



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 4. kesäkuuta 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	8790/21
Asia:	Rautatieliikenne tärkeäksi tekijäksi kestävän ja älykkään liikkuvuuden edistämisessä – Neuvoston päätelmät (3. kesäkuuta 2021)

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä neuvoston 3798. istunnossaan 3. kesäkuuta 2021 hyväksymät neuvoston päätelmät "Rautatieliikenne tärkeäksi tekijäksi kestävän ja älykkään liikkuvuuden edistämisessä".

Rautatieliikenne tärkeäksi tekijäksi kestävän ja älykkään liikkuvuuden edistämisessä

– Neuvoston päätelmät –

ottaa huomioon

1. Eurooppa-neuvoston 12. joulukuuta 2019 antamat päätelmät, joissa vahvistettiin tavoite saavuttaa ilmastoneutraali Euroopan unioni vuoteen 2050 mennessä¹, ja komission 11. joulukuuta 2019 antaman tiedonannon Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta²;
2. EU:n liikenneministerien jatkuvan sitoutumisen rautatieliikenteeseen³. Tämä ilmaistiin viime vuonna
 - a) EU:n liikenneministerien epävirallisessa videoneuvottelussa 4. kesäkuuta 2020 esitetystä poliittisesta lausumasta, jolla tuettiin rautateiden kansainvälistä matkustajaliikennettä koskevaa EU:n toimintasuunnitelmaa, ja
 - b) Berliinin konferenssissa 21. syyskuuta 2020 annetussa ministerien julkilausumassa rautateiden tavaraliikennekäytävien innovatiivisesta liikenteestä;
3. komission 9. joulukuuta 2020 antaman tiedonannon "Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle"⁴, jonka tavoitteena on kaksinkertaistaa rautateiden tavaraliikenne ja kolminkertaistaa suurnopeusratojen matkustajaliikenne vuoteen 2050 mennessä;
4. Euroopan rautateiden teemavuodesta (2021) 23. joulukuuta 2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen (EU) 2020/2228, ⁵;

¹ EUCO 29/19.

² COM(2019) 640 final, asiak. ST 15051/19 + ADD 1.

³ Norjan ja Sveitsin liikenneministerit osallistuvat säännöllisesti.

⁴ COM(2020) 789 final, asiak. ST 14012/20 + ADD 1.

⁵ EUVL L 437, 28.12.2020, s. 108.

5. elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta 12. helmikuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/241⁶, ja pian annettavan toisen asetuksen Verkkojen Eurooppa -välineestä;
6. EU:n liikenneministerien 30. maaliskuuta 2021 pidetyn epävirallisen videoneuvottelun, jossa ministerit ottivat kantaa puheenjohtajavaltio Portugalin epäviralliseen asiakirjaan "How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal";

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

7. PANEE MERKILLE, että EU:n rautatiejärjestelmissä on toteutettu perusteellisia sääntelyuudistuksia neljällä lainsäädäntöpaketilla, jotka hyväksyttiin vuosina 2001⁷, 2004, 2007 ja 2016; ON TYYTYVÄINEN näiden uudistusten myönteisiin vaikutuksiin markkinoiden avaamiseen ja tekniseen yhdenmukaistamiseen, jotka on osittain saavutettu ja joita osittain odotetaan;
8. TOTEAA, että EU:n ja kansallisen tason sääntelykehys on erittäin monitahoinen ja monimuotoinen, ja PAINOTTAA, että lisätoimia on toteutettava teknisen yhdenmukaistamisen taloudellisten ja toiminnallisten hyötyjen varmistamiseksi, erityisesti rajatylittävien rautatiepalvelujen osalta, samalla kun tiedostetaan jäsenvaltioiden erilaiset lähtökohdat ja niiden erilaiset organisaatorakenteet; KOROSTAA voimassa olevan unionin lainsäädännön täysimääräisen täytäntöönpanon merkitystä ja PAINOTTAA, että unionin tulevien säädösehdotusten olisi perustuttava tämänhetkisen tilanteen huolelliseen analyysiin ja niillä olisi pyrittävä yksinkertaistamiseen aina kun se on mahdollista;
9. TOTEAA, että muutamissa jäsenvaltioissa ei ole tarjolla rautatieyhteyksiä, minkä vuoksi älykäs ja kestävä liikkuvuus voidaan saavuttaa vain muilla liikennemuodoilla; TOTEAA myös, että joissakin muissa jäsenvaltioissa verkot ovat erillään ja että yhteentoimivuuden lisäämiseen tähtäävät toimet eivät sen vuoksi paranna suorituskykyä;

⁶ EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17.

