaksi tapaa tehdä sopimuksia: tarjouspyyntö ja sopimuksen suora tekeminen.

Samaan yksinkertaistamiseen on pyritty laadittaessa liitettä säännöistä, joita sovelletaan korvauksiin tarjouspyynnön puuttuessa. Liitteen tavoitteena on vahvistaa puolueettomat, avoimet ja realistiset menetelmät, jotka rakentuvat yhteisön oikeuteen vakiintuneille periaatteille (ei liian suuria korvauksia eikä ristiintukemista, erillinen kirjanpito, kustannusten todentaminen sekä laadun ja tehokkuuden edistäminen).

Joustavuustavoite ilmenee ennen kaikkea siinä, että tunnustetaan toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuus tarjota itse tai sisäisen liikenteenharjoittajan kautta julkisen liikenteen palveluja ilman kilpailumenettelyä. Tämä mahdollisuus on kuitenkin sidottu tiukasti avoimuuden lisäämiseen ja sellaisten tarkkojen kriteereiden vahvistamiseen, joita sovelletaan julkisen palvelun velvoitteista maksettaviin korvauksiin. Siihen on myös liitetty ehto, joka koskee toimivaltaisen viranomaisen tai sen sisäisen liikenteenharjoittajan maantieteellistä toimivalta-aluetta (ks. 5 artiklan 5 kohta).

Samalla kun tunnustetaan viranomaisten mahdollisuus tuottaa itse liikennepalveluja liikennemuodosta riippumatta (linja-auto-, raitiovaunu-, metro- ja junaliikenne sekä integroidut palvelut), lyhennetään luetteloa tapauksista, joissa voidaan poiketa velvollisuudesta kilpailuttaa julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset (luettelosta on ennen kaikkea jätetty pois poikkeukset, jotka koskevat metro- tai kevyen raideliikenteen palvelujen tarjontaa). Integroituja palveluja koskeva poikkeus oli Euroopan parlamentin pyynnöstä jätetty pois jo vuonna 2002 annetusta muutetusta ehdotuksesta. Näin ollen ainoastaan alueellisten rautatiepalvelujen ja rautateiden kaukoliikenteen osalta tehdään poikkeus tästä velvollisuudesta.

Joustavuustavoite ilmenee myös liikkumavarana, jota on ehdotettu sopimusten voimassaoloaikaan 4 artiklan 5 ja 6 kohdassa, sekä siirtymäkauden pidentämisenä rautatieliikennepalvelujen osalta. **Toissijaisuusperiaate** on otettu paremmin huomioon lähestymistavassa, jota sovelletaan alueellisen liikenteen tai rautateiden kaukoliikenteen

määritelmään, sekä säilyttämällä kynnysarvot, joiden alittuessa sopimukset voidaan tehdä suoraan.

Lisäksi komissio antaa viranomaisille suuremman vapauden organisoida kilpailumenettelyn yksityiskohdat. Niinpä se ei ole laatinut luetteloa valintaperusteista, jotka toimivaltaisten viranomaisten tulisi ottaa huomioon tehdessään julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia. Se on myös päättänyt olla asettamatta alihankintaa (entinen 9 artiklan 1 kohta) tai määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä (entinen 9 artiklan 2 kohta) koskevia erityissääntöjä yksinomaan julkista maaliikennettä varten, koska ne olisivat aiheuttaneet turhaa jäykkyyttä, mikä on todettu tähänastisessa keskustelussakin.

Komissio on vastaavasti päättänyt olla puuttumatta uudessa ehdotuksessaan siihen, miten julkisen liikenteen tai matkustajille annettavien tietojen riittävä laatu määritellään, minkä vuoksi uuteen ehdotukseen ei ole otettu mukaan alkuperäisen ehdotuksen 4 ja 4 b artiklaa. Tämän ansiosta komissio voi ottaa paremmin huomioon eri lähestymistapojen erilaisuuden tässä asiassa ja luoda samalla johdonmukaisen järjestelmän.

Tämä uusi ehdotus, joka heijastaa komission pyrkimystä vahvistaa avoimuuden, oikeudenmukaisuuden ja tiedonsaannin periaatteita, takaa oikeudellisen varmuuden ja säilyttää samalla yleishyödyllisten palvelujen erikoisluonteen ottaen huomioon, että tällaiset palvelut ovat eurooppalaisen mallin keskeinen osa.

ARTIKLAKOHTAISET PERUSTELUT

Yleiskuva ehdotetusta asetuksesta ja selvitys muutoksista, joita on tehty suhteessa 21. helmikuuta 2002 annettuun muutettuun ehdotukseen[29].

1 artikla: Tarkoitus ja soveltamisala

Asetuksen soveltamisala on 1 artiklan mukaan sama kuin aiemmassa lainsäädännössä. Kyseisessä artiklassa rajoitetaan asetuksen tavoitteet sellaisten yksityiskohtaisien sääntöjen vahvistamiseen, joilla säännellään niitä toimivaltaisten viranomaisten toimia – yksinoikeuksien myöntämistä ja korvauksien maksamista julkisen palvelun velvoitteista – jotka voivat todennäköisimmin vaikuttaa kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Tämä rajoitus ja tarve keskittyä siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, on johtanut seuraavien aiemman ehdotuksen artiklojen poisjäämiseen: 4, 4 a, 4 b, 7 a (paitsi 1 kohta), 8, 9 (paitsi 3 kohta), 12 (paitsi 1 kohta), 14 ja 18 artikla.

