

Asia

EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosa:**a) PSO-asetuksen (1370/2007) muuttamista koskeva ehdotus****b) Rautatiemarkkinadirektiivin (2012/34/EU) muuttamista koskeva ehdotus****c) Rautatieyritysten kirjanpitoa koskevan asetuksen (1192/69) kumoamista koskeva ehdotus**

Kokous

U/E/UTP-tunnus

U 8/2013 vp

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan parlamentti ja neuvosto saavuttivat 19.4.2016 periaatteellisen sovun EU:n neljännen rautatiepaketin markkinaosan ehdotuksista. Neuvosto vahvisti sovun 28.4.2016 pidetyssä coreper-kokouksessa. Säädökset käännetään EU:n kaikille virallisille kielille, jonka jälkeen ne tulevat lopullisesti hyväksyttäväksi todennäköisesti kesällä 2016. Markkinaosan säädösten toimeenpanoa varten EU:n jäsenvaltioille on annettu 24 kuukautta siitä, kun säädökset ovat tulleet voimaan.

Suomen kanta

Suomi tukee saavutettua kompromissia, joka vastaa valtioneuvoston kirjelmässä eduskunnalle (U 8/2013 vp) asetettuja tavoitteita mm. siitä, että jäsenvaltioilla pitää olla jatkossakin liikkumavaraa toimivaltaisten viranomaisten ja rautatieyritysten välisissä sopimusjärjestelyissä. Säädökset mahdollistavat sen, että jatkossakin samaan sopimukseen voidaan sisällyttää yhteen kannattavaa ja kannattamatonta liikennettä.

Pääasiallinen sisältö

Neuvoston 8.10.2015 saavuttamaan neuvoston yleisnäkemykseen verrattuna Euroopan parlamentin ja neuvoston saavuttamaan kompromissiesitykseen on EP:n vaatimuksesta lisätty mm. joukkoliikennesuunnitelmaa, kaluston saatavuutta sekä sosiaalisista näkökohtia koskevia säännöksiä ja johdantolauseita sekä vahvistettiin niitä säännöksiä, joiden avulla pyritään turvaamaan vertikaalista integraatiota koskevan rakenteen eri toimintojen riippumattomuus..

Euroopan parlamentin ja neuvoston saavuttaman kompromissin keskeinen sisältö on seuraavanlainen:

- **avoin markkinoillepääsy** rautateiden henkilöliikennepalveluihin alkaa 3.12.2019 alkaen, lukuun ottamatta PSO-liikennettä (eli liikennettä, jolle toimivaltainen viranomainen on asettanut julkisen palveluvelvoitteen ja tehnyt sen mukaisen yksinoikeussopimuksen rautatieliikennepalvelun tarjoajan kanssa);
- **kilpailuttamisesta tulee pääsääntö** (tuettavien/ostettavien) rautateiden henkilöliikenteen palvelujen järjestämisessä siirtymäajan jälkeen. **Suorahankintaa**

koskevien poikkeussäännösten (PSO-asetuksen 5(6) artikla) osalta siirtymäaika on kuusi vuotta säädösten voimaantulosta ja muilta osin siirtymäaika on 10 vuotta säädösten voimaantulosta. Käytännössä tämä tarkoittaisi sitä, että jos jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen jatkossakin turvautuu PSO-asetuksen mahdollistamiin poikkeuksiin ja tekee suorahankintasopimuksen rautatieyrityksen kanssa julkisen palveluvelvoitteen sisältävistä sopimuksista, ne on tehtävä uusien PSO-asetuksen säännösten mukaisesti (joukkoliikennesuunnitelma ja sen pohjalta arviointi suorituskriteerien avulla);

