EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Seitsmes aruanne raudteeturu arengu seire kohta vastavalt Euroopa Liidu ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõikele 4

{SWD(2021) 1 final}

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Seitsmes aruanne raudteeturu arengu seire kohta vastavalt Euroopa Liidu ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõikele 4

1. PEAMISED JÄRELDUSED

Raudteeturu usaldusväärne seire on äärmiselt oluline, et mõista turu arengut ja teha põhjendatud poliitilisi otsuseid. Komisjon rahastab selliseid valdkondlikke algatusi nagu Euroopa raudteetaristuettevõtjate platvormi (PRIME) võtmetähtsusega tulemuslikkuse põhinäitajatest lähtuvad võrdlusuuringud ja teeb liikmesriikidega koostööd seire tõhustamiseks.

Aruanne hõlmab andmeid kuni 2018. aastani ja seega ei esitata selles tõendeid COVID-19 pandeemia mõju kohta asjaomasele sektorile. Raudtee- ja eriti kaubaveoteenuste osutamine jätkus küll kogu 2020. aasta vältel, ent mitmesuguste liikumispiirangute ajal oli rahvusvaheliste reisijate arv märkimisväärselt väiksem ning ebakindluse ja majanduslanguse tagajärjel vähenes üldine nõudlus.

Peamised järeldused ja EL 27s aastatel 2015–2018 (v.a seoses kiirraudteeliinide pikkusega, mille puhul toimub võrdlus 2019. aastaga) valitsenud suundumused on järgmised:

- raudteeliiklus kasvas aastas 2,5 % reisijateveo ja 4,1 % kaubaveo puhul;
- raudteevedude osakaal maismaatranspordis suurenes 7,6 %-lt 7,8 %-le reisijateveo puhul ja vähenes 18,8 %-lt 18,7 %-le kaubavedude puhul;
- 2018. aastal langes raudtee arvele vaid 0,4 % nii kasvuhoonegaaside kui ka transpordisektori CO_2 heitest ning 2 % transpordisektori energiatarbimisest;
- aastatel 2015–2019 kasvas kiirraudteeliinide võrgu pikkus 17 %;
- ülekoormatuks loetava raudtee kogupikkus enam kui kahekordistus;
- 2018. aastal oli raudteeveo-ettevõtjatel kokku 1 082 aktiivset tegevusluba;
- riiklike turgu valitsevate ettevõtjate konkurentide keskmised turuosad olid 2018. aastal järgmised:
    - 42 % raudtee-kaubavedude turgudel (kasv 8 protsendipunkti);
    - 10 % reisijateveo kommertsturgudel (kasv 2 protsendipunkti);
    - 16,2 % avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveo turgudel (vähenemine 0,5 protsendipunkti);
- raudtee on jätkuvalt üks kõige turvalisemaid transpordiliike – autoga reisimisel esineb ligi 50 korda suurem risk kui rongiga reisimisel ja
- 2018. aasta lõpus töötas raudteesektoris veidi üle 916 000 inimese, neist 527 000 raudteeveo-ettevõtjate (nii põhi- kui ka alternatiivsete ettevõtjate) ja 389 000

taristuettevõtjate heaks.

2. METOODIKA

Käesolev aruanne on järjekorras seitsmes raudteeturu seire aruanne, mille komisjon esitab iga kahe aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastavalt direktiivi 2012/34/EL[1] artikli 15 lõikele 4. Selle eesmärk on anda ülevaade peamistest arengusuundadest raudteeturgudel ELi raudteeturu poliitika kontekstis[2]. Aruandes käsitletakse mitmesuguseid teemasid, sealhulgas järgmist: raudteeteenuste ühtse turu areng, taristu ja teenused, mida raudteeveo-ettevõtjad saavad kasutada, raudteeturu raamtingimused (sealhulgas tasud[3]), raudteevõrgu olukord, juurdepääsuõiguste kasutamine ja tõhusamate raudteeteenuste osutamisel esinevad takistused. Neid teemasid on üksikasjalikult analüüsitud aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

Tegemist on teise aruandega, milles tuginetakse raudteeturu järelevalvet käsitlevas komisjoni rakendusmääruses (EL) 2015/1100[4] (edaspidi „raudteeturu järelevalve määrus“) kehtestatud aruandeküsimustikule, ja esimese aruandega, mis esitatakse pärast selle rakendamiseks ette nähtud üleminekuperioodi lõppu 2018. aastal.

