

Bryssel 30.1.2013
COM(2013) 25 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**”NELJÄS RAUTATIEPAKETTI – YHTENÄINEN EUROOPPALAINEN
RAUTATIEALUE EUROOPAN KILPAILUKYVYN JA KASVUN TUKENA”**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**”NELJÄS RAUTATIEPAKETTI – YHTENÄINEN EUROOPPALAINEN
RAUTATIEALUE EUROOPAN KILPAILUKYVYN JA KASVUN TUKENA”**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Vuonna 2011 annetussa liikenteen valkoisessa kirjassa¹ hahmoteltiin yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen perustaminen ja esitettiin komission lähestymistapa EU:n liikennealan kilpailukyvyn varmistamiseen pitkällä aikavälillä ottaen huomioon odotettavissa oleva kasvu, polttoaineiden toimitusvarmuus ja hiilen käytön vähentäminen. Keskeistä tässä lähestymistavassa on rautatieliikenteen roolin lisääminen, sillä muiden liikennemuotojen riippuvuutta öljystä on vaikea vähentää. Tämä tavoite voidaan saavuttaa ainoastaan, jos rautatieala kykenee tarjoamaan tehokkaita ja houkuttelevia palveluja ja jos poistetaan sääntelypuutteet, markkinahäiriöt, markkinoille tulon esteet ja monimutkaiset hallinnolliset menettelyt, jotka heikentävät tehokkuutta ja kilpailukykyä.

Euroopan rautatiealan liikevaihto on 73 miljardia euroa², ja alalla työskentelee 800 000 työntekijää³. Viranomaiset sijoittavat vuosittain merkittäviä rahamääriä rautatiealaan. Vuonna 2009 valtiot maksoivat yhteensä 20 miljardia euroa julkisen palvelun velvoitteista, ja infrastruktuuriin investoitiin julkisia varoja 26 miljardia euroa.⁴

Useimmissa EU:n jäsenvaltioissa julkinen tuki on kasvanut huomattavasti, kun taas henkilökilometrien kasvu on ollut hitaampaa. Kaikkiaan henkilökilometrit lisääntyivät 4,3 prosenttia vuosina 2005–2010.⁵ Vaikka julkinen sektori on investoinut rautatiealaan merkittävästi erityisesti uudemmissa jäsenvaltioissa, joissa tuet ovat yli kaksinkertaistuneet kuudessa vuodessa, rautatieliikenteen kysyntä ei ole kasvanut vastaavasti. Tämä johtuu osittain siitä, että rautatieliikenteen toiminta on edelleen tehotonta, koska alalla ei ole asianmukaisia kilpailun kannustimia. Eräissä jäsenvaltioissa julkista rahoitusta myönnetään edelleen suoraan, ilman tarjouskilpailua. Rautatieala kaipaa kipeästi tehostamista, jotta voidaan aikaansaada kestävä kasvua ja vähentää julkisten varojen käyttöä.

Vaikka kehitys on ollut erällä markkinoilla myönteistä, rautateiden tavaraliikenteen osuus kaikista liikennemuodoista on supistunut 11,5 prosentista 10,2 prosenttiin vuodesta 2000.⁶ Samalla ajanjaksolla rautateiden henkilöliikenne EU:n sisäisessä liikenteessä on pysynyt suhteellisen vakaana (noin 6 %). Kotimaan rautatieliikenteen markkinaosuus on kehittynyt jäsenvaltioissa epätasaisesti: Unkarissa markkinaosuus pieneni yli 10 prosenttia ja Ruotsissa

¹ Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 144 lopullinen.

² Käsittää rataverkon haltijat, jotka on integroitu rautatieyrityksiin (rautatiealan holdingyhtiöt).

³ Näistä 463 000 työskentelee rautateiden henkilöliikenteen alalla.

⁴ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamista koskeva vaikutusten arviointi.

⁵ Vuonna 2011 annettu liikenteen valkoinen kirja.

⁶ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja SWD(2012) 246 final/2.

se kasvoi yli 20 prosenttia vuosina 2005–2010.⁷ Samalla ajanjaksolla otettiin käyttöön noin 6 000 kilometriä suurnopeusrataa.⁸ Suurnopeusrautatieverkot ovat kasvattaneet markkinaosuuttaan lentoliikenteen kustannuksella, ja ne ovat eräillä reiteillä matkustajien suosituin vaihtoehto. Niiden ansiosta rautatieliikenne voi kilpailla tehokkaammin useilla reiteillä. Vuosina 2020–2035 suurnopeusrautatieliikenteen kysynnän odotetaan kasvavan eniten kaikista liikennemuodoista.⁹ Tämä puolestaan lisää merkittävästi kasvu-, investointi- ja työllisyysmahdollisuuksia, joita pyritään edistämään myös tällä paketilla.

Tuoreimman Eurobarometri-tutkimuksen¹⁰ mukaan vain 6 prosenttia eurooppalaisista kulkee junalla vähintään kerran viikossa.¹¹ Kuluttajien arvioissa¹² rautatieliikenteen palvelut yltivät vasta 27. sijalle yhteensä 30 palvelumarkkinoista. Rautatieliikenne sai erityisen huonot arvosanat vertailukelpoisuudesta ja asiakastyytyvyydestä. Ongelmatilastoissa rautatieliikenne on toisena, mutta jäsenvaltioiden välillä on suuria eroja. Kuluttajat eivät usko, että ongelmat voidaan ratkaista tyydyttävästi. Eräissä EU:n osissa (erityisesti uudemmissa jäsenvaltioissa) rautatieliikenteeseen on investoitu liian vähän 1990-luvun puolivälistä lähtien. Tämä on puolestaan kiihdyttänyt infrastruktuurin ja kaluston rappeutumista ja tehnyt siten rautatieliikenteestä vähemmän houkuttelevaa, erityisesti kun yksityisautoilu on samanaikaisesti lisääntynyt voimakkaasti vaurastumisen takia. Autoilun osuus kaupunkiliikenteestä on suuri, ja 59 prosenttia eurooppalaisista ei käytä koskaan lähijunia. Ottaen huomioon nämä seikat sekä se, että 75 prosenttia väestöstä kaikissa EU:n jäsenvaltioissa asuu kaupungeissa, rautateiden henkilöliikenteellä on kaupunkien ja alueiden tasolla valtava markkinapotentiaali erityisesti, kun tieliikenne ruuhkautuu jatkuvasti yhä pahemmin.¹³

