



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 8. huhtikuuta 2026
(OR. en)

16833/25
ADD 1

Toimielinten välinen asia:
2023/0271(COD)

TRANS 650
CODEC 2139

EHDOTUS NEUVOSTON PERUSTELUIKSI

Asia: Neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistama kanta EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEN antamiseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta
– Ehdotus neuvoston perusteluiksi

I. JOHDANTO

1. Komissio toimitti 11. heinäkuuta 2023 neuvostolle ja Euroopan parlamentille ehdotuksen¹ asetukseksi rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta. Ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklaan, joten siitä neuvotellaan tavallisen lainsäätämisyjärjestyksen mukaisesti.
2. Neuvosto hyväksyi yleisnäkemyksensä liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston (liikenne) istunnossa 18. kesäkuuta 2024.
3. Euroopan parlamentti hyväksyi neuvotteluvaltuutuksensa täysistunnossaan 12. maaliskuuta 2024.
4. Ensimmäinen kolmikantakokous järjestettiin 19. marraskuuta 2024, ja siinä annettiin yleinen valtuutus teknisen tason neuvotteluja varten. Kaksi muuta kolmikantakokousta järjestettiin 3. maaliskuuta 2025 ja 10. kesäkuuta 2025. Neljännessä ja viimeisessä kolmikantakokouksessa 18. marraskuuta 2025 neuvosto ja parlamentti pääsivät alustavaan yhteisymmärrykseen.
5. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli 19. joulukuuta 2025 lopullista kompromissitekstiä, jotta asiasta päästäisiin yhteisymmärrykseen, ja vahvisti sen.
6. Liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) puheenjohtaja lähetti 27. tammikuuta 2026 pysyvien edustajien komitean puheenjohtajalle kirjeen, jossa vahvistettiin, että jos neuvosto hyväksyy sovitun tekstin ensimmäisessä käsittelyssä lingvistijuristien viimeisteltyä sen, parlamentti hyväksyy neuvoston kannan toisessa käsittelyssään.

¹ ST 11718/23 + ADD 1–4.

II. TAVOITE

7. Asetuksen tarkoituksena on soveltaa yhteistä sääntelykehystä rautatieverkon kapasiteetin käyttöön. Direktiivissä 2012/34/EU säädetyt kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat säännöt korvataan tässä asetuksessa säädetyillä säännöillä. Ehdotus perustuu rautatiealan aikataulujen uudistamishankkeeseen (TTR), jonka tavoitteena on tarjota rataverkon haltijoille enemmän joustovaraa sekä pidemmän aikavälin strategisessa suunnittelussa että lyhyemmän aikavälin kapasiteetin myöntämisessä uuden suunnittelu- ja käyttöoikeuden myöntämisprosessin avulla. Pidemmän aikajänteen suunnittelun ansiosta infrastruktuuria voidaan käyttää optimaalisemmin. Lisäksi saadaan aikaan tasapainoisempi jako rautatiekapasiteetin eri käyttäjätyyppien välillä, olipa kyse sitten matkustajista tai rahdista, erityisesti tavaraliikenteen eduksi, jonka pitäisi muuttua luotettavammaksi.
8. Organisoinnin osalta komission ehdotuksessa tehostettiin EU-tason keskittämistä vahvistamalla rataverkon haltijoiden eurooppalaista verkostoa (ENIM) ja perustamalla uusi elin, verkostokoordinaattori. Alun perin ehdotettu suorituskyvyn tarkastuselin muutettiin suorituskykyä käsitteleväksi neuvoo-antavaksi paneeliksi. Euroopan parlamentin pyynnöstä sidosryhmillä on mahdollisuus perustaa Euroopan rautatiefoorumi (ERP).

III. NEUVOSTON ENSIMMÄISEN KÄSITTELYN KANNAN ANALYSOINTI

9. Parlamentti ja neuvosto kävivät neuvotteluja komission ehdotuksen pohjalta päästäkseen sopimukseen toisen käsittelyn varhaisessa vaiheessa neuvoston ensimmäisen käsittelyn kannan pohjalta. Neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta sisältää seuraavat keskeiset seikat, joista lainsäätäjät pääsivät yhteisymmärrykseen.