⁷ Ensimmäinen rautatiepaketti laadittiin uudelleen vuonna 2012 yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21 päivänä marraskuuta 2012 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/34/EU (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

10. KOROSTAA, että teknisen yhdenmukaistamisen jatkaminen kansallisten verkkojen yhteentoimivuuden lisäämiseksi tukee kansainvälisten rautatiepalvelujen sisämarkkinoita, unionin rautatiejärjestelmiä ja tehokkuutta; KOROSTAA lisäksi rautateiden myönteistä vaikutusta unionin talouteen ja sen teolliseen perustaan, muun muassa sen maailmanlaajuiseen kilpailukykyyn, jolloin ne hyötyvät niin ikään tutkimuksesta, innovoinnista ja teknisestä yhdenmukaistamisesta; ODOTTAA siksi KIINNOSTUNEENA uutta Euroopan rautatiet - yhteisyritystä, jolla olisi oltava keskeinen rooli rautatieliikenteen uusia digitaalitekologioita koskevassa tutkimuksessa ja joka siten tarjoaisi tämän alan kanssa koordinoitun lähestymistavan rautatiejärjestelmien yleiseen kehitykseen. Tämän pitäisi myös johtaa teknisen sääntelykehyksen nopeampaan kehittämiseen, kun otetaan huomioon aiempien standardien käyttöönottoon tarvittu aika;
11. KATSOO, että tarve pyrkiä ilmastoneutraaliin ja ympäristöystävälliseen⁸ liikkuvuuteen ja varmistaa häiriönsietokykyinen ja yhteenliitetty liikennejärjestelmä erityisesti kriisiaikoina, kuten covid-19-pandemian aikana, asettaa rautatiet keskeiseen asemaan tulevassa liikennetarjonnassa;
12. PAINOTTAA, että on tärkeää käydä jatkuvaa vuoropuhelua viranomaisten, asiaankuuluvien sidosryhmien, työnantajien, työntekijöiden ja rautatieliikenteen käyttäjien välillä, jotta voidaan varmistaa, että kaikki voivat hyötyä rautatieliikenteestä; PANEE tässä yhteydessä MERKILLE puheenjohtajavaltio Portugalin pyynnöstä 24. maaliskuuta 2021 laaditun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean valmistelevan lausunnon yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta⁹;
13. ODOTTAA MIELENKIINNOLLA rautateiden tavaraliikennekäytäviä¹⁰ ja Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T)¹¹ koskevan unionin lainsäädännön suunniteltua tarkistamista;

⁸ Rautateillä on matala hiilijalanjälki, vähäiset päästöt ja vähäinen maankäyttö, ja liikkuvalla rautatiekalustolla on pitkä elinkaari. Samalla rautatiet vähentävät ruuhkia ja parantavat ilmanlaatua kaupunkialueilla.