2. NYKYTILANNE

Varhaisen EU:n lainsäädännön tavoitteena oli luoda rautatieliikenteen sisämarkkinat, tehostaa alaa ja parantaa sen asiakaslähtöisyyttä. Tavoitteen saavuttamiseksi lainsäädännössä vahvistettiin peruseriaatteet, jotka ohjasivat rautatieliikenteen tehostamista ja koskivat markkinoiden vähittäistä avaamista, riippumattomien rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden perustamista sekä niiden tilien eriyttämistä. Vuodesta 2000 näitä periaatteita on sovellettu yhä laajemmin erityisesti antamalla kolme peräkkäistä EU:n säädöspakettia. Rautatieliikenteen osuus kaikista liikennemuodoista on kuitenkin edelleen pieni. Tämä johtuu osittain liikennemuodon soveltuvuuteen liittyvistä kysymyksistä (esim. rautatieliikenne ei ole useinkaan käytännöllinen vaihtoehto lyhyillä kaupungin sisäisillä matkoilla, esim. kauppamatkoilla), mutta myös markkinoille tulon esteistä, jotka haittaavat kilpailua ja innovointia.

Vuonna 2012 tätä lainsäädäntöä osittain yksinkertaistettiin, konsolidoitiin ja lujitettiin edelleen antamalla direktiivi 2012/34/EU yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta¹⁴. Direktiivillä vahvistettiin säännöksiä, jotka koskevat kilpailua, sääntelyn valvontaa ja rautatiealan rahoitusta. Näin lujitetaan kansallisten sääntelyelinten valtuuksia, parannetaan rautatiealan investointiedellytyksiä ja varmistetaan oikeudenmukaisemmat

⁷ *SDG Report - Further action at European Level*, 2012.

⁸ *Everis study on regulatory options on market opening* (raportti markkinoiden avaamista koskevista sääntelyvaihtoehdoista), 2010.

⁹ *SDG Report - Further action at European Level*, 2012.

¹⁰ http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_388_en.pdf.

¹¹ http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_326_en.pdf.

¹² http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm.

¹³ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamista koskeva vaikutusten arviointi.

¹⁴ Direktiivi 2012/34/EU.

rautatieinfrastruktuurin ja rautatieliikenteen liitännäispalvelujen käyttömahdollisuudet. Direktiivi tuli voimaan 15. joulukuuta 2012, ja se on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä viimeistään vuoden 2015 puolivälissä.

Samanaikaisesti markkinoiden avaamisen kanssa EU on toteuttanut muita toimenpiteitä, joilla on parannettu kansallisten verkostojen yhteentoimivuutta ja turvallisuutta. Soveltamalla rautatieliikenteeseen eurooppalaisempaa lähestymistapaa pyritään helpottamaan liikkumista rajojen yli. Tavoitteena on, että rautatieliikenne voi hyödyntää kilpailuetuaan pitkillä etäisyyksillä ja että saadaan aikaan rautatiekaluston toimittajien sisämarkkinat ja vähennetään näin kustannuksia. Esimerkiksi Shift2Rail-aloitteella¹⁵ edistetään rautatieliikenteen kehittämistä tukemalla mittavia innovaatioita henkilöliikenteen kalustoon, tavaraliikenteeseen, rautatieliikenteen hallintajärjestelmiin ja rautatieinfrastruktuuriin.

Rautatieinfrastruktuuriin on investoitu suuria summia. Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan uuden toimintapolitiikan¹⁶ tavoitteena on erittäin tehokas eurooppalainen liikenneverkko, johon sisältyvät vahvat keskeiset rautatieväylät. Komissio on ehdottanut näiden ensisijaisten tavoitteiden tukemista varten uutta infrastruktuurin rahoitusvälinettä osana seuraavaa monivuotista rahoituskehystä: Verkkojen Eurooppa -välinettä¹⁷. EU:n uusi infrastruktuuripolitiikka tarjoaa tarpeellisen sääntelykehiksen ja rahoituksen, joiden avulla rautateiden ydinverkko voidaan saattaa loppuun olennaisena osana sisämarkkinoita. Investoinnit infrastruktuuriin ovat elintärkeitä, mutta ne eivät yksinään riitä rautatiealan potentiaalin hyödyntämiseen. Lisäksi tarvitaan rakenteellisia muutoksia, joilla tehostetaan toimintaa ja parannetaan palvelujen laatua varmistamalla lujempi ja avoimempi hallinto ja markkinoiden avaaminen.

Valtioiden ja hallitusten päämiehet hyväksyivät 28. ja 29. kesäkuuta 2012 järjestetyssä Eurooppa-neuvoston kokouksessa kasvu- ja työllisyys sopimuksen¹⁸, jonka tavoitteena on syventää sisämarkkinoita poistamalla esteet kasvun ja työllisyyden tieltä verkkotoimialoilla. Komissio esitti lokakuussa 2012 antamassaan toisessa sisämarkkinoiden toimenpidepaketissa¹⁹, että neljäs rautatiepaketti on keskeinen aloite kasvun luomiseksi EU:ssa.

Tämän paketin avulla on tarkoitus poistaa viimeiset esteet, jotka haittaavat yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteutumista.