2 artikla: Määritelmät

Ehdotuksen 2 artiklassa määritellään keskeiset käsitteet. Liikenteenharjoittajan ja julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen määritelmät on laadittu siten, että ne käsittävät kaikki viranomaisten ja liikenteenharjoittajien väliset oikeussuhteet. Sisäisen liikenteenharjoittajan, toimivaltaisen paikallisen viranomaisen sekä alueellisen rautatieliikenteen ja rautateiden kaukoliikenteen määritelmillä on pyritty mahdollistamaan sopimusten tekeminen suoraan 5 artiklan mukaisesti.

3 artikla: Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja yleiset säännöt

---

29 KOM (2002)107.

Tähän artiklaan on sisällytetty entinen 3 artikla, joka koski velvollisuutta tehdä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus valitun liikenteenharjoittajan kanssa, ja se sisältää myös entisen yleisiä sääntöjä koskevan 10 artiklan mutta yksinkertaistetussa muodossa, koska tavoitteena on ollut rajoittaa järjestelmä siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä.

4 artikla: Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

Kyseinen artikla vastaa sisällöltään ja sopimusten voimassaoloajalta entistä 6 ja 6 a artiklaa, 9 artiklan 3 kohta ja 16 artiklaa, ja siinä otetaan huomioon viimeaikainen oikeuskäytäntö (Altmark-tuomio), joka koskee velvollisuutta määritellä julkisen palvelun velvoitteet sekä sääntöjä, joiden mukaan lasketaan niistä maksettavat korvaukset.

5 artikla: Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

Artiklan 1 kohdassa täsmennetään, mikä on artiklan yhteys julkisia hankintoja koskevaan yhteisöön säännöstöön (entinen 2 artikla). Artiklan 2 kohdassa tunnustetaan, että paikalliset viranomaiset voivat tarjota julkisia liikennepalveluja itse tai antaa ne sellaisen sisäisen liikenteenharjoittajan hoidettavaksi, joka on sellaisessa toimivaltaisen viranomaisen määräysvallassa, joka vastaa viranomaisen omiin yksikköihinsä käyttämää valtaa. Edellytyksenä muun muassa on, että liikenteenharjoittajan toiminta rajoittuu paikallishallinnon maantieteelliselle alueelle.

Artiklan 3 kohdassa toistetaan periaate, jonka mukaan sopimuksista on järjestettävä tarjouskilpailut, ja se sisältää myös entisen 12 artiklan 1 kohdan, joka koski tarjouskilpailuihin sovellettavia periaatteita. Lisäksi siinä annetaan neuvottelumahdollisuus.

Artiklan 4 kohta (pienet sopimukset[30]), 5 kohta (kiireelliset toimenpiteet) ja 6 kohta (alueelliset rautatiepalvelut ja rautateiden kaukoliikenne) vastaavat osittain entistä 7 artiklan 1 ja 4 kohtaa ja 7 b artiklaa, jotka koskivat poikkeuksia kilpailuttamisvelvollisuudesta.

6 artikla: Julkisista palveluista maksettavat korvaukset

Artiklan 1 kohdassa viitataan 4 artiklan ja liitteen säännöksiin, jotka koskevat sopimusten suoralle tekemiselle asetettuja vaatimuksia ja niistä maksettavien korvausten laskemiseen sovellettavia sääntöjä.

Artiklan 2 kohdassa vahvistetaan toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudet komissiota kohtaan, millä pyritään varmistamaan asetuksen asianmukainen soveltaminen.

7 artikla: Julkaiseminen

Artiklassa on säännökset keinoista (vuosikertomus ja julkaiseminen EUVL:ssä), joilla varmistetaan riittävä avoimuus.

8 artikla: Siirtymäkausi

---

30 Lähde: Kansainvälisen julkisen liikenteen liitto (UITP).

Artikla vastaa sisällöltään entistä 17 artiklaa mutta yksinkertaistetussa muodossa. Sopimusten voimassaoloaikoja koskevan mallin mukaisesti siinä erotetaan toisistaan siirtymäkauden pituus linja-autoliikenteen alalla (8 vuotta) ja rautatieliikenteen alalla (10 vuotta).

Artiklassa on säännökset mekanismista, jolla tarjouspyynnöt otetaan vähitellen käyttöön, sekä sopimuksista, jotka on tehty ennen asetuksen voimaantuloa.

Siinä noudatetaan siirtymäkautta koskevan vastavuoroisuuden periaatetta.

9 artikla: Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa

Artikla vastaa sisällöltään entistä 11 artiklaa. Sen mukaan ainoastaan sellaiset korvaukset, jotka on asetuksen mukaisesti maksettu julkisen palvelun velvoitteista, ovat yhteismarkkinoille soveltuvia. Artiklan mukaan tällaisista korvauksista ei myöskään tarvitse tehdä ilmoitusta.