⁹ EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

I Liikennemuotosiirtymä

14. KOROSTAA, että rautatieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä on vain 0,4 prosenttia, vaikka sen osuus Euroopan matkustajaliikenteestä on 8 prosenttia ja tavaraliikenteestä 19 prosenttia¹². Tästä syystä siirtyminen hiilidioksidi-intensiivisistä liikennemuodoista rautatieliikenteeseen on todennäköisesti tehokkain tapa vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä suurissa osissa unionin aluetta;
15. PANEE MERKILLE, että tähän mennessä toteutetut merkittävät pyrkimykset kohti markkinoiden avaamista ja teknistä yhdenmukaistamista ovat vakauttaneet rautatieliikennepalvelujen osuutta nopeasti kasvavilla markkinoilla, joilla myös asiakkaiden odotukset ovat kasvaneet, mutta merkittävää siirtymistä rautatieliikenteeseen ei ole vielä saavutettu, vaikka yksittäisissä markkinasegmenteissä onkin edistytty;
16. TOTEAA, että edistyminen kohti liikennemuotosiirtymää edellyttää, että rautatieliikenteen houkuttelevuutta ja kilpailukykyä lisätään parantamalla rautatiepalveluja, jotka on mukautettu asiakkaiden vaatimuksiin, ja optimoimalla tehokkaasti multimodaaliratkaisuja rautatieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välillä. Edistymistä olisi helpotettava myös asiaankuuluvien jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden välisellä tehokkaalla yhteistyöllä. Yleisesti ottaen tosiasiallinen liikennemuotosiirtymä edellyttää, että rautatieliikenteen määrän kasvu on nopeampaa kuin talouskasvu;
17. PITÄÄ TÄRKEÄNÄ, että säännöllistä toimintapolitiikan arviointia, jolla mitataan tosiasiallisen markkinoiden avaamisen ja teknisen yhdenmukaistamisen astetta, täydennetään analysoimalla toimintapolitiikan vaikutuksia liikennemuotosiirtymään, taloudelliseen ja sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen, ympäristötehokkuuteen, järjestelmän tehokkuuteen, infrastruktuurimaksuihin, palvelutasoihin ja työoloihin;
18. SUHTAUTUU tässä yhteydessä MYÖNTEISESTI käynnissä oleviin aloitteisiin, joiden tarkoituksena on laatia ennakoiva ja toiminnallisempi analyysi liikennemuotosiirtymästä arvioimalla mahdollista edistymistä tietyissä olosuhteissa ja edellyttämällä infrastruktuurin laadussa ja yhteyksissä tiettyjä parannuksia, kun otetaan huomioon kaikki kotimaisen ja kansainvälisen liikenteen muodot, sekä komission sitoumukseen kehittää rautateiden yhteysindeksi; KANNUSTAA arvioimaan suurkaupunkien välisiä keskipitkiä yhteyksiä;

¹² Ks. Euroopan komissio, Statistical pocketbook 2020, taulukot 3.2.12, 2.3.3 ja 2.2.3 (paitsi öljyputkea pitkin tapahtuva kuljetus).

II Häiriönsietokyky

19. PANEE MERKILLE, että liikenne on ollut yksi covid-19-pandemian pahimmin koettelemista aloista, sillä siitä on aiheutunut taloudellista vahinkoa, joka johtuu matkustamisen ja matkailun jyrkästä vähenemisestä, toimitusketjujen häiriöistä, rautatieliikenteen harjoittajien tulonmenetyksistä ja vähentyneistä yhteyksistä kaikkialla EU:ssa. Tämä on aiheuttanut merkittäviä taloudellisia tappioita rautatieyrityksille ja rataverkon haltijoille ja vaikuttanut vakavimmin rautateiden matkustajaliikenteeseen, jossa se on saattanut viivästyttää tai estää uusia investointeja ja palveluja koskevia hankkeita. Rautatieliikenne on samalla osoittautunut häiriönsietokykyisimmäksi liikennemuodoksi, erityisesti yhdistetyissä kuljetuksissa, joissa kuljettaja ei ole mukana;
20. PANEE MERKILLE, että liikenneministerien yhteistyössä Euroopan unionin ja kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa toteuttamat kohdennetut toimet ovat auttaneet rautatiealaa selviytymään joitain sidosryhmiä romahtamisen partaalle saattaneen kriisin kielteisistä taloudellisista vaikutuksista ja siten varmistaneet tämän keskeisen palvelun ja julkishyödykkeen säilymisen;
21. KATSOO, että kriisi on tuonut esiin tarpeen vahvistaa häiriönsietokykyä ja varautumistoimenpiteitä sekä parantaa rautatieverkon saatavuutta, johdonmukaisuutta ja koordinointia ja asettaa etusijalle rajatylittävien yhteyksien parantaminen osana Euroopan laajuista rautatieverkkoa, joka muodostaisi häiriönsietokykyisten ja kestävien liikkuvuusreittien tukipilarin; PYYTÄÄ komissiota selvittämään edistymistä liikenteen varautumissuunnitelman valmistelussa, jotta pandemiaa ja muita merkittäviä kriisejä voitaisiin torjua paremmin;