3. TULEVAT TOIMET

3.1. Infrastruktuurin hallinnointi

Vaikka eräissä osissa maailmaa (erityisesti Pohjois-Amerikassa) on keskenään kilpailevia rautatieinfrastruktuureja, suurin osa EU:n rautatieverkostosta on suunniteltu kussakin maassa toimimaan yhtenä verkkona. Infrastruktuurin tehokas käyttö perustuu käytön intensiivisyyteen. Rautatieinfrastruktuuri on ja todennäköisesti säilyy jatkossakin EU:ssa luonnollisena monopolina. EU:n nykyisen lainsäädännön mukaan on tietystä määrin eriytettävä rataverkon haltijat, jotka ylläpitävät verkkoa, ja rautatieyritykset, jotka tarjoavat tässä verkossa junaliikennepalveluja. Eriyttämisellä pyritään varmistamaan kaikkien rautatieyritysten oikeudenmukainen ja tasapuolinen kohtelu. Infrastruktuurimaksujen

¹⁵ <http://www.unife.org/page.asp?pid=194>.

¹⁶ KOM(2011) 650 lopullinen/2.

¹⁷ KOM(2011) 665 lopullinen.

¹⁸ EUCO 76/12 / EUCO 156/12.

¹⁹ COM(2012) 573 final.

periminen ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen olisi järjestettävä täysin riippumattomasti, sillä niitä pidetään keskeisinä seikkoina tasapuolisten käyttömahdollisuuksien turvaamisen kannalta.

Luonnollisina monopoleina rataverkon haltijat eivät kuitenkaan aina reagoi markkinoiden tarpeisiin. Käyttäjien palautteen mukaan nykyinen hallintomalli ei tarjoa rataverkon haltijoille riittäviä kannustimia vastata käyttäjien tarpeisiin. Erityisesti silloin kun rataverkon haltijat kuuluvat holding-rakenteeseen, uudet markkinatoimijat ovat kritisoineet niitä voimakkaasti siitä, että ne ovat toisinaan korottaneet huomattavasti ratojen ja asemien käytöstä henkilöliikenteen osalta perittäviä maksuja verrattuna maksuihin, joita peritään vakiintuneilta toimijoilta.

Tiedon epätasaisen jakautumisen takia vakiintuneet toimijat ovat saaneet kilpailuetua, ja rahoituksen puutteellinen avoimuus aiheuttaa ristikkäisten tukien riskin. Tällaista kilpailuetua sisältyi esimerkiksi Sachsen-Anhaltin osavaltion rautatieliikennettä koskevaan julkisia palveluhankintoja koskevaan sopimukseen, jonka osavaltio teki Deutsche Bahnin kanssa sen jälkeen, kun sen tytäryhtiö DB Regio oli sitoutunut korvaamaan radan käyttömaksujen mahdolliset korotukset 15 vuoden ajan.²⁰ Nämä rautatieyritykselle käyttömaksuista aiheutuvat lisäkustannukset korvattaisiin koko holding-rakenteen tasolla lisääntyvillä tuloilla, joita saadaan samoista, rataverkon haltijan keräämistä maksuista. Tällaisesta korvausmahdollisuudesta voivat kuitenkin hyötyä vain integroidut rakenteet.

Nykyiset eriyttämisvaatimukset eivät ehkäise eturistiriitoja, ja muut kuin tällä hetkellä olennaisiksi määritellyt toiminnot (esim. investointien suunnittelu, rahoitus ja ylläpito) ovat johtaneet eräiden uusien toimijoiden vastaiseen syrjintään. Esimerkiksi Italian kilpailuviranomainen määräsi Ferrovie dello Statolle 300 000 euron sakot todettuaan, että yritys toteutti tytäryhtiöidensä kautta monimutkaista ja yksituumaista strategiaa pitääkseen kilpailevan Arenaways-yrityksen (joka oli päätöksen tekohetkellä jo mennyt konkurssiin) poissa kannattavalta Milanon ja Torinon väliseltä ratayhteydeltä vuosina 2008–2011.²¹ Vastaavasti Ranskan kilpailuviranomainen määräsi hiljattain SNCF:lle 60,9 miljoonan euron sakot sen takia, että yritys oli toteuttanut monenlaisia kilpailun vastaisia toimia sen jälkeen, kun Ranskan rautateiden tavaraliikenteen markkinat avattiin kilpailulle vuonna 2006. SNCF keräsi valtuutettuna rataverkon haltijana luottamuksellisia tietoja kilpailijoidensa esittämistä reittipyynnöistä, ja se edisti tietojen avulla oman tavaraliikennettä harjoittavan tytäryhtiönsä (SNCF Fret) kaupallisia etuja.²²

Nykyinen järjestelmä ei kannusta eurooppalaiseen ja liikennemuotojen väliseen yhteistyöhön. Tarvitaan keskeinen eurooppalainen rautatiejärjestelmä, jonka avulla maksimoidaan positiiviset verkostovaikutukset. Komission nykyisellä Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevalla toimintapolitiikalla, Verkkojen Eurooppa -välineestä annetulla ehdotuksella sekä nykyisillä tavaraliikennekäytäviä koskevilla säännöillä²³ pyritään lisäämään rautateiden kapasiteettia, tehokkuutta ja houkuttelevuutta asiakkaiden kannalta. Näiden toimenpiteiden potentiaaliset edut saadaan kuitenkin täysimääräisesti vain, jos rataverkon haltijoiden tehokasta yhteistyötä haittaavat esteet poistetaan ja niiden toiminnasta tulee aidosti eurooppalaista.

²⁰ Hallinnointia koskeva vaikutusten arviointi.

²¹ Hallinnointia koskeva vaikutusten arviointi. Ferrovie dello Stato valitti hiljattain Italian kilpailuviranomaisen päätöksestä alueelliseen hallintotuomioistuimeen, joka ei ole vielä antanut asiassa tuomiota.

²² Päätös 12-D-25, 18.12.2012.

²³ Asetus (EU) N:o 913/2010.

Lisäksi rataverkon haltijoiden riippumattomuuden varmistavien nykyisten eriyttämisvaatimusten täytäntöönpano ja noudattamisen valvonta ovat osoittautuneet vaikeiksi. Euroopan unionin tuomioistuimessa on parhaillaan käsiteltävänä useita rikkomuskanteita. Koska nykyisillä säännöksillä ei kyetä riittävästi poistamaan eturistiriitojen ja mahdollisen kilpailun vääristymisen riskiä, tarvitaan uutta lainsäädäntöä.