- Ennen 3.12.2019 tehdyt sopimukset ovat sellaisenaan voimassa **korkeintaan 10 vuotta säädösten voimaantulosta** (so. todennäköisesti kesään 2026 saakka);
- **suorahankinta on kuitenkin jatkossakin mahdollista** pienten hankintojen osalta alle 7,5 milj. euron/alle 500 000 henkilökilometrin hankinnat) sekä jos toimivaltainen viranomainen tekee suorituskriteereihin perusteella arvion, että suorahankinta voidaan katsoa tuottavan laadullista ja/tai yhteiskuntataloudellista säästöä kilpailuttamiseen verrattuna. Toimivaltaisen viranomaisen tekemä arviointi on julkistettava ja annettava myös komissiolle. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava vähintään viiden vuoden välein, miten tällaisessa suorahankintasopimuksessa toteutuvat arvioinnin perusteena olleet suorituskriteerit;
- toimivaltaisen viranomaisen ja rautatieyrityksen neuvottelemiin palvelusopimuksiin **voidaan sisällyttää sekä kannattavaa että kannattamatonta liikennettä**;
- jos/kun rautatieyritys vaihtuu kilpailutuksen/suorahankinnan kautta julkisen palveluvelvoitteen mukaisesti tehdyissä sopimuksissa, **henkilöstön siirrossa on sovellettava voimassa olevaa unionilainsäädäntöä** (direktiivi 2001/23/EY) sekä muuta kansallista lainsäädäntöä;
- **kattavan lippujärjestelmän** määritelmä lisättiin PSO-asetukseen ja komissiolle tulee velvoite laatia raportti 31.12.2022 mennessä siitä, miten tässä on edetty ja miten tulisi edetä jatkossa;
- komission alkuperäiseen ehdotukseen sisältyviä, mutta neuvoston yleisnäkemyksessä poistettuja säännöksiä **kaluston saatavuuden** turvaamisesta palautettiin PSO-asetukseen. Lisäksi lisättiin toimivaltaiselle viranomaiselle velvoite, että sen on tehtävä julkistettava arvio siitä, miten tasapuolinen pääsy kalustoon on turvattavissa;
- samassa konsernissa voi olla rataverkon hallintaan ja rautatieliikenteen harjoittamiseen liittyviä toimintoja (ns. **vertikaalinen integraatio** ja sen mukainen holding-rakenne), jos rataverkon haltijan itsenäisyys on organisatorisesti ja päätöksenteon osalta riittävästi turvattu (mm. rataverkon haltijan olennaisten toimintojen itsenäisyys, johto- ja valvontaelinten riippumattomuus toisistaan näissä toiminnoissa, jotta ei synny eturistiriitoja sekä sääntelyelimen valvontaroolin vahvistaminen, jotta rataverkon haltijan riippumattomuus on turvattu);
- komissio veloitetaan antamaan **täytäntöönpanoasetus** 16.12.2018 mennessä siitä, miten ja millä kriteereillä tehdään ns. **tasapainotesti** tilanteessa, jossa on asetettu jollekin reitille julkinen palveluvelvoite ja millä ehdoilla tällaisella reitillä voidaan turvata avoin markkinoillepääsy ja myös muille kuin sopimusjärjestelyn mukaiselle rautatieyritykselle turvata mahdollisuus hoitaa henkilöliikenteen kuljetuksia;
- **suurnopeusjunapalveluista** lisättiin rautatiemarkkinadirektiiviin näiden palvelujen määritelmä sekä säännökset, joissa korostetaan avoimen markkinoillepääsyn merkitystä sekä sääntelyelimen valvontaroolia. Myös edellä mainitussa tasapainotestiä koskevassa täytäntöönpanoasetuksessa otetaan huomioon erityisesti suurnopeusjunapalvelujen avoimen markkinoillepääsyn turvaaminen tilanteessa, jossa avointa markkinoillepääsyä on rajoitettu julkisen

palveluvelvoitteen sopimuksilla. Säännösten sisältö ei mitenkään poikkea muiden rautateiden henkilöliikennepalvelujen tarjonnan ja valvonnan periaatteista, mutta EP:n vaatimuksesta ne kirjattiin erikseen vielä suurnopeusjunapalveluille;

- rautatiemarkkinadirektiivin muuttamista koskevat säännökset on pantava **kansallisesti täytäntöön 24 kk** kuluessa säädöksen voimaantulosta, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että markkinaosan ja teknisen osan säädösten (36 kk) osalta kansalliselle täytäntöönpanolle on eri ajankohdat ja rautatielaki on avattava kahteen otteeseen;
- vanha rautatieyritysten **kirjanpitoasetus 1192/69 kumotaan**, mutta sitä voidaan soveltaa vielä 1.1.2018 saakka.