Yhteenveto keskeisistä kysymyksistä

10. Asetuksella otetaan käyttöön rautateiden ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat uudet säännöt, jotka mahdollistavat rautatieliikenteen pidemmän aikavälin suunnittelun. Näin pyritään parantamaan infrastruktuurin käyttöä ja lisäämään junaliikennettä sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä. Uusi järjestelmä perustuu kattavaan kuulemisjärjestelmään, jonka avulla rataverkon haltijat saavat paremman kuvan eri hakijoiden tarpeista. Kapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään kuulemisvaiheen jälkeen. Asetuksessa on myös yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat suunnitelman muuttamista sen jälkeen, kun käyttöoikeudet on myönnetty. Uuden järjestelmän tarkoituksena on myös parantaa rajatylittävää koordinointia ja mahdollistaa parempien usean verkon palvelujen perustaminen. Käytössä on myös seuraamusjärjestelmä, jonka tarkoituksena on olla varoittava ja välttää liian monien muutosten tekeminen.
11. Jäsenvaltio voi antaa rataverkon haltijalle strategisia ohjeita, jotka perustuvat viitteelliseen rautatieinfrastruktuurin kehittämisstrategiaan, ottaen samalla huomioon rataverkon haltijan toiminnalliset velvollisuudet. Näiden strategisten ohjeiden ansiosta kansalliset erityispiirteet ja vaatimukset voidaan ottaa huomioon rautateiden kapasiteetin suunnittelua ja käyttöoikeuksien myöntämistä koskevan eurooppalaisemman lähestymistavan yleisessä kontekstissa. On tärkeää, että jäsenvaltiot voivat päättää erityisistä aikataulusuunnittelumalleista, varata vähimmäismäärät kapasiteettia rautatieliikennepalvelujen eri tyypeille ja että niillä on mahdollisuus ottaa kansalliset painopisteet huomioon kapasiteetin osittamista koskevien menetelmien parametreissa ja ristiriitojen ratkaisemisessa.
12. Rautateiden ratakapasiteetin hallinta perustuu pidemmän aikavälin suunnitteluun. Kaikki aikataulut, jotka tulevat voimaan joulukuusta 2030 alkaen ja joita sovelletaan seuraavana vuonna, laaditaan ja pannaan täytäntöön kolmessa peräkkäisessä vaiheessa: suunnittelu, myöntäminen ja mukauttaminen. Jokaisessa vaiheessa järjestetään kuuleminen, jotta hakijoiden tarpeet tulevat kuulluksi. ENIM laatii kapasiteetin hallintaa koskevan kehyksen rataverkon haltijoiden ja operatiivisten sidosryhmien tukemiseksi suunnittelu-, myöntämis- ja mukauttamisprosessissa. Tämä kehys tarjoaa välineitä, menetelmiä ja menettelyllisiä järjestelyjä ratakapasiteetin hallintaa sekä rataverkon haltijoiden ja muiden operatiivisten sidosryhmien välistä koordinointia varten.

1. Suunnittelu: rataverkon haltijat aloittavat strategisen kapasiteetin suunnittelun ja varmistavat, että näitä suunnitelmia koordinoidaan rataverkon haltijoiden kesken. Näin hakijoiden on helpompi järjestää rajatylittäviä palveluja. Strategisen suunnitelman pohjalta rataverkon haltija laatii yksityiskohtaisemman suunnitelman, ensin kapasiteettistrategian, sitten kapasiteettimallin ja lopuksi kapasiteetin tarjontasuunnitelman. Kuormitetun tai ylikuormitetun infrastruktuurin hallinnointia varten on erityisiä menettelyjä.
 2. Myöntäminen: suunnitteluvaiheen jälkeen hakijoille myönnetään infrastruktuurin käyttöoikeudet sekä yhden että usean verkon kapasiteettioikeuksina. Viimeksi mainitun osalta asetuksessa vahvistetaan myös erityiset säännöt. Käyttöoikeudet myönnetään digitaalisten välineiden ja digitaalisten palvelujen avulla. Rataverkon haltijoilla on erilaisia tapoja myöntää kapasiteettioikeuksia, ja niiden on otettava huomioon palvelupaikkojen kapasiteettiin liittyvät kysymykset. Rataverkon haltijoiden on sisällytettävä suunnitteluun myös infrastruktuurityöt. Jos hakijoiden pyyntöjen ja käytettävissä olevan kapasiteetin välillä on myöntämisprosessin jälkeen ristiriitoja, asetuksessa on menettely ristiriitojen ratkaisemiseksi. Jos yhteisymmärrykseen perustuvaa ratkaisua ei löydetä, ristiriitojen ratkaisumenettelyn pohjalta voidaan soveltaa yhtäläistä, läpinäkyvää ja syrjimätöntä menetelmää, joka perustuu toiminnallisiin, sosioekonomisiin ja ympäristöön liittyviin kriteereihin.
 3. Mukauttaminen: ennen aikataulun voimaantuloa sekä rataverkon haltijat että hakijat voivat pyytää muutoksia. Muutoksia koskevat pyynnöt olisi kuitenkin rajoitettava mahdollisimman vähiin. Liian lukuisien muutosten välttämiseksi on otettu käyttöön seuraamusjärjestelmä, jolla joko rataverkon haltija tai hakija pyritään saamaan luopumaan muutosten pyytämisestä.
13. Suunnittelun ja myöntämisen tuloksena on aikataulu, joka tulee voimaan kunkin vuoden joulukuun alussa. Sen perusteella toteutetaan aikatauluun perustuvaa liikenteenhallintaa. Uudesta järjestelmästä huolimatta voi ilmetä odottamattomia tapahtumia, jotka edellyttävät häiriönhallintaa ja kriisinhallintaa. On tärkeää, että kaikki liikenteen, häiriöiden ja kriisien hallintaan osallistuvat tahot pitävät toisensa ajan tasalla. ENIM laatii kehyksen, jolla tuetaan rataverkon haltijoita ja operatiivisia sidosryhmiä liikenteenhallinnan, häiriönhallinnan ja kriisinhallinnan koordinoinnissa yhteisten välineiden, menetelmien ja menettelyllisten järjestelyjen avulla.