10 artikla: Kumoaminen

Artikla vastaa sisällöltään entistä 20 artiklaa, ja sillä kumotaan myös vanhentunut asetus 1107/70 kokonaan. Perustamissopimuksen 73 artiklan mukaan, joka koskee ainoastaan maaliikennettä, valtiontukisäännöistä voidaan poiketa kahdessa tapauksessa: kun on kyse liikenteen (maaliikenteen) yhteensovittamiseen tarkoitetusta tuesta tai julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä maksettavista korvauksista, jotka ovat valtiontukea. Asetuksella 1107/70 pannaan täytäntöön yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat liikenteen yhteensovittamiseen liittyviä poikkeuksia. Komissio, joka on ottanut huomioon maaliikennealan kehityksen, ei ole enää ajan mittaan vedonnut edellä mainitussa asetuksessa lueteltuihin poikkeuksiin, vaan on käyttänyt niiden sijasta horisontaalisia poikkeussäännöksiä, joilla pannaan täytäntöön perustamissopimuksen 87 artiklan 2 ja 3 kohta. Kumoamalla asetus 1107/70 poistetaan rajoitukset (asetuksen 3 artiklan 1 kohta), jotka liittyvät maaliikenteen yhteensovittamista koskevien perustamissopimuksen 73 artiklan määräysten soveltamiseen.

11 artikla: Seuranta

Tässä artiklassa säädetään, että komissio seuraa asetuksen täytäntöönpanoa sekä julkisen henkilöliikenteen tarjonnan kehittymistä Euroopassa.

Liite: Korvaukseen sovellettavat säännöt 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa

Tämä liite on yksinkertaisempi kuin aiempi liite ja rajoittuu siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä niiden sääntöjen määrittelemiseksi, joita sovelletaan tarjouspyynnön puuttuessa.

2000/0212 (COD)

Tarkistettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista

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,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) EY:n 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 estä yrityksiä hoitamasta niille uskottuja erityistehtäviä.

(3) Perustamissopimuksen 73 artikla on erityismääräys (*lex specialis*) suhteessa 86 artiklan 2 kohtaan. Edellisessä 73 artiklassa vahvistetaan säännöt, joita sovelletaan julkisista palveluista maksettaviin korvauksiin maaliikennealalla.

(4) Liikennepolitiikkaa käsittelevän valkoisen kirjan[31] mukaan yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteena on taata turvalliset, tehokkaat ja hyvälaatuiset liikennepalvelut säännellyllä kilpailulla, joka takaa myös joukkoliikennepalvelujen avoimuuden ja suorituskyvyn, kun otetaan huomioon erityisesti sosiaaliset ja ympäristöön ja aluesuunnitteluun liittyvät tekijät, tai jonka avulla voidaan tarjota tiettyjä hintaehtoja määrätyille matkustajaryhmille ja poistaa eri jäsenvaltioista peräisin olevien kuljetusyritysten välisiä eroja, jotka voivat aiheuttaa merkittävää kilpailun vääristymistä.

(5) Monet yleisen edun kannalta välttämättömät maaliikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava puuttua asiaan tällaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi. Menetelmiin,

---

31 KOM(2001) 370.

joita toimivaltaiset viranomaiset voivat käyttää varmistaakseen julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan, kuuluvat seuraavat: yksinoikeuksien myöntäminen liikenteenharjoittajille, taloudellisen korvauksen antaminen liikenteenharjoittajille sekä kaikkia liikenteenharjoittajia koskevien yleisten sääntöjen asettaminen julkisen liikenteen harjoittamiselle.

(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 palveluja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa. Kansallisen lainsäädännön kehittyminen on kuitenkin johtanut sovellettujen menettelyjen välisiin eroihin ja luonut oikeudellista epävarmuutta liikenteenharjoittajien oikeuksista ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuuksista. Asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 ei säädetä siitä, miten julkisia palveluja koskevat sopimukset olisi tehtävä Euroopassa, eikä myöskään siitä, missä tapauksissa ne olisi kilpailutettava. Yhteisön oikeudellinen kehys olisi siis syytä saattaa ajan tasalle.

(7) Jotta toimivaltaiset viranomaiset voisivat järjestää julkisen liikenteen palvelut tavalla, joka parhaiten vastaa asukkaiden tarpeita, viranomaisten on voitava valita vapaasti julkisen liikenteen harjoittaja tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten mukaisesti. Avoimuusperiaatteen, kilpailevien liikenteenharjoittajien yhtäläisen kohtelun periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen noudattamisen varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että korvauksia tai yksinoikeuksia myönnettäessä toimivaltaisen viranomaisen ja valitun julkisen palvelun tarjoajan välisessä sopimuksessa määritetään julkisen palvelun velvoitteiden luonne sekä sovitut korvaukset. Sopimuksen muoto tai nimitys voi vaihdella jäsenvaltion oikeudellisen järjestelmän mukaan.

(8) Toisin kuin asetuksessa (ETY) N:o 1191/69, jonka soveltamisalaan kuuluvat myös sisävesiliikenteen julkiset palvelut, tässä uudessa asetuksessa ei ole katsottu sopivaksi säännellä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemistä kyseisellä erityisalalla. Sisävesiliikenteen julkisten palvelujen järjestämiseen on siis sovellettava perustamissopimuksen yleisiä periaatteita.