Toisaalta nykyisiä järjestelyjä on kritisoitu²⁴ siitä, että ne saattavat johtaa tehottomaan toimintaan ja väärin pitkän aikavälin investointipäätöksiin. Komission mukaan nämä tutkimukset eivät osoita, että eriyttäminen olisi *välttämättä* tehotonta. Niistä käy kuitenkin ilmi, että tehokkuuden turvaamiseksi rataverkon haltijoiden on oltava vastuussa kaikista keskeisistä infrastruktuuriin liittyvistä tehtävistä, kuten pitkän aikavälin investointien suunnittelusta, aikatauluista, junaliikenteen reaaliaikaisesta hallinnasta sekä ylläpidosta. Vastaavasti rataverkon haltijan ja *kaikkien* tiettyä rataosuutta käyttävien rautatieyritysten välistä yhteistyötä on tuettava siten, että asianmukaisten hallintorakenteiden avulla varmistetaan yhä useampien toimijoiden yhtenevät edut avoimilla markkinoilla.

Useat vakiintuneet rautatiealan toimijat ovat toimittaneet komissiolle tutkimuksia todistaakseen, että integroituneet rautatieyhtiöt voivat saada markkinoilla aikaan merkittävää kasvua. Tätä on kuitenkin tarkasteltava vasten merkittävää huolta siitä, että määräävässä markkina-asemassa olevat rautatieyhtiöt, joita kotimarkkinoilla suojaa niiden integroitunut rakenne, voisivat saada taloudellista etua ja siten epäreilua kilpailuetua kilpaillessaan muualla EU:n alueella tai jopa kotimaassaan uusien markkinatoimijoiden kanssa. Jos kansallisia markkinoita hallitsevat jatkossakin vakiintuneet integroidun rakenteen toimijat, tämä hidastaa yleiseurooppalaisten kaukoliikennepalvelujen kehittymistä.

Komissio ehdottaa yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin muuttamista sen varmistamiseksi, että rataverkon haltija voi suorittaa kaikki tarvittavat toiminnot infrastruktuurin optimaalista, tehokasta ja syrjimätöntä käyttöä varten. Komissio ehdottaa, että infrastruktuurin hallinnointi ja liikennepalvelujen tarjoaminen eriytetään, koska tämä on yksinkertaisin ja tehokkain keino luoda tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille liikennealan toimijoille. Jos jäsenvaltiot kuitenkin haluavat säilyttää nykyiset holding-rakenteet, joihin sisältyy myös rataverkon haltijan omistus, komissio ehdottaa tiukkojen varotoimien käyttöönottoa, jotta voidaan varmistaa rataverkon haltijan riippumattomuus. Lisäksi komissio ehdottaa menettelyä, jossa se tarkistaa, että kaikille rautatieyrityksille luodaan aidosti tasapuoliset toimintaedellytykset.

Komissio aikoo laatia rataverkojen haltijoiden hallintorakennetta koskevat yhteiset säännöt, joissa kaikkia rautatieyrityksiä kohdellaan tasapuolisesti ja joilla varmistetaan viranomaisten ja infrastruktuurin käyttäjien osallistuminen asianmukaisella tavalla niihin vaikuttavien päätösten valmisteluun. Rataverkojen haltijoiden on perustettava koordinoituihin rautatieyritysten, asiakkaiden ja viranomaisten kanssa ja otettava ne keskeisesti mukaan investointien suunnitteluun ja tehokkuuden parantamiseen tähtääviin toimenpiteisiin. Komissio määrittää taloudelliset kannustimet ja tulosindikaattorit, joilla mitataan ja parannetaan rataverkon haltijoiden tehokkuutta. Se aikoo lisäksi perustaa rataverkon haltijoiden eurooppalaisen verkoston edistämään rajat ylittävää yhteistyötä. Tarkoituksena on kiinnittää huomiota erityisesti liikenteeseen tavaraliikennekäytävillä ja kansainvälisillä henkilöliikenteen reiteillä.

²⁴ *EVES-Rail Economic effects of Vertical Separation* (tutkimus rautatieliikenteen vertikaalisen eriyttämisen taloudellisista vaikutuksista), marraskuu 2012;
Realising the potential of GB Rail (Yhdistyneen kuningaskunnan rautatiealan mahdollisuuksien hyödyntäminen), Sir Roy McNulty, toukokuu 2011.

3.2. Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaaminen

Rautatieliikenteestä voidaan saada houkuttelevampi vaihtoehto matkustajille ja sen osuutta kaikista liikennemuodoista voidaan kasvattaa vain, jos palvelujen laatua ja tehoa parannetaan. Niukoille julkisille varoille voidaan saada enemmän vastinetta.

Rautateiden tavaraliikennepalvelujen markkinat ovat olleet avoinna kilpailulle tammikuusta 2007²⁵ ja kansainvälisen henkilöliikenteen markkinat 1. päivästä tammikuuta 2010²⁶. Sen sijaan rautateiden kotimaan henkilöliikenteen kansallisilla markkinoilla ei toistaiseksi juuri ole kilpailua, vaan ne ovat enimmäkseen kansallisia monopoleja.²⁷

Sellaisten korkealaatuisten ja yhdenmukisten palvelujen tarjoaminen, joista saadaan laajempia yhteiskunnallisia etuja ja joiden ulkoiset vaikutukset ovat pienemmät kuin muissa liikennemuodoissa, edellyttävät jatkossakin sitä, että suuri osa rautatieliikennepalveluista EU:ssa (66 % henkilökilometreistä) hoidetaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella. Sopimusten tekeminen ja tukeminen on jäsenvaltioiden tai alue- tai paikallisviranomaisten vastuulla.

Oikeudellisten esteiden poistaminen pelkästään tarjoamalla avoin pääsy markkinoille ei olisi kovinkaan tehokasta, sillä suurin osa kotimaan liikenteestä hoidetaan julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten perusteella. Kotimaan markkinoiden kilpailua olisi näin ollen käsiteltävä kahdella tasolla: kilpailu avointen käyttömahdollisuuksien mukaisen liikenteen markkinoilla ja kilpailu julkisten palveluhankintojen sopimuksista, jolloin tällaiset sopimukset myönnettäisiin avoimesti ja kustannustehokkaasti, kuten eräissä jäsenvaltioissa jo tehdään.