14. ENIM seuraa ja vertailee rautateiden infrastruktuuripalvelujen suorituskykyä. ENIM laatii kehyyksen, jolla tuetaan rataverkon haltijoita suorituskyvyn tarkastelun laatimisessa yhteisten välineiden, menetelmien ja menettelyllisten järjestelyjen avulla. ENIM julkaisee eurooppalaisen suorituskyvyn tarkastelukertomuksen ja päivittää sitä vuosittain. Komissio voi perustaa suorituskykyä käsittelevän neuvoa-antavan paneelin, joka toimii riippumattomana ja puolueettomana asiantuntijapaneelina. Paneeli antaa suorituskykyä koskevia suosituksia ja tarkastelee suorituskyvyn tarkastelukertomuksen luonnosta sekä laatii erillisen osan suorituskyvyn tarkastelukertomukseen.
15. Hallinto
 1. Asetuksessa osoitetaan ENIMille uusia tehtäviä: se luo kyseiset kolme kehystä ja parantaa rataverkon haltijoiden työn koordinoitua usean verkon rautatiepalvelujen osalta. Se nimittää myös verkostokoordinaattorin Euroopan komission suostumuksen saatuaan.
 2. Verkostokoordinaattori nimitetään tukemaan ENIMin työtä. Tämä verkostokoordinaattori toimii ENIMin sihteeristönä, osallistuu kehysten valmisteluun, edistää rataverkon haltijoiden välistä koordinoitua, yksilöi usean verkon rautatiepalvelujen esteitä, toimii yhteyspisteenä ja tukee digitalisaatiotyötä.
 3. Euroopan rautateiden sääntelyelinten verkostolle (ENRRB) osoitetaan tämän asetuksen nojalla erityistehtäviä, jotka koskevat sääntelykysymysten seuranta ja kansallisten sääntelyviranomaisten välistä koordinoitua silloin, kun usean verkon rautatiepalveluihin liittyy ongelmia.
 4. Operatiivinen sidosryhmä voi päättää perustaa Euroopan rautatiefoorumin (ERP), jotta varmistetaan rautatiealan ja ENIMin välinen tuloksellinen kuuleminen.
16. Jos ENIM ei esitä yhtä tai useampaa kehystä tai niiden osaa tai jos yksi tai useampi kehys tai niiden osa ei riitä asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen tai yksi tai useampi kehys ei riitä varmistamaan asetuksen yhdenmukaista täytäntöönpanoa, komissiolle siirretään valta antaa täytäntöönpanosäädös, jolla hyväksytään asiaankuuluva kehys tai sen osia.

17. Ensimmäinen tämän asetuksen mukaisia uusia sääntöjä noudattava aikataulu julkaistaan vuonna 2030, ja sitä aletaan soveltaa 14. joulukuuta 2030 alkaen.

IV. PÄÄTELMÄ

18. Neuvoston kannassa tuetaan komission ehdotuksen tavoitetta ja otetaan täysin huomioon neuvoston ja Euroopan parlamentin välisissä epävirallisissa neuvotteluissa komission tuella saavutettu kompromissi.
 19. Kun asetus rautateiden ratakapasiteetin käytöstä yhtenäisellä eurooppalaisella rautatietalueella sekä direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta ja asetuksen (EU) N:o 913/2010 kumoamisesta on hyväksytty, se edistää merkittävästi liikennealaa.
-