



RAUTATIELIIKENNE

Unionin rautatieliikennepolitiikan päämääränä on yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen luominen. Alan avaaminen kilpailulle aloitettiin vuonna 2001, ja siitä on kymmenessä vuodessa annettu kolme lainsäädäntöpakettia ja yksi uudelleenlaadittu säädös. Neljäs lainsäädäntöpaketti, jolla yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue on määrä saattaa valmiiksi, hyväksyttiin huhtikuussa 2016 (tekninen osio) ja joulukuussa 2016 (markkinoita koskeva osio).

OIKEUSPERUSTA JA TAVOITTEET

Oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 100 artiklan 1 kohta. Yhteisen liikennepolitiikan tarkoituksena on varmistaa kilpailu ja palvelujen vapaa tarjoaminen. Se edellyttää teknisten, hallinnollisten ja turvallisuussäntöjen yhdenmukaistamista, sillä muuten kansallisten rautatiejärjestelmien yhteentoimivuutta ei voida taata. Myös ympäristönsuojelu- ja kuluttajansuojatoimenpiteitä saatetaan joutua yhdenmukaistamaan, jotta voidaan ehkäistä kilpailun vääristymistä ja helpottaa uusien yritysten markkinoillepääsyä.

Vuoden 2011 valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” ([COM\(2011\)0144](#)) komissio asetti tavoitteeksi, että vuoteen 2050 mennessä valtaosa keskipitkän matkan matkustajaliikenteestä hoidetaan rautateitse. Keskipitkällä aikavälillä (vuoteen 2030 mennessä) on määrä kolminkertaistaa suurnopeusrataverkon pituus ja säilyttää tiheä rautatieverkko kaikissa jäsenvaltioissa. Pitkän aikavälin tavoitteena on saada eurooppalainen suurten nopeuksien rautatieverkko valmiiksi.

SAAVUTUKSET

A. Rautatiejärjestelmien yhteentoimivuus

Euroopan laajuisen suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 23. heinäkuuta 1996 annettu [direktiivi 96/48/EY](#) ja Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta 19. maaliskuuta 2001 annettu [direktiivi 2001/16/EY](#) olivat alkua EU:n käynnistämälle prosessille, jolla halutaan varmistaa junien kitkaton ja turvallinen siirtyminen yhden jäsenvaltion rautatieverkosta toisen jäsenvaltion verkkoon. Näitä direktiivejä sovellettaessa on kehitetty monia teknisiä ratkaisuja, joita kutsutaan yhteentoimivuuden teknisiksi eritelmiiksi (YTE). Eritelmissä keskitytään tärkeimpiin osatekijöihin, joita ovat liikenteenohjaus ja junien turvallisuus,



opasteet ja merkinanto, tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset, henkilöstön pätevyys rajat ylittävien palvelujen osalta, rahtivaunut ja meluhaitat.

Edellä mainittuja direktiivejä muutettiin ja ajantasaistettiin 29. huhtikuuta 2004 annetulla [direktiivillä 2004/50/EY](#). Tavanomaista rautatiejärjestelmää koskevan direktiivin soveltamisala ulotettiin kattamaan koko Euroopan laajuinen rataverkko, jotta voitiin vastata vaatimuksiin avata rataverkko täysin kansallisen ja kansainvälisen tavaraliikenteen palveluille (tammikuussa 2007) ja kansainväliselle matkustajaliikenteelle (tammikuussa 2010). Kesäkuun 17. päivänä 2008 annetulla [direktiivillä 2008/57/EY](#) (jota on muutettu [direktiiveillä 2009/131/EY](#) ja [2011/18/EU](#)) laadittiin uudelleen ja yhdistettiin aiemmat direktiivit. Tämä direktiivi 2008/57/EY puolestaan laadittiin uudelleen neljännessä rautatiepaketissa. Tuloksena oli 11. toukokuuta 2016 annettu [direktiivi \(EU\) 2016/797](#) rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa.

Yhteentoimivuuden teknisten esteiden vähentämiseksi rautatiealan edustajat ja komissio ovat vuosina 2005, 2008 ja 2012 allekirjoittaneet yhteisymmärryspöytäkirjoja eurooppalaisen rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöön otosta ja kehittämisestä. Viimeisimmässä, vuonna 2016 allekirjoitetussa yhteisymmärryspöytäkirjassa vahvistettiin osapuolten yhteistyön ja sitoumusten päätavoitteet vuodesta 2016 eteenpäin. ERTMS:ää koskevat neljä yhteisymmärryspöytäkirjaa ovat saatavilla englanniksi [tällä verkkosivulla](#).