(9) Yhteisön oikeuden kannalta ei ole merkitystä sillä, ovatko näiden liikennepalvelujen 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 määritellä yleistä taloudellista etua koskevia palveluja, sekä perustamissopimuksen 5 artiklan mukaisiin toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteeseen.

(10) Tiettyjä liikennepalveluja tarjotaan lähinnä niiden historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi. Tällaisilla toiminnoilla on selvästi toinen tarkoitus kuin julkisen henkilöliikenteen tarjoamisella, minkä vuoksi julkisen palvelun vaatimuksiin sovellettavien sääntöjen ja menettelyjen ei tulisi koskea niitä.

(11) 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 liikenteenharjoittajan tehtäväksi.

(12) 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 voimassaoloaikaa olisi yleensä rajoitettava. Pitempiaikaisten sopimusten olisi kuitenkin oltava mahdollisia silloin, kun liikenteenharjoittajan on investoitava omaisuuteen, jonka kuolettamisaika on poikkeuksellisen pitkä.

(13) Jos julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen voi johtaa liikenteenharjoittajan vaihtumiseen, toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava valtuudet velvoittaa liikenteenharjoittajat 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[32] säännöksiä.

(14) Tehdyt tutkimukset ja sellaisissa valtioissa saadut kokemukset, joissa julkisen liikenteen alalla on ollut kilpailua jo useiden vuosien ajan, osoittavat, että yhteisön liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käynnistäminen lisää palvelujen houkuttavuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa eikä haittaa liikenteenharjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista, jos toteutetaan asianmukaisia suojatoimenpiteitä. Eurooppa-neuvosto on tukenut tätä lähestymistapaa niin sanotun Lissabonin prosessin yhteydessä 28 päivänä maaliskuuta 2000 pyytämällä komissiota, neuvostoa ja jäsenvaltioita kutakin toimivaltansa puitteissa "nopeuttamaan markkinoiden vapauttamista sellaisilla aloilla kuin [...] liikenne".

(15) Paikallisilla viranomaisilla on mahdollisuus tarjota itse julkisen henkilöliikenteen palveluita alueella, jolla kyseisillä viranomaisilla on toimivalta, tai antaa ne sisäisen liikenteenharjoittajan hoidettavaksi ilman kilpailumenettelyä. Tätä mahdollisuutta on kuitenkin valvottava tarkasti, jotta varmistetaan tasapuoliset kilpailuedellytykset.

(16) Kun viranomainen päättää antaa yleishyödyllisen palvelutehtävän ulkopuoliselle taholle, sen on valittava liikenteenharjoittaja perustamissopimuksen 43–49 artiklasta johtuvan julkisia hankintoja ja käyttöoikeussopimuksia koskevan yhteisön oikeuden sekä avoimuutta ja yhtäläistä kohtelua koskevien periaatteiden mukaisesti. Tämän asetuksen säännösten soveltaminen ei saa rajoittaa velvoitteita, jotka kuuluvat viranomaisille julkisia hankintoja koskevien direktiivien perusteella sikäli kuin julkisen palvelun sopimukset kuuluvat niiden soveltamisalaan.

(17) Tiettyjen tarjouskilpailujen järjestäminen edellyttää, että toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät ja kuvaavat monimutkaisia järjestelmiä. Sen vuoksi viranomaisille olisi annettava valtuudet neuvotella tällaisia sopimuksia tehdessään yksityiskohdista joidenkin tai kaikkien mahdollisten liikenteenharjoittajien kanssa sen jälkeen, kun tarjoukset on jätetty.

---

32 EYVL L 82, 22.3.2001, s. 16.

(18) Tarjouskilpailumenettelyn ei pitäisi olla pakollisena edellytyksenä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemiselle silloin, kun sopimuksen arvo on pieni tai se koskee lyhyitä matkoja.

(19) Kun viranomaiset katsovat, että palvelujen tarjoaminen on vaarassa loppua, niillä pitäisi olla valtuudet toteuttaa lyhyen aikavälin kiireellisiä toimia odotettaessa uuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä.

(20) Rautateiden julkiset henkilöliikennepalveluihin liittyy erityisiä kysymyksiä suurista investoinneista ja infrastruktuurien kustannuksista. Komissio teki maaliskuussa 2004 ehdotuksen direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta sen varmistamiseksi, että kaikki yhteisön rautatieyritykset voisivat käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria kansainvälisiä matkustajapalveluja varten.

(21) Koska kyseessä ovat julkiset palvelut, tämä asetus antaa kullekin toimivaltaiselle viranomaiselle mahdollisuuden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kautta valita henkilöliikenteen julkisen palvelun liikenteenharjoittajan. Näistä syistä ja koska jäsenvaltioiden alueelliset järjestelyt ovat hyvin erilaisia, toimivaltaiset viranomaiset voivat myöntää suoraan alueellisen rautatieliikenteen ja rautateiden kaukoliikenteen julkisen palvelun sopimuksia. Komissio seuraa jatkossakin läheisesti julkisen henkilöliikennetarjonnan kehitystä, erityisesti mahdollisuutta käyttää rautatieinfrastruktuuria Euroopassa. Se laatii asiasta kertomuksen kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen antamisesta. Lisäksi se laatii kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta viimeistään kahden vuoden kuluttua siitä, kun se on kaikilta osin pantu täytäntöön.