III Euroopan rautateiden matkustajaliikenne

22. KOROSTAA, että vaikka rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen osuus EU:n rautateiden matkustajaliikenteen kokonaismarkkinoista on vähäinen¹³, sekä tarjonta- että kysyntäpuolella on rohkaisevia merkkejä, jotka viittaavat siihen, että merkittävä kasvu on mahdollista seuraavan vuosikymmenen aikana. Käynnissä olevat hankkeet, esimerkiksi hankkeet, joilla pyritään elvyttämään eurooppalaisia yöjunia, ovat osoituksena innostuneisuudesta ja monipuolisuudesta;
23. TOTEAA, että rautateiden kansainvälisten matkustajaliikennepalvelujen, infrastruktuurin ja verkkojen kehittämisessä Euroopan eri puolilla on suuria eroja, jotka johtuvat muun muassa asiakkaiden kysynnästä, poliittisista valinnoista, maantieteestä, väestötiheydestä ja rajatylittävien alueiden taloudellisesta yhdentymisestä;
24. ON TYYTYVÄINEN kansainvälisen rautateiden matkustajaliikenteen foorumin (IRP), johon osallistuu laaja joukko sidosryhmiä, perustamiseen ja sen toteuttamiin käytännön toimiin, ja PANEE MERKILLE Trans Europe Express 2.0 -konseptin (TEE 2.0) kehittämisen; ON TYYTYVÄINEN komission aikomukseen esittää tämän vuoden aikana toimintasuunnitelma rautateiden kauko- ja rajatylittävän matkustajaliikenteen edistämiseksi, PAINOTTAA, että jäsenvaltioiden ja Euroopan unionin on tehtävä yhteistyötä markkinaesteiden poistamiseksi, ja PYYTÄÄ komissiota esittämään ensi vuoteen mennessä edistymiskertomuksen, jossa tarkastellaan kyseisen toimintasuunnitelman tuloksia;
25. KANNUSTAA kehittämään edelleen Euroopan rautateiden matkustajaliikennettä. Lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä tähän olisi päästävä täydentämällä nykyisiä palveluja ja keskittymällä matkustajien kokemuksiin, tasapuoliseen kilpailuun, kattavaan reittisuunnitteluun sekä rautatieyritysten ja kolmansien osapuolten lipunmyyjien lipunmyyntitarjontaan, suoriin yhteyksiin alue-, paikallis- ja kaupunkiliikenteen kanssa sekä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyihin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden toimivaltaa tässä suhteessa, sekä teknisten ja toiminnallisten esteiden poistamiseen erityisesti rajatylittävillä osuuksilla ja terminaaleissa;

¹³ 7 prosenttia matkustaja-km:sta yhteensä; Euroopan komissio, Statistical pocketbook 2020, taulukko 3.2.12.

26. TOTEAA, että tämän osa-alueen jatkokehittäminen edellyttää unionin rautatiejärjestelmän jäljellä olevien infrastruktuurin pullonkaulojen poistamista, TEN-T-ydinverkon ja kattavan verkon toteuttamista, suurnopeusverkon kehittämistä, yhteentoimivan liikkuvan kaluston hankkimista ja Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) täysimääräistä täytäntöönpanoa kansallisissa täytäntöönpanosuunnitelmissa esitetyn mukaisesti, jotta voidaan minimoida liikenteen keskeytykset;
27. ON TIETOINEN rautateiden matkustajaliikennepalvelujen järjestämistä koskevien kansallisten lähestymistapojen moninaisuudesta ja KOROSTAA, että käyttöoikeuksien avoimuuteen perustuvat palvelut, joilla vastataan markkinakysyntään, ovat keskeisiä pyrittäessä ulottamaan liikennemuotosiirtymää rautateille, jolloin se on yhdistettävä laajaan innovointikulttuuriin ja dynaamiseen rautatietalouteen; TOTEAA, että tietyissä tapauksissa jäsenvaltiot voivat harkita julkisten palveluhankintasopimusten käyttöä alueillaan kotimaan rautateiden matkustajaliikennepalvelujen lisäksi myös rautateiden kansainvälisissä matkustajaliikennepalveluissa toivotun liikennetarjonnan luomiseksi; ODOTTAA tässä yhteydessä, että komissio tarkistaa asetusta (EY) N:o 1370/2007 koskevia tulkitsevia suuntaviivoja¹⁴;