Lisaks liikmesriikide, Ühendkuningriigi ja Norra esitatud raudteeturu-uuringu andmetele tuginetakse aruandes ka statistika käsiraamatus „ELi transpordistatistika“[5] sisalduvale teabele, Euroopa Liidu Raudteeameti aruannetele,[6] Eurostatile,[7] eri valdkondlike organisatsioonide kogutud statistikale ning esitlustele ja uuringutele. Kui raudteeturu järelevalve määrus on ainus allikas, hinnatakse aruandes suundumusi aastatel 2015–2018, et tagada andmete võrreldavus. Muude allikate korral võidakse aruandes esitada pikema aja jooksul esinenud suundumused.

Koondandmed ja keskmised näitajad osutavad EL 27-le (st ELi praegustele liikmesriikidele[8]). Kuna Ühendkuningriik oli kuni 31. jaanuarini 2020 liikmesriik, esitatakse aruandes kogu- ja keskmised näitajad ka EL 28 kohta (kas tekstis või liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil koos käesoleva aruandega avaldatud Exceli failis[9]).

3. RAUDTEE JA KESTLIKKUS

Raudtee on ainus transpordiliik, mille puhul on kasvuhoonegaaside ja CO_2 heide alates 1990. aastast peaaegu pidevalt vähenenud, samal ajal toimub raudteel kõikide transpordiliikide lõikes ligikaudu 13 % kaubaveost ja 7 % reisijateveost (EL 27, 2018). Seega on raudtee muude motoriseeritud transpordiliikidega võrreldes energiatõhusam ja vähem

---

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

2 Lisaks raudteeturu aruandele avaldab Euroopa Liidu Raudteeamet iga-aastaseid aruandeid raudteede ohutuse ja koostalitlusvõime kohta.

3 Raudteeteenuste hindu klientidele ei ole pakutavate teenuste laia valiku tõttu võimalik ammendavalt jälgida.

4 Komisjoni 7. juuli 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1100 liikmesriikide aruandekohustuste kohta raudteeturu järelevalve raames (ELT L 181, 9.7.2015, lk 1).

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en.

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

7 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database.

8 Norra osaleb raudteeturu-uuringus, kuid Norra andmeid ei ole ELi kogu- ja keskmistes näitajates arvesse võetud.

9 https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.

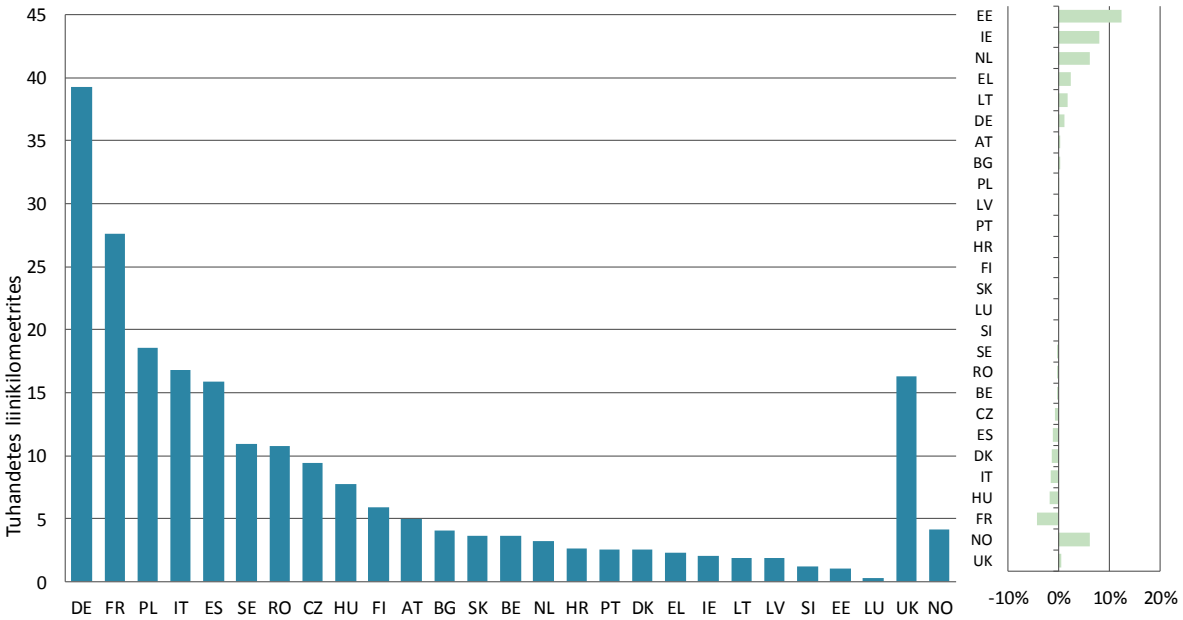
saastav. 2018. aastal langes raudtee arvele vaid 0,4 % nii kasvuhoonegaaside kui ka transpordisektori CO_2 heitest ning 2 % transpordisektori energiatarbimisest EL 27s[10]. Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide täitmiseks peab raudtee osakaal reisijate- ja kaubaveos kasvama.