(22) Jäsenvaltioiden myöntämät korvaukset eivät saisi missään tapauksessa ylittää kunkin julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuvia kustannuksia. Kun toimivaltainen viranomainen aikoo tehdä sopimuksen ilman tarjouskilpailua, sen olisi noudatettava myös yksityiskohtaisia sääntöjä, joilla taataan, että korvaus on sopivan suuruinen, ja jotka heijastavat pyrkimystä tarjota tehokkaita ja korkealaatuisia palveluja.

(23) Suunnitellessaan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemistä toimivaltaisten viranomaisten olisi toteutettava tarvittavat tiedotustoimet ja tehtävä asia tunnetuksi vähintään vuosi etukäteen, jotta mahdolliset liikenteenharjoittajat ehtisivät reagoida.

(24) Koska jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset ja liikenteenharjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen tämän asetuksen säännöksiin, on syytä säätää siirtymäkausijärjestelyistä, joissa otetaan huomioon eri liikennemuotojen erityispiirteet.

(25) On todennäköistä, että toimivaltaiset viranomaiset soveltavat siirtymäkauden aikana tämän asetuksen säännöksiä eri ajankohtina. Sen vuoksi on mahdollista, että sellaisilta markkinoilta tulevat liikenteenharjoittajat, joihin tämän asetuksen säännökset eivät ole vielä vaikuttaneet, voivat kyseisen kauden aikana tehdä sopimuksia koskevia tarjouksia markkinoilla, jotka on aikaisemmin avattu säännellylle kilpailulle. Jotta voitaisiin oikeasuhtaisella toimella välttää epätasapaino julkisen liikenteen markkinoiden avaamisessa, toimivaltaisilla viranomaisilla olisi oltava mahdollisuus kieltäytyä sellaisten yritysten tarjouksista, jotka suurimmaksi osaksi toimivat

markkinoilla, joita ei ole vielä avattu mutta jotka avataan tulevaisuudessa. Edellytyksenä on, että tätä mahdollisuutta käytetään ilman syrjintää ja siitä päätetään ennen tarjouspyynnön esittämistä.

(26) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin on todennut asiassa Altmark Trans GmbH antamassaan tuomiossa, etteivät julkisista palveluista maksettavat korvaukset ole EY:n perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettuja etuja, jos neljä kumulatiivista edellytystä täyttyvät (24 päivänä heinäkuuta 2003 asiassa C-280/00 annetun tuomion 87–95 kohta, Kok. I-7747). 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 artiklan määräyksiä.

(27) Julkisista palveluista maksettavat korvaukset voivat olla tarpeellisia rautateiden ja maanteiden henkilöliikenteen alalla, jotta julkisista palveluista vastaavat yritykset voivat toimia sellaisten periaatteiden pohjalta ja sellaisissa olosuhteissa, jotka mahdollistavat niiden tehtävän toteuttamisen. Siinä määrin kuin tällaiset korvaukset ovat luonteeltaan valtiontukea ne voivat silti olla tietyin edellytyksin perustamissopimuksen mukaisia sen 73 artiklan nojalla. Ensinnäkin korvauksen tarkoituksena olisi oltava sellaisten palvelujen tarjonnan varmistaminen, jotka ovat tosiasiallisesti perustamissopimuksessa tarkoitettuja yleishyödyllisiä palveluja. Toiseksi perusteettomien kilpailun vääristymien ehkäisemiseksi korvaukset eivät saisi ylittää sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan kattaa julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuneet nettokustannukset, kun otetaan huomioon kyseisestä toiminnasta saadut tulot ja kohtuullinen voitto.

(28) Jäsenvaltioiden tämän asetuksen säännösten mukaisesti maksamista korvauksista ei siis tarvitse tehdä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa määrättyä ennakkoilmoitusta.

(29) Tällä asetuksella korvataan julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26 päivänä kesäkuuta 1969 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 1191/69[33], joten mainittu asetus olisi kumottava.

(30) Tämän asetuksen soveltamisala kattaa tuen myöntämisestä rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 4 päivänä kesäkuuta 1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1107/70[34] soveltamisalan. Mainittu asetus on nyt vanhentunut, joten se olisi kumottava, jotta voidaan soveltaa perustamissopimuksen 73 artiklaa alan pysyvään 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[35] soveltamista,

---

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

34 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).

35 EYVL L 156, 28.6.1969, s. 8-20.

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tarkoitus ja soveltamisala

1. Tämän asetuksen tarkoituksena on määritellä, kuinka 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 markkinoilla käytävän kilpailun pohjalta.

Tätä varten asetuksessa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat korvata liikenteenharjoittajille julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä aiheutuvat kustannukset ja myöntää yksinoikeuksia julkisen henkilöliikenteen harjoittamiseen.