IV Euroopan rautateiden tavaraliikenne

28. ODOTTAA, että edistyminen Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkon valmistumisessa vahvistetussa aikataulussa, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) laajamittainen käyttöönotto sekä rata- että veturilaitteiden osalta ja perinteisten merkinantojärjestelmien asteittainen poistaminen käytöstä ja teknisten ja toiminnallisten vaatimusten yhdenmukaistamisen jatkaminen johtavat tehokkaampaan, halvempaan ja paremmin integroituun rautatieliikenteeseen, mikä mahdollistaa rautateiden tavaraliikenteen jatkuvan kasvun;

¹⁴ Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annettua asetusta (EY) N:o 1370/2007 koskevat tulkitsevat suuntaviivat (EUVL C 92, 29.3.2014, s. 1).

29. ODOTTAA, että uusien innovaatioiden koordinoitu käyttöönotto tulee edelleen vauhdittamaan rautateiden tavaraliikennettä etenkin digitalisaation ja automatisoinnin alalla, siltä osin kuin niiden käyttöönotto edistää rautatiealan kilpailukyyn parantamista kustannus-hyötynäkökulmasta; PANEE MERKILLE, että digitaalinen tietojenvaihto, paikannusjärjestelmät mukaan luettuina, on merkittävä askel kohti rautateiden tavaraliikenteen sisällyttämistä toimitusketjuun, jolloin rautateiden tavaraliikenteestä tulee luotettavampi vaihtoehto rahdin lähettäville;
30. ODOTTAA Euroopan vihreän kehityksen ohjelman osalta, jossa Euroopan komissio asettaa rautateiden tavaraliikenteen ensisijaiseksi prioriteetiksi, että tämä aloite perustuu kaikkiin rautateiden tavaraliikennekäytävistä jo saatuihin kokemuksiin ja parhaisiin käytäntöihin ja että samalla edistetään innovointia uusiin teknologioihin, digitalisointiin ja toiminnallisiin käsitteisiin, jotta saadaan aikaan kilpailukykyisen rautateiden tavaraliikenteen integroidumpi reittiverkosto;
31. PANEE MERKILLE, että rautateiden tavaraliikennekäytävien muodostama kilpailukykyisen tavaraliikenteen unionin laajuinen rautatieverkko on osoittautunut erittäin tehokkaaksi kehitettäessä yhtenäisiä toimia ja yhteisiä toimenpiteitä toiminnasta vastaavien sidosryhmien kesken, ja samalla se on helpottanut muun muassa rautateiden tavaraliikenteen häiriönsietokyvyn parantamista merkittävässä kriisitilanteissa sekä tarvittavien varautumistoimenpiteiden täytäntöönpanoa;
32. ON TIETOINEN rautateiden tavaraliikennekäytävien osalta jo tehdystä työstä ja ON TYYTYVÄINEN jäsenvaltioiden sitoumukseen jatkaa yhteistyötään Euroopan komission ja TEN-T-ydinverkkokäytävien koordinaattoreiden kanssa; PAINOTTAA, että on tärkeää kehittää lisää infrastruktuurikapasiteettia ja rautateiden tavaraliikennekäytävien reittejä markkinoiden vaatimusten ja asiakkaiden tarpeiden mukaisesti, ja KANNUSTAA vahvistamaan rautateiden tavaraliikennekäytävien toimintaa koordinoitusti;