4. ELI RAUDTEEVÕRK

2018. aastal oli EL 27 raudteevõrgu kogupikkus ligikaudu 201 000 liinikilomeetrit (0,4 % vähem kui 2015. aastal). Sellest võrgust oli elektrifitseeritud ligikaudu 56 %, mis on 855 kilomeetrit rohkem kui 2015. aastal (+1,2 %).

ELi kiirraudteeliinide võrk hõlmas 2019. aasta lõpuks üle 9 100 liinikilomeetri, mida on 17 % rohkem kui 2015. aastal[11].

Joonis 1. Riiklike võrkude pikkus riikide kaupa (tuhandetes liinikilomeetrites, 2018) ja suhteline muutus (2015–2018)



Allikas: statistika käsiraamat 2020. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest.

5. RAUDTEETEENUSTE ARENG

ELi rongikilomeetrite kogusumma (nii reisi- kui ka kaubarongide liikumine) on püsinud viimasel kümnel aastal põhimõtteliselt stabiilsena. Reisijate- ja kaubaveoteenused taastusid pärast 2008. aasta finantskriisi erinevas tempos (kaubavedude puhul esines kõikumisi). Aastatel 2015–2018 kasvas raudteeliiklus[12] EL 27s aastas 2,5 % reisijateveo ja 4,1 % kaubaveo puhul[13].

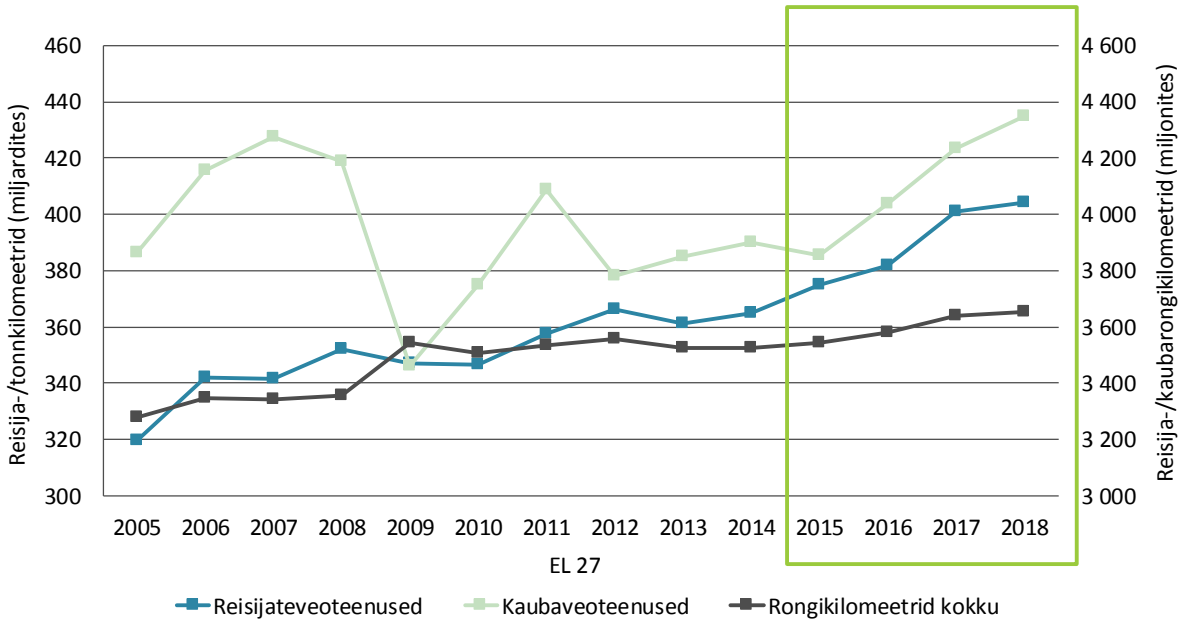
10 EL 28: vastavalt 0,5 %, 0,5 % ja 2 %.