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.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) 'julkisella henkilöliikenteellä' toimivaltaisen viranomaisen organisoimia yleistä taloudellista etua koskevia liikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä;

b) 'toimivaltaisella viranomaisella' kaikkia jäsenvaltion viranomaisia tai viranomaisten ryhmittymiä, joilla on valtuudet organisoida julkinen henkilöliikenne ja tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia tietyllä maantieteellisellä alueella, tai kaikkia muita elimiä, joille on annettu tällaiset valtuudet;

c) 'toimivaltaisella paikallisella viranomaisella' kaikkia toimivaltaisia viranomaisia, joiden toimivallan maantieteellinen alue ei ole kansallinen alue;

d) 'julkisen liikenteen harjoittajalla' julkis- tai yksityisoikeudellista yritystä tai yritysryhmittymää, joka harjoittaa julkista henkilöliikennettä, tai julkista hallintoa, joka tarjoaa julkisia henkilöliikennepalveluja;

e) 'julkisen palvelun velvoitteella' vaatimusta, jonka toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee sellaisten yleishyödyllisten julkisten henkilöliikennepalvelujen varmistamiseksi, joita liikenteenharjoittaja ei omien taloudellisten etujensa kannalta katsoen ottaisi kantaakseen tai ei ottaisi kantaakseen samassa määrin tai samoilla ehdoilla ilman korvausta;

f) 'yksinoikeudella' oikeutta, joka varaa liikenteenharjoittajalle mahdollisuuden 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 toimivaltainen viranomainen antaa suoraan tai välillisesti julkisista varoista julkisen palvelun velvoitteen toteuttamisaikana tai tähän aikaan liittyen;

h) 'suoralla 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 liikenteenharjoittajan välinen sopimus, jolla tiettyjen julkisen palvelun velvoitteiden alaisten palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle liikenteenharjoittajalle; jäsenvaltion oikeudesta riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,

   – joka on annettu erillisen lain tai asetuksen muodossa tai

   – jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;

j) 'sisäisellä liikenteenharjoittajalla' oikeudellisesti erillistä yksikköä, joka on sellaisessa toimivaltaisen viranomaisen yksinomaisessa määräysvallassa, joka vastaa viranomaisen omiin yksikköihinsä käyttämää valtaa. Tällaisen määräysvallan olemassaolon määrittämiseksi on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johto- tai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia kysymyksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus- ja valvontavalta;

k) 'arvolla' julkisen henkilöliikenteen palvelun, reitin, sopimuksen tai korvausjärjestelmän arvoa, joka vastaa liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajien saamaa kokonaiskorvausta ilman arvonlisäveroa, mukaan luettuina erityisesti kaiken luonteiset viranomaisilta saadut korvaukset sekä matkalippujen myynnistä saadut tulot, joita ei siirretä kyseiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;

l) 'yleisellä säännöllä' toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin liikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa;

m) 'alueellisella liikenteellä tai kaukoliikenteellä' kaikkia liikennepalveluja, jotka eivät vastaa yksinomaan tietyn kaupunkikeskuksen tai taajaman taikka taajaman ja sen esikaupunkialueiden välisiin liikennetarpeisiin.

3 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja yleiset säännöt

1. Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, sen on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, julkisen palvelun velvoitteet, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille, voidaan joko sisällyttää julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen tai niistä voidaan antaa yleisiä sääntöjä. Toimivaltainen viranomainen korvaa liikenteenharjoittajalle yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämisestä aiheutuvat nettokustannukset 4 ja 6 artiklassa ja liitteessä määriteltyjen periaatteiden mukaisesti.

4 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö

1. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä selkeästi julkisen palvelun velvoitteet, jotka liikenteenharjoittajan on täytettävä, sekä alueet, joita sopimus tai säännöt koskevat.

2. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määritettävä etukäteen puolueettomalla ja avoimella tavalla parametrit, joiden perusteella kukin korvaus lasketaan. Parametrit on määritettävä siten, ettei yksikään korvaus voi missään tapauksessa ylittää määrää, joka on tarpeen, jotta voidaan kattaa kunkin julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä aiheutuneet nettokustannukset, kun otetaan huomioon liikenteenharjoittajan kyseisestä toiminnasta saamat tulot ja kohtuullinen voitto.

3. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä palvelujen tarjoamiseen liittyvien kustannusten jakamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Näihin kustannuksiin sisältyvät erityisesti henkilöstökustannukset, energiakustannukset, liikkuvan kaluston huolto- ja korjauskustannukset sekä tarvittaessa kiinteät kustannukset ja riittävä tuotto omalle pääomalle.

4. Julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa ja yleisissä säännöissä on määriteltävä matkalippujen myynnistä saatavien tulojen jakamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt, joiden mukaan tulot joko pitää liikenteenharjoittaja tai ne siirretään toimivaltaiselle viranomaiselle taikka jaetaan näiden kesken.

5. Sopimusten on oltava määräaikaisia. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään kahdeksan vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista, ja enintään viisitoista vuotta, kun on kyse rautatieliikenteen palveluista. Useisiin liikennemuotoihin liittyvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaika saa olla enintään viisitoista vuotta, jos rautatieliikenne edustaa yli 50:tä prosenttia kyseisten palveluiden arvosta.

6. Omaisuuden kuolettamisolosuhteet huomioon ottaen sopimuksen voimassaoloaikaa voidaan tarvittaessa pidentää enintään puolella, jos liikenteenharjoittaja antaa käyttöön voimavaroja, jotka ovat merkittäviä suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien liikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvoimavaroihin ja joita käytetään yksinomaan kyseisen sopimuksen kohteena oleviin liikennepalveluihin.