Kansallinen ja kansainvälinen tavaraliikenne avattiin 1. tammikuuta 2007 täysin kilpailulle. Tehostaakseen kansainvälisen tavaraliikenneverkon käyttöä ja parantaakseen sen yhteentoimivuutta unioni määritteli yhdeksän kilpailukykyistä eurooppalaista tavaraliikennekäytävää 22. syyskuuta 2010 annetussa [asetuksessa \(EU\) N:o 913/2010](#) kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta. Sillä pyrittiin parantamaan rautateiden edellytyksiä kilpailla muiden liikennemuotojen kanssa useiden jäsenvaltioiden kautta kulkevassa rahtiliikenteessä. Asetusta (EU) N:o 913/2010 muutettiin 11. joulukuuta 2013 [asetuksella \(EU\) N:o 1316/2013](#) Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta vuosiksi 2014–2020. Asetusta (EU) N:o 1316/2013 muutettiin 25. kesäkuuta 2015 [asetuksella \(EU\) N:o 2015/1017](#) Euroopan strategisten investointien rahastosta, Euroopan investointineuvontakeskuksesta ja Euroopan investointihankeportaalista. Komission ehdotuksessa [COM\(2016\)0597](#) esitettiin Euroopan strategisten investointien rahaston voimassaoloajan pidentämistä sekä kyseistä rahastoa ja Euroopan investointineuvontakeskusta koskevien teknisten parannusten tekemistä. Ehdotuksesta äänestettiin TRAN-valiokunnassa 23. maaliskuuta 2017, ja se tuli voimaan 16. lokakuuta 2017 toimielinten välisten neuvottelujen päätyttyä.

Neljännen rautatiepaketin osana 26. kesäkuuta 1969 annettu [asetus \(ETY\) N:o 1192/69](#) yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi kumottiin ja korvattiin 14. joulukuuta 2016 annetulla [asetuksella \(EU\) 2016/2337](#). Samassa yhteydessä muutettiin myös 23. lokakuuta 2007 annettua [asetusta \(EY\) N:o 1370/2007](#) rautateiden henkilöliikennepalveluja koskevista julkisen palvelun velvoitteista. Joulukuun 14. päivänä 2016 annetulla [asetuksella \(EU\) 2016/2338](#), jota kutsutaan myös julkisen palvelun velvoitteita koskevaksi asetukseksi, muutetaan



[asetusta \(EY\) N:o 1370/2007](#) rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen johdosta.

B. Euroopan rautatievirasto

Euroopan rautatievirasto perustettiin 29. huhtikuuta 2004 [asetuksella \(EY\) N:o 881/2004](#) eurooppalaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Viraston toimipaikat ovat Lille ja Valenciennes Ranskassa. Sen pääasiallisena tehtävänä on koko eurooppalaisen rautatiejärjestelmän kattavien yhteentoimivuuden teknisten eritelmien lähentäminen, rekisteröinti ja seuranta sekä yhteisten turvallisuustavoitteiden laatiminen Euroopan rautateille. Virastolla itsellään ei ole päätösvaltaa, vaan se laatii päätösehdotuksia komissiolle. Joulukuun 16. päivänä 2008 annetulla [asetuksella \(EY\) N:o 1335/2008](#) virastolle uskottiin uusia tehtäviä. Euroopan unionin rautatievirastosta 11. toukokuuta 2016 annetulla [asetuksella \(EU\) 2016/796](#), joka kuului neljanteen rautatiepakettiin, kumottiin ja korvattiin asetus (EY) N:o 881/2004. Tarkoituksena oli edistää yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen kehitystä ja tehokasta toimintaa, turvata rautateiden turvallisuuden ja yhteentoimivuuden korkea taso ja parantaa rautatiealan kilpailukykyä. Virasto on nykyisin ainoa toimivaltainen elin antamaan rajat ylittävässä liikenteessä käytettävien kalustoyksikköjen (veturien ja vaunujen) luvat ja useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa toimivien rautatieyhtiöiden yhtenäiset turvallisuustodistukset.