11 EL 28: 217 000 liinikilomeetrit, millest 54 % oli elektrifitseeritud, ja üle 9 200 kilomeetri kiirraudteeliine.

12 Iga-aastases raudteeturu-uuringu küsimustikus esitatud mahuandmed võivad Eurostati omadest erineda erineva ulatuse, transiidimahu võimaliku topeltarvestuse ja kohanduste (prognooside ja muudest allikatest pärit andmete kasutamise) tõttu.

13 EL 28: 2,4 % reisijateveo ja 3,8 % kaubaveo puhul.

Joonis 2. Reisijate- ja kaubaveo maht (reisija-, tonn- ja rongikilomeetrid, 2005–2018)

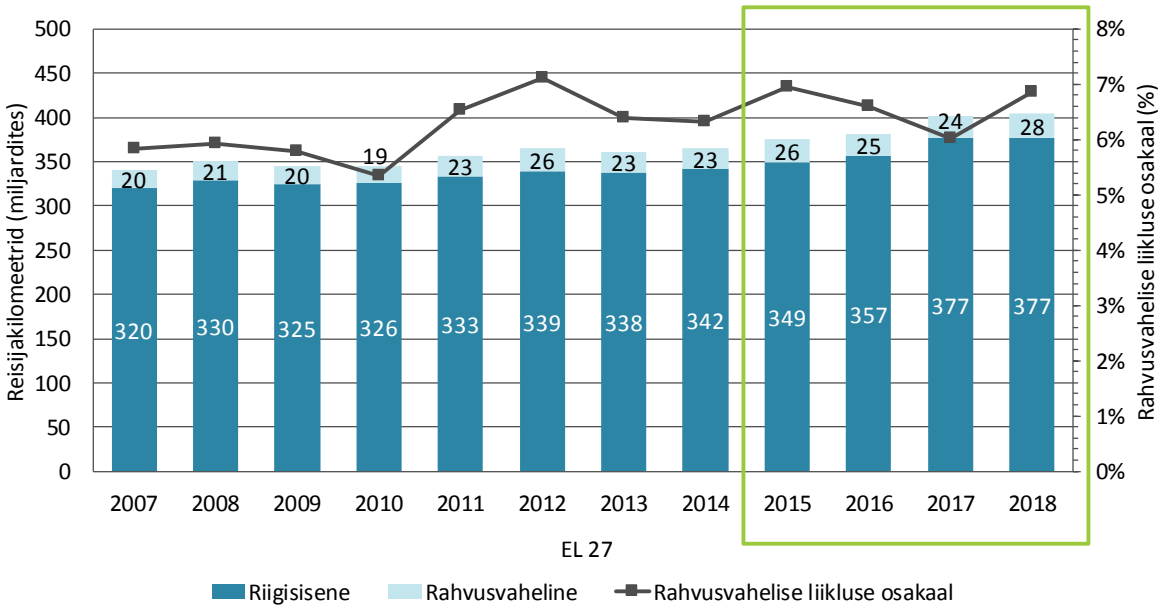


Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest ja prognoosid. 2015. ja 2016. aasta andmed Rumeenia kohta on hinnangulised, samuti sisaldavad andmed Belgia 2018. aasta reisijakilomeetrite näitaja, Hispaania, Madalmaade ja Luksemburgi 2015. ja 2016. aasta tonnkilomeetrite näitajate ning Iirimaa 2015. ja 2016. aasta rongikilomeetrite näitajate kohandusi.

2018. aastaks moodustas EL 27 raudtee-reisijateveo maht 404 miljardit reisijakilomeetrit kokku ligikaudu 5 triljonist maismaatranspordi reisijakilomeetrist[14]. Reisijatevedu raudteel toimub jätkuvalt enamjaolt liikmesriigi piires, piiriülene vedu moodustas 2018. aastal vaid 7 %.