Toimivaltaisilla viranomaisilla on nykyisten sääntöjen nojalla laajat valtuudet tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia rautatieliikenteen alalla suoraan ilman tarjouskilpailua (tarjouskilpailu on yleensä järjestettävä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten yhteydessä, kun on kyse muista julkisen liikenteen muodoista).²⁸ Ilman tarjouskilpailua tehdyt julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset kattavat 42 prosenttia kaikista EU:n henkilökilometreistä.²⁹ Kaikkiaan 16 jäsenvaltiossa niistä 25 jäsenvaltiosta, joissa on rautatieliikennettä, vakiintuneiden toimijoiden markkinaosuus on yli 90 prosenttia.³⁰

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailuttamisesta Saksassa, Ruotsissa ja Alankomaissa saatujen näyttöjen perusteella toimivaltaiset viranomaiset voivat vähentää kustannuksia tarjouskilpailun ansiosta jopa 20–30 prosenttia.³¹ Säästyneet julkiset varat voidaan investoida uudelleen palvelujen parantamiseen tai käyttää johonkin muuhun tarkoitukseen. Muilta avatuilta markkinoilta, kuten Ruotsista ja Yhdistyneestä kuningaskunnasta, saatujen kokemusten mukaan palvelujen laatu ja saatavuus ovat parantuneet ja matkustajien tyytyväisyys on lisääntynyt vuodesta toiseen. Lisäksi matkustajien määrä on kasvanut yli 50 prosenttia 10 vuodessa. Parantuneet palvelut

²⁵ Direktiivi 2004/51/EY direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta.

²⁶ Direktiivi 2007/58/EY direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta.

²⁷ Yhdistynyt kuningaskunta, Saksa, Ruotsi ja Italia ovat yksipuolisesti avanneet kotimaan markkinansa kilpailulle.

²⁸ Asetus (EY) N:o 1370/2007.

²⁹ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamista koskeva vaikutusten arviointi.

³⁰ Markkinaosuus on vähemmän kuin 50 prosenttia ainoastaan Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Ruotsissa ja Virossa.

³¹ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoita koskeva vaikutusten arviointi.

hyödyttävät selkeästi matkustajia ja vähentävät veronmaksajille aiheutuvia kustannuksia noin 30–40 miljardia euroa.³²

Sidosryhmät esittävät, että liikkuvan kaluston (junat) saaminen on keskeinen uusien toimijoiden markkinoille tuloa haaittava rajoite. Ainakin kahdeksassa jäsenvaltiossa liikkuvan kaluston omistavat edelleen etupäässä vakiintuneet rautatieyritykset, jotka eivät kykene antamaan tai halua antaa sitä muiden toimijoiden käyttöön edullisin kaupallisilla ehdoilla. Esimerkiksi Itävallassa monet uudet toimijat ovat tehneet kansalliselle sääntelyviranomaiselle (Schienen-Control) kantelun rautatieyhtiö ÖBB:n strategiasta: yhtiö romuttaa tarpeetonta liikkuvaa kalustoa tai myy sitä ainoastaan maan ulkopuolella toimiville rautatieyrityksille sillä ehdolla, että ne eivät myy sitä takaisin uusille itävaltalaisille toimijoille.

Vakiintuneet kansalliset toimijat perivät pakollisten matkalippujärjestelmiensä kautta esimerkiksi Saksassa ja Tšekissä jopa 25 prosentin palkkion kaikista myydyistä lipuista. Tämä syrjivä käytäntö estää uusien toimijoiden tuloa markkinoille. Eräissä jäsenvaltioissa kulut maksetaan uusille toimijoille takaisin vasta kahden vuoden kuluttua, kun taas joissakin jäsenvaltioissa maksut suoritetaan kahdeksan päivän kuluessa ja niistä peritään 1,5 prosentin palkkio.³³

Komissio ehdottaa oikeudellisten esteiden poistamiseksi, että yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annettua direktiiviä muutetaan siten, että avataan rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinat kilpailulle, mutta annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus rajoittaa markkinoille pääsyä, jos markkinoille pääsy vaarantaisi julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen taloudellisen tasapainon.

Komissio ehdottaa muutosta rautateiden ja maanteiden julkista liikennettä koskevista julkisen palvelun velvoitteista annettuun asetukseen³⁴ tavoitteenaan ottaa käyttöön julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pakollinen kilpailuttaminen joulukuusta 2019. Kyseisten sopimusten ja niiden perustana olevien julkisen palvelun velvoitteiden laajuus on määriteltävä perustamissopimuksen yleisiä periaatteita vastaavien kriteerien mukaisesti. Jotta sopimusten maantieteellistä soveltamisalaa ei määriteltäisi liian laajasti muiden toimijoiden sulkemiseksi markkinoilta, komissio ehdottaa, että sopimusten enimmäisarvo määritellään joustavasti. Kun sopimusten arvolle määritellään vähimmäisraja, jonka alittavat sopimukset voidaan tehdä suoraan, toimivaltaisten viranomaisten ei tarvitse järjestää tarjouskilpailua, jos arvioidut julkisten varojen säästöt jäisivät tarjouskilpailun kustannuksia pienemmiksi. Tämän säädöspaketin antamisen jälkeen ilman tarjouskilpailua tehtävät sopimukset eivät voi olla voimassa enää 31. joulukuuta 2022 jälkeen.