7. Toimivaltainen viranomainen voi sopimuksessa vaatia, että valittu liikenteenharjoittaja tarjoaa kyseisten palvelujen tarjontaan aikaisemmin osallistuneelle henkilöstölle oikeudet, joista se olisi nauttinut, jos olisi tapahtunut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettu luovutus. Viranomaisen on ilmoitettava, mistä henkilöstöstä on kyse, ja annettava yksityiskohtaiset tiedot sen sopimusperusteisista oikeuksista.

5 artikla

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen

1. Tämän artiklan 2–6 kohta eivät rajoita toimivaltaisten viranomaisten velvoitteita, jotka johtuvat julkisia hankintoja koskevien sopimusten tekemisestä annetuista direktiiveistä 92/50[36], 93/36[37], 93/37[38] ja 93/38[39], sellaisina kuin ne ovat muutettuina, sekä direktiiveistä 2004/17[40] ja 2004/18[41].

2. Toimivaltaiset paikalliset viranomaiset voivat päättää tarjota itse julkisia liikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia suoraan sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa sillä edellytyksellä, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien elimien, joihin sisäisellä liikenteenharjoittajalla on vähäinenkin vaikutusvalta, kaikki julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä toiminta tapahtuu toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueella ja että ne eivät osallistu toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.

3. Toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu ulkopuoliseen tahoon, on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailun perusteella lukuun ottamatta 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava kaikille liikenteenharjoittajille avoin ja oikeudenmukainen ja

---

36 Neuvoston direktiivi 92/50/ETY, annettu 18 päivänä kesäkuuta 1992, julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EYVL L 209, 24.7.1992, s. 1).

37 Neuvoston direktiivi 93/36/ETY, annettu 14 päivänä kesäkuuta 1993, julkisia tavaranhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EYVL L 199, 9.8.1993, s. 1).

38 Neuvoston direktiivi 93/37/ETY, annettu 14 päivänä kesäkuuta 1993, julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EYVL L 199, 9.8.1993, s. 54).

39 Neuvoston direktiivi 93/38/ETY, annettu 14 päivänä kesäkuuta 1993, vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja teletoiminnan alan hankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EYVL L 199, 9.8.1993, s. 84).

40 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/17/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1).

41 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/18/EY, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2004, julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta (EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114).

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 monimutkaiset vaatimukset.

4. Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä suoraan julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, joiden keskimääräinen ennakoitu vuosittainen arvo on alle 1 000 000 euroa tai jotka koskevat alle 300 000 kilometrin liikennepalvelujen tarjoamista vuodessa.

5. Kun palvelu katkeaa tai on olemassa ilmeinen vaara, että näin tapahtuu, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa kiireellisiä toimia. Kiireellisenä toimena voi olla julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekeminen suoraan tai muodollinen sopimus tällaisen sopimuksen jatkamisesta. Sopimuksen saa tehdä tai sitä saa jatkaa kiireellisellä toimella ainoastaan niin pitkäksi ajaksi kuin toimivaltainen viranomainen tarvitsee järjestääkseen uuden sopimuksentekomenettelyn tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja joka tapauksessa enintään yhdeksi vuodeksi.

6. Toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää myöntää julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen suoraan, kun kyseessä on alueellinen rautatieliikenne tai rautateiden kaukoliikenne.

6 artikla

Julkisista palveluista maksettavat korvaukset

1. Kaikkien korvausten, jotka liittyvät yleiseen sääntöön tai julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, on oltava 4 artiklassa vahvistettujen vaatimusten mukaisia riippumatta siitä, kuinka sopimus on tehty. Kaiken luonteisten korvausten, jotka liittyvät 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti suoraan tehtyyn sopimukseen tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on lisäksi oltava liitteessä vahvistettujen vaatimusten mukaisia.

2. Jäsenvaltioiden on komission kirjallisesta pyynnöstä toimitettava sille 15 työpäivän kuluessa tai pyynnössä ilmoitetussa 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 yksityiskohtainen kertomus, jossa selostetaan sen toimivaltaan kuuluvat julkisen palvelun velvoitteet, valitut liikenteenharjoittajat sekä palveluista myönnettävät korvaukset ja yksinoikeudet. Kertomuksen pohjalta on voitava valvoa ja arvioida julkisen liikenneverkon suorituskykyä ja laatua julkisten varojen parhaan mahdollisen käytön varmistamiseksi.

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) valittu sopimuksentekomenettely

c) palvelut ja alueet, joita sopimus koskee.

8 artikla

Siirtymäkausi

1. Tämän artiklan 2–6 kohta eivät rajoita toimivaltaisten viranomaisten velvoitteita, jotka johtuvat julkisia hankintoja koskevien sopimusten tekemisestä annetuista direktiiveistä 92/50[42], 93/36[43], 93/37[44] ja 93/38[45], sellaisina kuin ne ovat muutettuina, sekä direktiiveistä 2004/17[46] ja 2004/18[47].