[14] EL 28: 473 miljardit reisijakilomeetrit kokku ligikaudu 6 triljonist maismaatranspordi reisijakilomeetrist.

Joonis 3. Raudtee-reisijateveo mahtude areng (riigisisene ja rahvusvaheline veomaht ning rahvusvahelise liikluse osakaal kogu reisijateveos) (miljardites reisijakilomeetrites, 2007–2018)



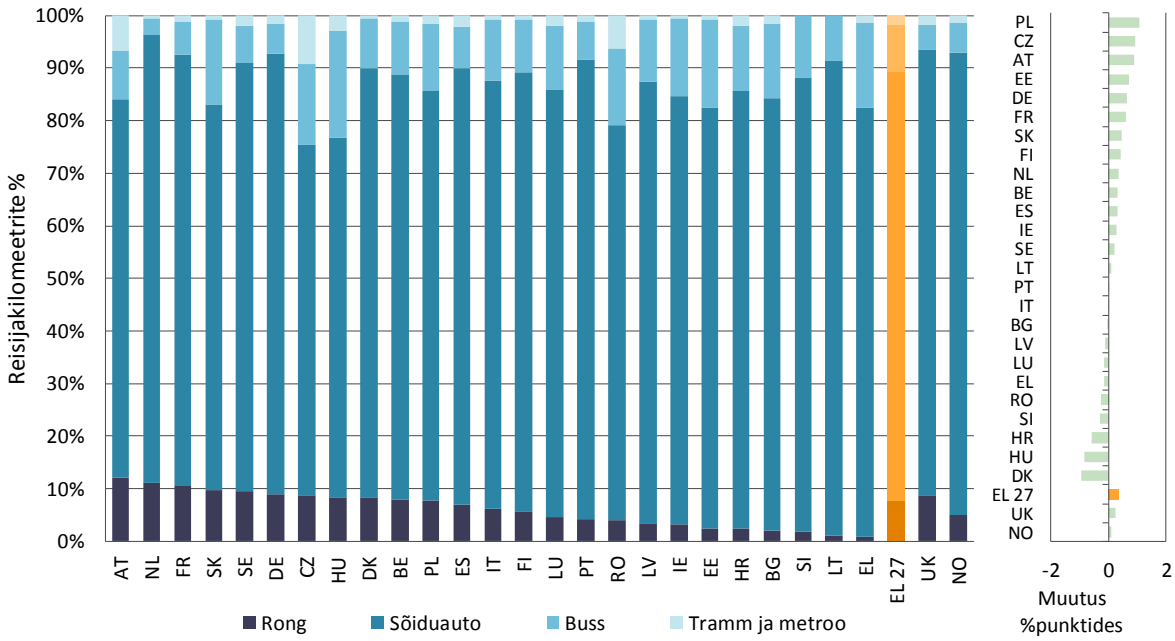
Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest ja prognoosid. 2015. aasta andmed Belgia, Eesti, Kreeka, Luksemburgi ja Rumeenia kohta on hinnangulised.

Keskmiselt reisis iga EL 27 kodanik 2018. aastal 909 reisijakilomeetrit (+2,4 % aastas alates 2015. aastast[15]).

Aastatel 2015–2018 kasvas sõiduautode osakaal EL 27 maismaatranspordis 81 %-lt 81,4 %-le, samal ajal kui raudtee osakaal kasvas 7,6 %-lt 7,8 %-le, kusjuures riikide vahel esines suuri erinevusi.

[15] EL 28: vastavalt 926 reisijakilomeetrit ja +2,2 %.