Jotta voidaan varmistaa, että jäsenvaltiot ja sopimuksia tekevät alue-/paikallisviranomaiset laativat julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset johdonmukaisella, yhtenäisellä ja tehokkaalla tavalla, ehdotetuissa säännöksissä veloitetaan toimivaltaiset viranomaiset laatimaan julkista liikennettä koskevat suunnitelmat ja sisällyttämään niihin julkista henkilöliikennettä koskevan politiikan tavoitteet sekä vahvistamaan julkisen henkilöliikenteen yleiset suorituskykymallit. Suunnitelmia laadittaessa olisi noudatettava kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmissa³⁵ esitettyjä vaatimuksia. Toimivaltaisille viranomaisille tarjouskilpailuista mahdollisesti aiheutuvan hallinnollisen lisärasituksen kompensoi yleensä odotettavissa oleva tukien pieneminen. Avoimuuden maksimoimiseksi toimivaltaisten viranomaisten on annettava tietyt operatiiviset, tekniset ja rahoitustiedot kaikille mahdollisille julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista kiinnostuneille tarjoajille, jotta nämä

³² *SDG Report*.

³³ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoita koskeva vaikutusten arviointi.

³⁴ Asetus (EY) N:o 1370/2007 neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja 1107/70 kumoamisesta.

³⁵ KOM(2009) 490 lopullinen.

voivat laatia asianmukaisen tarjouksen. Näin tehostetaan kilpailua ja saadaan aikaan etuja kansalaisille.

Verkostovaikutusten säilyttämiseksi jäsenvaltioita, toimivaltaisia viranomaisia ja rautatieyrityksiä kehoitetaan ottamaan käyttöön kansallisella tasolla integroituja matkalippujärjestelmiä, joihin sovelletaan syrjimättömyyden vaatimuksia.

Jos jäsenvaltiossa ei ole toimivia rautatiekaluston leasingmarkkinoita, toimivaltaisten viranomaisten on tarpeellisten toimenpiteiden avulla varmistettava asianmukaisen liikkuvan kaluston syrjimätön saatavuus ja näin edistettävä markkinakilpailua julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten osalta.

Lyhyesti sanottuna näillä ehdotuksilla tuetaan siirtymistä tie- ja lentoliikenteestä rautatieliikenteeseen, tehostetaan julkisten varojen käyttöä ja saatetaan loppuun markkinoiden avaaminen, joka on jo toteutettu tavaraliikenteen ja kansainvälisen henkilöliikenteen ja muiden liikennemarkkinoiden osalta.

3.3. Yhteentoimivuus ja turvallisuus

Rautatieliikenne on tilastollisesti henkilökilometriä kohden paljon turvallisempi liikennemuoto kuin tieliikenne (vuonna 2010 rautateillä kuoli 62 matkustajaa, kun EU:n tieliikenteessä kuoli yhteensä 31 000 henkilöä³⁶). Rautatieliikenteen turvallisuus on parantunut jatkuvasti kymmenen viime vuoden aikana. Turvallisuushyödyt siis lisääntyvät, jos rautatieliikenteen osuus kasvaa.

Vaikka nykyiset tekniset standardit ja hyväksymisjärjestelmät muodostavat erittäin turvalliset puitteet, ne jakautuvat Euroopan rautatieviraston (ERA) ja kansallisten viranomaisten kesken. Tämä lisää hallintokustannuksia ja luo markkinoille tulon esteitä erityisesti uusille toimijoille ja raideliikenteen kalustoyksiköiden valmistajille. Rautatieyrityksille aiheutuu tarpeetonta rasitusta erityisesti kansallisten teknisten ja turvallisuussääntöjen takia, joita käytetään rinnan EU:n yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) kanssa. ERA on arvioinut, että tällaisia sääntöjä on EU:ssa yli 11 000.³⁷

Uusien raideliikenteen kalustoyksiköiden lupamenettelyt voivat kestää jopa kaksi vuotta, ja niiden kustannukset voivat nousta 6 miljoonaan euroon. Esimerkiksi lentokoneiden hyväksymismenettelyt ovat paljon lyhyemmät ja kustannuksiltaan edullisemmat. Sidosryhmien toimittamien lukujen mukaan lupamenettelyjen kustannukset muodostavat jopa 10 prosenttia veturien kustannuksista kussakin maassa. Näin ollen kolmessa jäsenvaltiossa käytettäväksi tarkoitetun raideliikenteen kalustoyksikön lupamenettelyn kustannukset voivat muodostaa 30 prosenttia kalustoyksikön hankintahinnasta.

Lisäksi rautatieyritysten on turvallisuustodistuksen saadakseen suoritettava maksuja kansallisille turvallisuusviranomaisille. Tästä tiedetään joissakin tapauksissa aiheutuneen rautatieyrityksille hallinnollisia ja konsultointikustannuksia, joiden määrä voi olla jopa 70 000 euroa ja vastaa kahta henkilötyövuotta.³⁸ Liiallinen byrokratia markkinoille tulon yhteydessä on mainittu erityisen vakavaksi ongelmaksi uusille rautatieyrityksille, jotka kärsivät enemmän monimutkaisista ja hitaista menettelyistä, koska niillä on rajalliset taloudelliset ja henkilöresurssit.

³⁶ Eurostatin tiedot.

³⁷ Yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskeva vaikutusten arviointi.

³⁸ Yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskeva vaikutusten arviointi.

Kansallisten turvallisuusviranomaisten välillä on selviä eroja siinä, miten ne ovat järjestäneet kalustoyksikköjen lupia ja turvallisuustodistuksia koskevat menettelyt. Osa turvallisuusviranomaisista kiertää järjestelmällisesti todistusten ja lupien antamiselle asetetut määräajat pyytämällä lisätodisteita ja -kokeita.