2. Jokaisen toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että:

a) arvoltaan vähintään puolet sen linja-autoliikenteeseen liittyvistä julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista on tehty tämän asetuksen säännösten mukaisesti neljän vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta ja

b) kaikki sen linja-autoliikenteeseen liittyvät julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset on tehty tämän asetuksen säännösten mukaisesti kahdeksan vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta.

3. Jokaisen toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että:

a) arvoltaan vähintään puolet sen rautatieliikenteeseen liittyvistä julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista on tehty tämän asetuksen säännösten mukaisesti viiden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta ja

b) kaikki sen rautatieliikenteeseen liittyvät julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset on tehty tämän asetuksen säännösten mukaisesti kymmenen vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta.

4. Edellä 3 kohdassa säädettyjä siirtymäkausia sovelletaan useisiin liikennemuotoihin liittyviin julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, jos rautatieliikenne edustaa yli 50:tä prosenttia kyseisten palveluiden arvosta.

---

42 Ks. alaviite 35.
43 Ks. alaviite 36.
44 Ks. alaviite 37.
45 Ks. alaviite 38.
46 Ks. alaviite 39.
47 Ks. alaviite 40.

5. Edellä olevien 2, 3 ja 4 kohdan täytäntöönpanossa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty ennen tämän asetuksen voimaantuloa oikeudenmukaista kilpailumenettelyä noudattaen, mikäli ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa tämän asetuksen 4 artiklan 5 kohdassa säädettyjä aikoja. Näitä sopimuksia voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka.

6. Toimivaltaiset viranomaiset voivat 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen siirtymäkausien toisen puoliskon aikana estää sellaisia liikenteenharjoittajia 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 ainakin puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta, josta ne saavat korvausta tai johon niillä on yksinoikeus. Tämän perusteen soveltamisessa ei oteta huomioon sopimuksia, jotka on myönnetty kiireellisenä toimenpiteenä 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti.

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

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

9 artikla

Yhteensopivuus perustamissopimuksen kanssa

Siinä määrin kuin korvaukset ovat perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ainoastaan tämän asetuksen mukaisesti maksetut korvaukset ovat yhteismarkkinoille soveltuvia. Tällaisista korvauksista ei tarvitse tehdä perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua ennakkoilmoitusta.

10 artikla

Kumoaminen

1. Kumotaan asetus (ETY) N:o 1191/69.

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

11 artikla

Seuranta

1. Komissio toimittaa kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen antamisesta kertomuksen julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan kehittymistä Euroopassa.

2. Komissio toimittaa viimeistään kahden vuoden kuluttua 8 artiklan 3 kohdassa säädetyn siirtymäajan päättymisestä kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta.

12 artikla

Voimaantulo

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

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

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

Tehty Brysselissä,

Parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

Korvaukseen sovellettavat säännöt 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa

1. Korvaukset, jotka liittyvät 5 artiklan 2, 4, 5 tai 6 kohdan mukaisesti suoraan tehtyyn sopimukseen tai jotka liittyvät yleiseen sääntöön, on laskettava tässä liitteessä esitettyjen sääntöjen mukaisesti.

2. Korvaus ei saa ylittää sitä taloudellisten nettovaikutusten määrää, joka vastaa julkisen palvelun velvoitteen täyttämisestä liikenteenharjoittajan kustannuksiin ja tuloihin aiheutuvia positiivisia tai negatiivisia kokonaisvaikutuksia. Vaikutukset lasketaan vertaamalla tilannetta, jossa julkisen palvelun velvoite on täytetty, tilanteeseen, joka olisi vallinnut, jos velvoitetta ei olisi täytetty tai jos velvoitteen alaan kuuluvia palveluja oltaisiin tarjottu markkinaehdoin.

3. Taloudellista vaikutusta laskettaessa otetaan huomioon vaikutus, joka julkisen palvelun velvoitteen täyttämisellä on liikennepalvelujen kysyntään koko kyseessä olevassa verkossa.

4. Kustannukset ja tulot on laskettava voimassa olevien kirjanpitoperiaatteiden mukaisesti.

5. Jos liikenteenharjoittaja 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 laadittava erillinen kirjanpito, 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 kirjapitosääntöjen mukaisesti;

   - liikenteenharjoittajan mahdolliseen muuhun toimintaan liittyviin kustannuksiin sisältyvät kaikki muuttuvat kustannukset, riittävä osuus kiinteistä kustannuksista ja kohtuullinen voitto. Näitä kustannuksia ei saa missään tapauksessa kattaa kyseisellä julkisella palvelulla;

   - julkisen palvelun kustannukset katetaan käyttötuloilla ja viranomaisten maksamilla korvauksilla ilman mahdollisuutta siirtää niitä liikenteenharjoittajan eri toimintalohkojen välillä.

6. Kohtuullisella voitolla tarkoitetaan alalle tyypillistä pääoman tuottoa, jossa on otettava huomioon riski, jonka viranomaisen toiminta aiheuttaa liikenteenharjoittajalle, tai vastaavasti tämän riskin puuttuminen.

7. Korvausmenetelmän on edistettävä seuraavien tekijöiden ylläpitämistä tai kehittämistä:

   - liikenteenharjoittajan tehokas liikkeenjohto, jota voidaan arvioida objektiivisesti, ja

   - riittävänlaatuisten liikennepalvelujen tarjonta.