C. Työehtojen yhdenmukaistaminen

Heinäkuun 18. päivänä 2005 annetussa [direktiivissä 2005/47/EY](#) säädetään yhteentoimivia rajatylittäviä rautatiealan palveluja suorittavien, liikkuvassa työssä olevien työntekijöiden työoloista. Direktiivi perustuu rautatiealan eurooppalaisten työmarkkinaosapuolten väliseen sopimukseen. Lokakuun 23. päivänä 2007 annetun [direktiivin 2007/59/EY](#) tavoitteena ovat veturinkuljettajien ammattipätevyyttä ja hyväksymistä koskevat unionin tasolla yhdenmukaistetut vähimmäisvaatimukset. Sen mukaan kaikilla veturinkuljettajilla on oltava lupakirja ja koulutusta koskeva yhdenmukaistettu lisätodistus. Direktiivissä säädetään todistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta tältä pohjalta. Todistuksia ja lupia on lokakuusta 2011 alkaen annettu kuljettajille, jotka harjoittavat rajatylittävää liikennettä, kabotaasilikennettä tai tavaraliikennettä toisessa jäsenvaltiossa tai jotka työskentelevät vähintään kahdessa jäsenvaltiossa.

D. Rautatieyritysten toimiluvat

Rautatieyritysten toimiluvista 19. kesäkuuta 1995 annetun [direktiivin 95/18/EY](#) mukaan oikeus käyttää kaikkien jäsenvaltioiden infrastruktuuria on vain toimiluvan saaneilla rautatieyrityksillä. Rautatieliikenteen toimiluvan myöntää se jäsenvaltio, johon rautatieyritys on sijoittautunut. Toimilupa myönnetään yrityksille, jotka täyttävät tietyt yhteiset edellytykset (hyvä maine, taloudellinen vakavaraisuus ja ammatillinen pätevyys). Direktiiviä muutettiin 26. helmikuuta 2001 annetulla [direktiivillä 2001/13/EY](#), jossa vahvistetaan rautatieliikenteen harjoittamiseen kaikkialla EU:ssa sovellettavat tekniset, taloudelliset sekä turvallisuutta ja vakavaraisuutta koskevat edellytykset. Lisäksi siinä säädetään lupamenettelystä rautateiden tavaraliikennepalvelujen tarjoamiseksi Euroopan laajuisessa liikenneverkossa.



Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21. marraskuuta 2012 annetulla [direktiivillä 2012/34/EU](#) korvattiin ja kumottiin direktiivit [95/18/EY](#) ja [2001/13/EY](#). Siinä kootaan yhteen tekstiin tärkeimmät periaatteet, jotka koskevat rautateiden kehittämistä (muun muassa infrastruktuurin hallinnan ja kuljetustoimintojen erottamista), rautatieyritysten toimilupia ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja. Direktiivi parantaa kilpailukykyä, koska siinä edellytetään markkinoille pääsyn edellytysten entistä suurempaa avoimuutta, tilien selkeää eriyttämistä ja kansallisten sääntelyelinten lujittamista. Verkon käyttöä, palvelujen saatavuutta ja maksujen perintää koskevat edellytykset määritellään entistä yksityiskohtaisemmin.

Neljännän rautatiepaketin perusajatuksena oli saattaa valmiiksi yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue ja parantaa yhteentoimivuutta. Kotimaanmarkkinoiden julkiset palveluhankinnat oli avattava kilpailulle jäsenvaltioiden sisäisen rautateiden henkilöliikenteen palvelujen laadun ja tehokkuuden parantamiseksi. Joulukuun 14. päivänä 2016 annettiin hallinnointidirektiivinäkin tunnettu [direktiivi \(EU\) 2016/2370](#), jolla muutettiin direktiiviä 2012/34/EU rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta.

Rautatieyritysten toimiluvista 19. kesäkuuta 1995 annettua [direktiiviä 95/18/EY](#) muutettiin 29. huhtikuuta 2004 [direktiivillä 2004/49/EY](#), jonka mukaan rautatieyrityksellä oli oltava turvallisuustodistus voidakseen käyttää rautateiden infrastruktuuria. Ns. rautatieturvallisuusedirektiivillä [2008/110/EY](#), joka annettiin 16. joulukuuta 2008, muutettiin direktiiviä 2004/49/EY. Neljänteen rautatiepakettiin kuuluneella, 11. toukokuuta 2016 annetulla [direktiivillä \(EU\) 2016/798](#) kumottiin direktiivi 2008/110/EY.