Sisämarkkinoiden potentiaalin hyödyntämiseksi tarvitaan tiiviimpää yhdenmukaistamista EU:n tasolla. Komissio ehdottaa sitä varten, että ERA:n perustamisasetusta tarkistetaan siirtämällä virastolle toimivalta antaa kalustoyksikköiden markkinoillesaattamislupia ja rautatieyritysten turvallisuustodistuksia. Vaikka ERA olisi oikeudellisesti vastuussa lupien antamisesta, se tekisi läheistä yhteistyötä toimivaltaisten kansallisten turvallisuusviranomaisten kanssa. Samalla sillä olisi merkittävämpi rooli kansallisten sääntöjen valvonnassa ja kansallisten turvallisuusviranomaisten seurannassa sekä Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) käyttöönoton tukemisessa. ERA:n roolia koskevat muutosehdotukset sisältyvät rautateiden turvallisuutta ja yhteentoimivuutta koskeviin direktiiveihin tehtäviin tarkistuksiin; kyseisiä direktiivejä muutettaessa voidaan selkeyttää ja yksinkertaistaa nykyisiä säännöksiä, konsolidoida aiemmat muutokset ja ajantasaistaa lainsäädäntöä. Näiden muutosten lisäksi ERA:n hallintorakennetta ja sisäisiä toimintatapoja on tarkoitus parantaa ja yhdenmukaistaa vastaamaan EU:n erillisvirastoja koskevaa yhteistä julkilausumaa ja yhteistä lähestymistapaa³⁹, jotka hyväksyttiin äskettäin.

Ehdotuksilla pyritään lyhentämään 20 prosentilla aikaa, joka uusilla rautatieyrityksillä kuluu markkinoille pääsyyn, ja vähentämään 20 prosenttia liikkuvan kaluston lupien saamisesta aiheutuvia kustannuksia ja siihen kuluva aikaa. Näin voidaan todennäköisesti säästää 500 miljoonaa euroa viiden vuoden aikana⁴⁰ ja edistää Euroopan rautatiealan kilpailuetua ja johtoasemaa maailmanmarkkinoilla.

3.4. Sosiaalinen ulottuvuus

Rautatiealan on selviydyttävä seuraavien 10 vuoden aikana samanaikaisesti sekä työväestön vanhenemisesta että markkinoiden avautumiseen liittyvistä tehokkuusvaikutuksista. Noin 30 prosenttia kaikista rautatiealan työntekijöistä jää eläkkeelle seuraavien 10 vuoden aikana⁴¹, mistä seuraa työvoimapula. Samanaikaisesti useissa rautatieyrityksissä on mahdollisesti toteutettava rakenneuudistus tuottavuuden ja tehokkuuden parantamiseksi. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten eriyttämisen seurauksena lyhyellä aikavälillä tarvitaan enemmän ihmisiä täydentäviin tehtäviin. On tärkeää, että rautatieala voi lisätä houkuttelevuuttaan innovatiivisten ja ammattitaitoisten työntekijöiden työnantajana, joka maksaa riittävää palkkaa.

Jotta työntekijöille voitaisiin markkinoiden avauduttua tarjota tarpeelliset takeet, nykyisessä lainsäädännössä (esim. yrityksen luovutusta koskeva direktiivi⁴²) säädetään pakollisesta henkilöstön siirtämisestä silloin kun julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus tehdään ja kun omaisuutta, kuten liikkuvaa kalustoa, siirretään toiselle rautatieyritykselle. Julkisen palvelun velvoitetta koskevan asetuksen mukaisesti toimivaltaiset viranomaiset voivat vaatia henkilöstön siirtämistä⁴³ ja/tai vahvistaa standardit ja kriteerit, joita on noudatettava, kun julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus tehdään jonkin toisen rautatieyrityksen kanssa. Avoimen markkinoille pääsyn vaikutukset todennäköisesti näkyvät vähitellen, kun uudet toimijat lisäävät kasvua ja työmarkkinamahdollisuuksia.

³⁹ Euroopan unionin neuvosto (2012) 11450/12.

⁴⁰ Yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskeva vaikutusten arviointi.

⁴¹ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoita koskeva vaikutusten arviointi.

⁴² Direktiivi 2001/23/EY.

⁴³ Vaatimus ei sisälly direktiivin 2001/23/EY soveltamisalaan.

Eurooppalaiset rautatieyritykset voivat eurooppalaisten työmarkkinajärjestöjen kautta osallistua rautateiden alakohtaiseen neuvottelukomiteaan.

Rautatiealalla on turvattava ammattitaitoisen ja motivoituneen työvoiman saatavuus, jotta se kykenee tarjoamaan tehokkaita ja kilpailukykyisiä liikennepalveluja. Ellei työpaikkojen laatuun liittyviä ongelmia ratkaista, ei kestävä liikennejärjestelmän saavuttaminen todennäköisesti edisty parhaalla mahdollisella tavalla. Toteutunut kilpailu ei ole heikentänyt rautatiealan palkkoja.⁴⁴ Avoimia markkinoita koskevat esimerkit osoittavat, että uudet toimijat tarjoavat houkuttelevia palkkoja varmistaakseen, että ne saavat palvelukseensa parhaat työntekijät ja kykenevät kasvattamaan palvelujaan. Työllisyysasteen arvioidaan pysyvän entisellään markkinoiden avautumisen jälkeen. Näin on käynyt niissä jäsenvaltioissa, joiden kansalliset rautatiemarkkinat on jo täysin avattu kilpailulle (esim. Yhdistynyt kuningaskunta ja Ruotsi).⁴⁵ Itse asiassa työllisyysaste on heikentynyt nopeammin niissä maissa, joissa markkinoilla ei ole kilpailua. Rautatieliikenteen parantunut tuottavuus ja houkuttelevuus lisäävät kysyntää ja investointeja esimerkiksi uuteen liikkuvaan kalustoon, ja tästä hyötyvät todennäköisesti myös työntekijät.

4. NELJÄS RAUTATIEPAKETTI

Neljäs rautatiepaketti käsittää säädösehdotuksia, joilla muutetaan seuraavia säädöksiä:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu),
 - Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista,
 - Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 881/2004, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan rautatieviraston perustamisesta,
 - Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/49/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön rautateiden turvallisuudesta,
 - Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/57/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta yhteisössä,
- sekä kumotaan asetukset (ETY) N:o 1192/69 yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi.

5. YHTENÄISEN STRATEGISEN LÄHESTYMISTAVAN TARVE

Joidenkin rautatiepalvelujen tehottomuus ja heikko laatu johtuvat pääasiassa vähäisestä kilpailusta, jäljellä olevista markkinoiden vääristymistä ja puutteellisesti toimivista rakenteista. Neljännessä rautatiepaketissa sovelletaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa muun muassa pitkiin ja kalliisiin menettelyihin, uusien toimijoiden markkinoille tulon esteisiin ja erilaisiin markkinoille pääsyä koskeviin sääntöihin jäsenvaltioissa.