Joonis 4. Reisijate maismaavedu transpordiliikide kaupa riigiti (% aastal 2018) ja raudtee osakaalu muutus protsendipunktides (2015–2018)

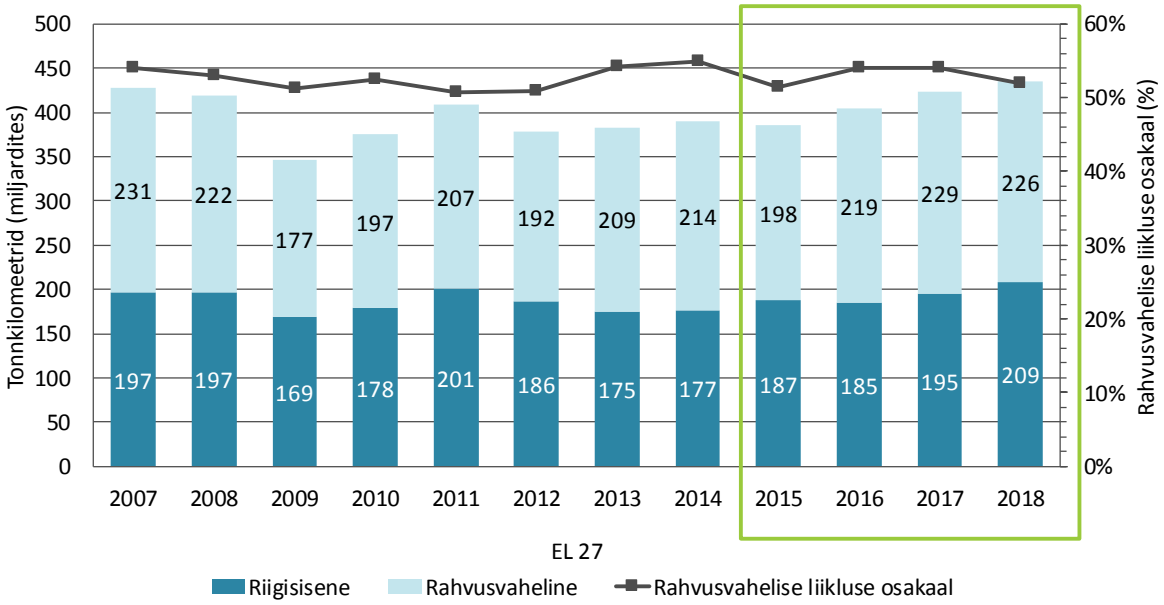


Allikas: statistika käsiraamat 2020 (v.a Küpros ja Malta).

2018. aastaks moodustas EL 27 raudtee-kaubaveo maht 435 miljardit tonnkilomeetrit kokku ligikaudu 2,3 triljonist maismaatranspordi tonnkilomeetrist[16]. Üle poole kogu raudtee-kaubaveost toimub piiriüleselt, millest tulenevalt on raudtee-kaubaveo konkurentsivõime väga sõltuv riiklike raudteevõrkude koostalitlusvõimest ja nende toimimisega seotud probleemidest.

[16] V.a torujuhtmed. EL 28: 452 miljardit tonnkilomeetrit kokku 2,4 triljonist maismaatranspordi tonnkilomeetrist.

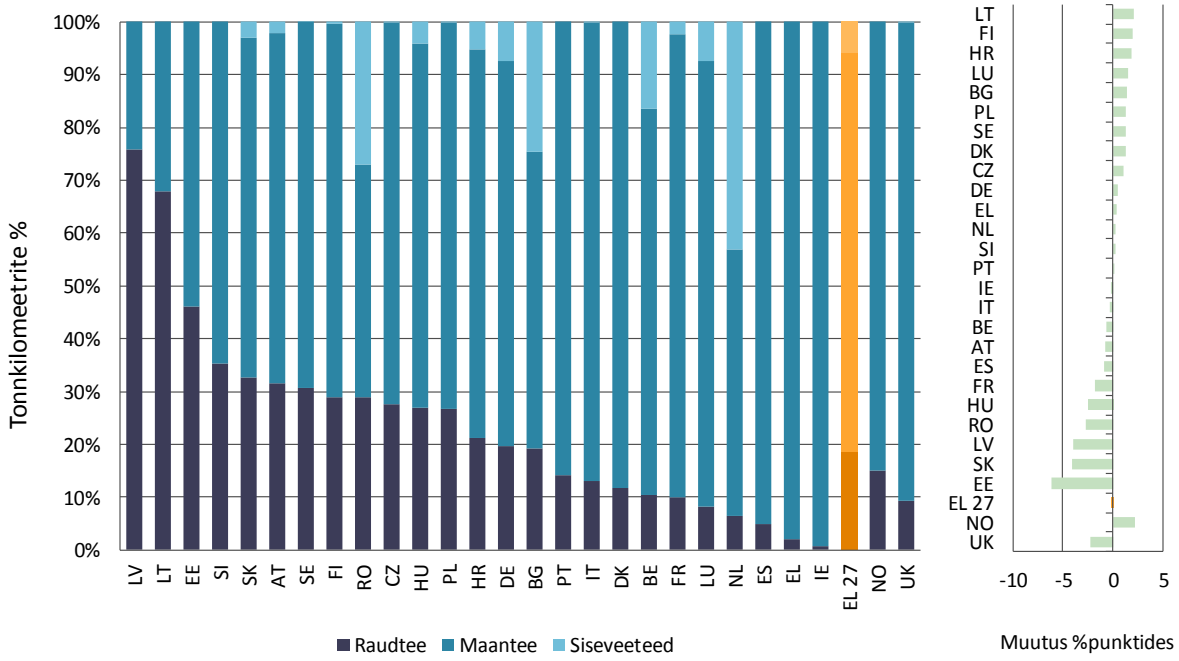
Joonis 5. Raudtee-kaubaveo mahtude areng (riigisisene ja rahvusvaheline veomaht ning rahvusvahelise liikluse osakaal kogu kaubaveos) (miljardites tonnkilomeetrites, 2007–2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest ja prognoosid. 2016. aasta kohta on teatavad raudteeturu-uuringus kasutatud andmed ja hinnangud kuuenda raudteeturu-uuringute aruandega võrreldes läbi vaadatud.