Euroopan parlamentti ja neuvosto saavuttivat EU:n neljännen rautatiepaketin teknisen osan säädöksistä (turvallisuudirektiivin, yhteentoimivuusdirektiivin sekä ERA-asetuksen muuttaminen) sovinnon jo kesäkuussa 2015.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

91 artikla, 294 artiklan mukainen tavallinen lainsäätämisyjärjestys

Käsittely Euroopan parlamentissa

Ks. edellä. Euroopan parlamentti äänesti omista muutosesityksistään helmikuussa 2014.

Kansallinen valmistelu

EU-liikennejaosto (EU22): helmikuu 2013, syyskuu 2014, maaliskuu 2015, kesäkuu 2015, lokakuu 2015.

EU-liikennejaoston kirjallinen menettely 29. – 30.9.2014

EU-ministerivaliokunta 3.10.2014, 6.3.2015, 5.6.2015, 1.10.2015

Eduskuntakäsittely

U-kirje U 8/2013 vp eduskunnalle 14.3.2013

Liikenne- ja viestintävaliokunta: U-kirjelmän käsittely ja kanta maaliskuu 2013, tilannekatsaus LiV:ssä 18.12.2014. U-jatkokirjelmä toimitettu eduskunnalle 8.10.2015 ja käsitelty LiV:ssä lokakuussa 2015.

Suuri valiokunta 3.10.2014, 6.3.2015, 5.6.2015, 1.10.2015

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Rautatiemarkkinadirektiivin muutosdirektiivin täytäntöönpano edellyttää muutoksia rautatielain (304/2011) eräisiin säännöksiin. Myös PSO-asetuksen muutosehdotus voi edellyttää viranomaisjärjestelyjen osalta muutoksia joukkoliikennelakiin (869/2009). Rautatieasiat kuuluvat Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Komission markkinaosan ehdotuksiin sisältyy vaikutusten arvio (SWD(2013) 11 lopullinen ja SWD(2013) 12 lopullinen). Komissio katsoo, että avoin markkinoillepääsy

rautateiden henkilöliikenteeseen toisi Euroopan unionissa 29,4 miljardin euron hyödyn vuodessa ja lisäisi rautatieliikennettä 2,0 miljardia henkilökilometriä vuodessa. Rautatieliikenteen sopimusjärjestelyjen kilpailuttaminen suorahankinnan sijasta tehostaisi julkisten varojen käyttöä niin, että säästöt ja muut saavutettavat hyödyt olisivat Euroopan unionissa 43,4 miljardia euroa. Sopimusjärjestelyjen kilpailuttamisesta saavutettaisiin edelleen 3,8 miljardin lisäys rautatieliikenteen suoritteisiin. Rataverkon hallinnoinnin täydellinen eriyttäminen toisi myös 6,6 miljardin euron hyödyn ja 0,8 miljardin henkilöliikennekilometrin kasvun liikennesuoritteisiin. Kaikkien perusvaihtoehdon hyödyt olisivat noin 80 miljardia euroa vuodessa ja liikennesuoritteiden kasvu 6,6 miljardia henkilökilometriä. Komissio on esittänyt vaikutusarviossa myös investointivaihtoehdon, jossa edellä mainituista taloudellisista hyödyistä ja julkisten varojen säästöistä puolet käytettäisiin uusiin investointeihin. Tämä vaihtoehto lisäisi rautatieliikenteen suoritteita Euroopan unionissa noin 26 miljardia henkilöliikennekilometriä.

Suomessa liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt muiden maiden kokemuksia rautateiden henkilöliikenteen kilpailusta (LVM:n julkaisut 17/2010 ja 21/2012).

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

8061/16 TRANS 68 CODEC 256 ja ADD 1+2+3 TRANS 123 CODEC 488

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Risto Saari, LVM, p. 040-8298132

EUTORI-tunnus

EU/2013/0605, EU/2013/0608, EU/2013/0610, EU/2013/0611

Liitteet

Viite

Asiasanat	rautatieliikenne
Hoitaa	LVM
Tiedoksi	ALR, EUE, OM, TRAFI, UM, VM, VNK, YM