V Verkot, investoinnit ja yhteydet

33. PANEE MERKILLE, että TEN-T-verkko on ollut erittäin tärkeä kehitettäessä johdonmukaista suuren kapasiteetin yhteentoimivaa rautatieverkkoa kaikkialla unionissa ja myös sen liittämässä satamiin, lentoasemiin sekä maantie- ja sisävesiliikenteen terminaaleihin. Vaikka TEN-T-verkko ei ole yksin pystynyt poistamaan rautatieverkon kattavuuteen ja tiheyteen liittyvää suurta epätasapainoa, se on Verkkojen Eurooppa -välineen ja muiden EU:n rahoitusvälineiden avulla tarjonnut monille jäsenvaltioille, joiden investointikapasiteetti on vähäinen, mahdollisuuden kehittää ja parantaa jatkuvasti, joskin hitaasti, verkkojensa yhteenliitettävyyttä;
34. PAINOTTAA johdonmukaisen TEN-T-toimintapolitiikan merkitystä sellaisten hankkeiden yhteydessä, joilla edistetään rautateiden matkustajaliikenteen suurnopeusjunia käyttävän ja kansainvälisen liikenteen kehittämistä tärkeimpien kaupunkikeskusten välillä ja helpotetaan kilpailukykyisempää rautateiden tavaraliikennettä; KOROSTAA, että tämä on yksi ennakkoehto kestävästä ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian tavoitteiden saavuttamiselle; KANNUSTAA toteuttamaan aloitteita, joilla pyritään tarjoamaan rautatieyhteyksiä lyhyen matkan lentojen korvaamiseksi mahdollisuuksien mukaan;
35. PITÄEN MIELESSÄ poliittisen tavoitteen ilmastoneutraalista taloudesta PANEE MERKILLE, että monien jäsenvaltioiden kansallisiin talousarvioihin kohdistuu edelleen paineita edellisen talouskriisin ja nykyisen pandemian vuoksi ja että julkiset investoinnit liikenteeseen ovat kyseisissä jäsenvaltioissa jääneet pelkästään kunnossapidon varmistamiseen tarvittavalle tasolle;
36. KOROSTAA, että rautatiealan on hyödynnettävä EU:n rahoitusvälineitä parhaalla mahdollisella tavalla. Rautatieliikenteen infrastruktuuri on määritelty osa-alueeksi, jolla tarvitaan eniten investointeja TEN-T-verkon viimeistelemiseksi ja nykyisen verkon nykyaikaistamiseksi; SUHTAUTUU näin ollen MYÖNTEISESTI siihen, että jäsenvaltiot aikovat käyttää elpymis- ja palautumistukivälineen ja vuosien 2021–2027 monivuotisen rahoituskehityksen avulla käyttöön asetettuja resursseja parantaakseen rautatiealan kilpailukykyä ja tukeakseen siihen liittyviä investointeja rautatieinfrastruktuuriin;

37. PAINOTTAA, että järjestelmällinen integrointi muihin liikennemuotoihin, kuten meri-, sisävesi-, lento- ja maantieliikenteeseen, kaupunkiliikenteeseen ja aktiiviseen liikkuvuuteen, on olennaisen tärkeää, jotta alueet pysyvät yhteenliitettynä ja liikennemuotosiirtymä voidaan saavuttaa. Tämän vuoksi on lisättävä mahdollisuuksia siirtä kulkumuodosta toiseen, laajennettava nykyisten siirto- ja uudelleenlastauslaitosten kapasiteettia ja parannettava intermodaaliliikenteen hallinnointia;
38. TOTEAA, että alan on investoitava merkittävästi kansainvälisen kaukoliikenteen liikkuvaan kalustoon. Rahoitusta voitaisiin tukea unionin tason takuilla, jotta voidaan hyödyntää innovaatioita, päivittää vaatimukset uusien teknisten eritelmien mukaisiksi, lisätä joustavuutta, turvallisuutta ja mukavuutta sekä monipuolistaa palveluiden tarjontaa; TOTEAA myös, että yksityiseltä sektorilta tarvitaan kiireellisesti investointeja, ja MUISTUTTAA jäsenvaltioita yksityisiä investointeja helpottavien kansainvälisten sopimusten ja valtiosopimusten, kuten Kapkaupungin yleissopimukseen liitetyn Luxemburgin rautatiekalustopöytäkirjan¹⁵, olemassaolosta;
39. KEHOTTA komissiota tutkimaan mahdollisia unionin tason järjestelmiä, joilla voidaan tukea rautatieliikenteen harjoittajia syrjimättömästi, ja esittämään tulokset neuvostolle; PANEE MERKILLE rautatiealan erityispiirteet huomioon ottaen komission aikomuksen tarkistaa valtiontuen myöntämistä koskevia sääntöjä.

¹⁵ Pöytäkirja liikkuvaan kalustoon kohdistuvista kansainvälisistä vakuusoikeuksista tehdyn yleissopimuksen rautatiekalustoon liittyvistä erityiskysymyksistä (EUVL L 331, 16.12.2009, s. 4).