E. Junien meluhaitat

Ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta 25. kesäkuuta 2002 annettu ns. meludirektiivi [2002/49/EY](#) tarjoaa perustan raideliikenteen kulkuneuvojen ja infrastruktuurin aiheuttaman melun vähentämistoimenpiteiden hyväksymiselle unionissa. Niinpä vuonna 2003 annettiin suuntaviivoja junien melun laskentamenetelmistä ja kesäkuussa 2006 alettiin soveltaa unionissa käytettävälle liikkuvalla kalustolle asetettuja melusaasteen raja-arvoja. Komission huhtikuussa 2011 antamalla uudella päätöksellä tarkistettiin rautatiejärjestelmän liikkuvaa kalustoa koskevaa yhteentoimivuuden teknistä eritelmaa. Komissio julkaisi 8. heinäkuuta 2008 tiedonannon nykyistä kalustoa koskevista meluntorjuntatoimenpiteistä rautatieliikenteessä ([COM\(2008\)0432](#)). Siinä asetetaan tavoitteeksi kaikkien tavaravaunujen modernisointi vuoteen 2015 mennessä. [Direktiivissä 2012/34/EU](#) säädetään myös maksujen eriyttämisestä melutason perusteella (eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä ETCS). Tällä haluttiin kannustaa rautatieyrityksiä jälkiasentamaan kalustoon hiljaista jarruteknologiaa. Melutason perusteella eriytettyjä infrastruktuurimaksuja olisi sovellettava ensisijaisesti tavaravaunuihin, jotka eivät täytä Euroopan laajuisen tavanomaisen rautatiejärjestelmän osajärjestelmää ”Liikkuva kalusto – melu” koskevaa yhteentoimivuuden teknistä eritelmaa. Kuten edellä todettiin, direktiiviä 2012/34/EU muutettiin neljännessä rautatiepaketissa ja tarkemmin sanoen 14. joulukuuta 2016 annetulla [direktiivillä \(EU\) 2016/2370](#) rautateiden kotimaan



henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin osalta.

EUROOPAN PARLAMENTIN ROOLI

Euroopan parlamentti on lainsäädäntövaltansa rajoissa tukenut valtaosaa komission yhdenmukaistamishdotuksista mutta asettanut samalla myös omia painopisteitä:

1. Kestävästä liikennepolitiikasta [11. maaliskuuta 2008 antamassaan päätöslauselmassa](#) parlamentti ilmaisi yksiselitteisen tukensa rautateiden turvallisuus-, ohjaus- ja merkinantojärjestelmän (ERTMS/ETCS) käyttöönotolle teknisten esteiden poistamiseksi ja peräänkuulutti toimia yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen perustamiseksi.
2. Ympäristöystävällisemmästä liikenteestä ja ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin [11. maaliskuuta 2009 antamassaan päätöslauselmassa](#) parlamentti vaati komissiota antamaan viipymättä konkreettisia ehdotuksia, jotka koskevat kaikkia liikennemuotoja. Komissiota pyydettiin esittämään ymmärrettävään malliin perustuva kattava suunnitelma ulkoisten kustannusten laskemiseksi ja jakamiseksi sekä arvioimaan ulkoisten kustannusten vaikutukset. Parlamentti pyysi komissiolta direktiiviehdotusta melutason mukaan eriytettyjen rataverkon käyttömaksujen perimiseksi vetureista ja vaunuista, jotta rautatieyhteyksiä voitaisiin kannustaa siirtymään mahdollisimman pikaisesti käyttämään vähemmän meluisaa liikkuvaa kalustoa.
3. [Syyskuun 9. päivänä 2015 antamassaan päätöslauselmassa](#) ”Liikennepolitiikan vuoden 2011 [valkoisen kirjan](#) täytäntöönpanosta: tilannekatsaus ja kohti kestävästä liikkuvuudesta” parlamentti vaati rautatieliikenteen osalta neljännen rautatiepaketin nopeaa hyväksymistä. Tarkoituksena oli varmistaa rautateiden kansallisten matkustajaliikennemarkkinoiden tasapainoinen avautuminen, infrastruktuurista vastaavien toimijoiden riippumattomuus, julkisten palveluhankintojen kilpailuttaminen, rautatieliikenteen mahdollisimman hyvä turvallisuus ja yhteentoimivuus sekä riittävät henkilö- ja rahoitusresurssit Euroopan rautatievirastolle, jotta se voi hoitaa tehtävänsä kalustoyksiköiden lupien ja turvallisuustodistusten myöntäjänä.

TRAN-valiokunta käsitteli uudelleenlaadittua ehdotusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista ([COM\(2017\)0548](#)). Parlamentti hyväksyi ehdotuksesta päätöslauselman marraskuussa 2018. Lokakuussa 2019 täysistunnossa ilmoitettiin TRAN-valiokunnan päätöksestä aloittaa toimielinten väliset neuvottelut ([2017/0237\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER](#)
02/2020