Aastatel 2015–2018 kasvas maanteetranspordi osakaal EL 27 maismaa kaubaveos 74,2 %-lt 75,4 %-le, samal ajal kui raudtee osakaal vähenes 18,8 %-lt 18,7 %-le, kusjuures riikide vahel esines suuri erinevusi.

Joonis 6. Kauba maismaavedu transpordiliikide kaupa riigiti (% aastal 2018) ja raudtee osakaalu muutus protsendipunktides (2015–2018)



Allikas: statistika käsiraamat 2020.

6. RAAMTINGIMUSTE ARENG RAUDTEESEKTORIS

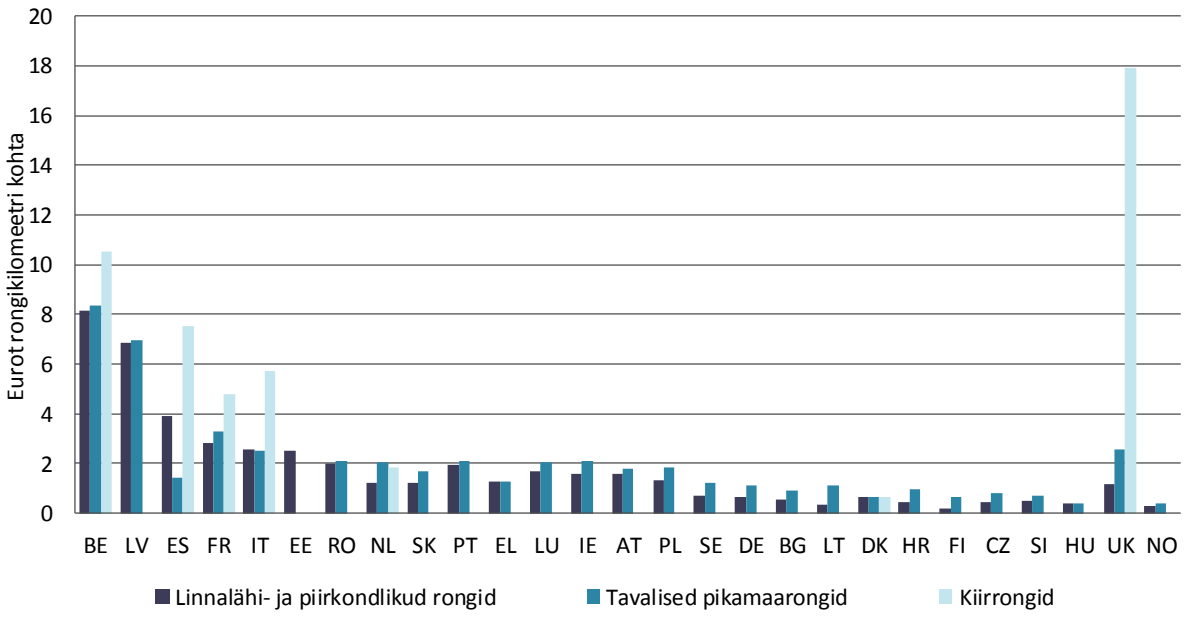
6.1. Taristukasutustasud

2018. aastal moodustasid raudteekasutustasud EL 27s üle 80 % taristuettevõtjate kasutustasudest saadud tulust (84 % kaubarongide ja 88 % reisirongide puhul[17]).