Pakettiin kuuluvat aloitteet täydentävät toisiaan, sillä ne kaikki edistävät tehokkaamman ja asiakaslähtöisemmän rautatiealan kehittämistä ja rautatieliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä suhteessa muihin liikennemuotoihin. Kaikilla toimenpiteillä helpotetaan uusien toimijoiden tuloa markkinoille. Synergiaetuja on tarkoitus saada aikaan yksittäisten aloitteiden yhteisvaikutusten avulla. Lakisääteisen markkinoiden avaamisen tuloksellisuus riippuu siitä, saadaanko varmistettua eräiden perusedellytysten toteutuminen ja tuloksekkuus.

⁴⁴ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoita koskeva vaikutusten arviointi.

⁴⁵ Rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoita koskeva vaikutusten arviointi.

Tällaisia ovat muun muassa syrjimättömät infrastruktuurin ja asemien käyttömahdollisuudet, asianmukaisen kaluston saatavuus ja reittien jakaminen, liikenteen hallinta mukaan lukien. Jotta markkinoiden avaaminen onnistuisi, on varmistettava, että verkostovaikutusten edut säilyvät. Osa perusedellytyksistä sisältyy rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamista koskeviin aloitteisiin ja osa ehdotukseen infrastruktuurihallinnon tehostamisesta. Uusien toimijoiden markkinoille tulon esteitä on tarkoitus poistaa synergiaeduilla, joita saadaan aikaan vähentämällä infrastruktuurin käyttömahdollisuuksiin liittyvää syrjintää ja ottamalla käyttöön yksinkertaisemmat menettelyt turvallisuustodistusten antamiseksi rautatieyrityksille sekä kalustoyksiköiden lupien antamiseksi markkinoille saattamista varten.

Näillä muutoksilla lisätään kilpailua, varmistetaan rahoituksen täysi avoimuus ja poistetaan riski (usein julkisesti rahoitettujen) rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten tarjoamien junapalvelujen välisestä ristiintukemisesta. Niillä pyritään saamaan aikaan oikeudenmukaiset rahoitusehdot ja vähentämään eturistiriitojen riskiä. Tasapuolinen markkinoille pääsy ja toimijoiden määrän lisääntyminen luovat lopulta uutta liiketoimintaa ja kasvattavat liikenteen määrää. Kasvava kilpailupaine ja markkinatoimijoiden aiempaa suurempi erikoistuminen edistävät osaltaan tuottavuuden ja tehokkuuden kasvua ja lisäävät investointeja rautatieliikenteen infrastruktuuriin.

Avoimet infrastruktuurin käyttömahdollisuudet ja julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kilpailuttaminen yhdessä tekevät mahdolliseksi avata markkinoita edelleen, kuten tavaraliikenteessä ja kansainvälisessä henkilöliikenteessä on jo tehty. Tästä ovat osoituksena kehittyneemmät tavaraliikenteen markkinat, joilla rautateiden markkinaosuus on kasvanut. Tämä ehdotus on keskeinen askel yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen loppuun saattamisessa.

Kasvava kilpailu oletettavasti lisää rautatieliikenteen houkuttelevuutta ja auttaa rautatiealaa vastaamaan paremmin asiakkaiden tarpeisiin, jolloin rautatiealan toimijat kykenevät kilpailemaan muiden liikennemuotojen kanssa. Henkilöliikenteen suurnopeusjunat auttavat rautatieliikennettä kilpailemaan tehokkaammin lentoliikenteen kanssa, ja rautateiden tavaraliikenteen markkinaosuus kasvaa, mikä edistää ilmastonmuutokseen liittyvien tavoitteiden saavuttamista.

Rautatieliikenteen kasvu lisää rautatieyritysten ja rautatiepalvelupaikkojen operaattoreiden ammattitaitoisten työntekijöiden tarvetta. Lisäksi se kasvattaa liikkuvan kaluston kysyntää ja luo siten uusia työpaikkoja rautatiealan valmistusteollisuudessa.

Tehostamalla turvallisuustodistuksia ja kalustoyksikköjen lupia koskevia menettelyjä, varmistamalla turvallisuustodistusten ja kalustoyksiköiden lupien syrjimätön antaminen ja tunnustaminen kaikkialla EU:ssa sekä lisäämällä kansallisten sääntelykehysten johdonmukaisuutta voidaan osaltaan lyhentää uusien rautatieyritysten markkinoille tuloon kuluvaa aikaa ja mukauttaa sitä vastaamaan yritysten tarpeita.

Neljännellä rautatiepaketilla otetaan käyttöön yhtenäinen lähestymistapa ja luodaan rautatieliikenteen kasvun edellytykset, jotka parantavat rautatiealan luotettavuutta ja tehokkuutta ja siten auttavat sitä kasvattamaan markkinaosuuttaan. Rautatiepaketilla parannetaan palveluja ja annetaan rautatiealalle mahdollisuus hyödyntää käyttämätöntä potentiaaliaan siten, että rautatieliikenteestä tulee todellinen ja houkutteleva vaihtoehto.

Neljäs rautatiepaketti käsittää myös seuraavat asiakirjat:

- Komission kertomus rautatiejärjestelmän yhteentoimivuuden edistymisestä
- Komission kertomus muun junahenkilökunnan ominaisuuksista ja tehtävistä

- Komission kertomus rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen markkinoiden avaamista koskevien direktiivin 2007/58/EY säännösten täytäntöönpanosta
- Komission yksiköiden valmisteluasiakirja ERA:n perustamisasetuksen tarkistamista koskevasta vaikutusten arvioinnista
- Komission yksiköiden valmisteluasiakirja rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamista koskevasta vaikutusten arvioinnista
- Komission yksiköiden valmisteluasiakirja rautatieinfrastruktuurin hallinnointia yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella koskevasta vaikutusten arvioinnista.