Kiirraudtee kasutustasud (välja arvatud lisatasud) olid muudest reisijatasudest suuremad – 2018. aastal olid need tasud suurimad Ühendkuningriigis (18 eurot rongikilomeetri kohta) ja Belgias (10,6 eurot rongikilomeetri kohta).

[17] EL 28: vastavalt 84 % ja 89 %.

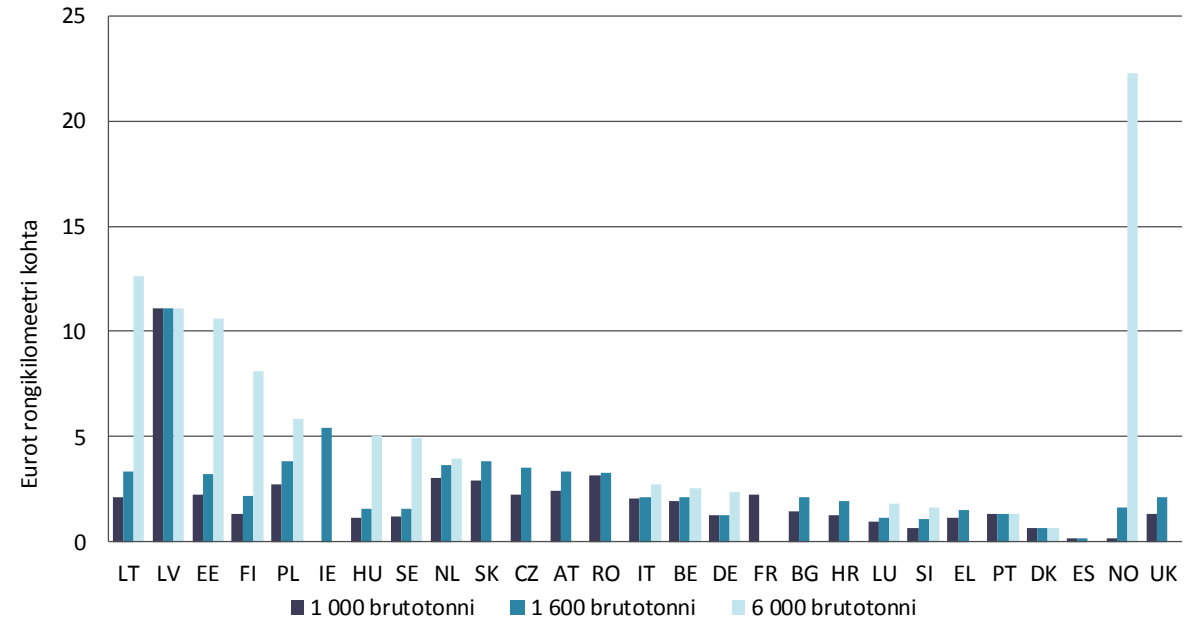
Joonis 7. Reisirongide eri kategooriate raudteekasutustasud (v.a lisatasud) riikide lõikes (eurot rongikilomeetri kohta, 2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020.

Kaubaveotasusid (välja arvatud lisatasud) jälgitakse kolme erineva maksimaalse brutokaalu (1 000, 1 600 ja 6 000) kohta. Enamikus liikmesriikides kasvavad raudteekasutustasud koos rongi suurusega, ehkki mitte alati proportsionaalselt kaaluga.

Joonis 8. Kaubarongide eri kategooriate raudteekasutustasud (v.a lisatasud) riikide lõikes (eurot rongikilomeetri kohta, 2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020.

Aastatel 2015–2018 ei esinenud reisirongide ja kaubarongide kohta teatatud tasude[18] tasemes selget kasvu- ega langustendentsi, välja arvatud kiirrongide puhul (mille raudteekasutustasud vähenesid kõikjal peale Ühendkuningriigi).

Euroopa raudteetaristuettevõtjate platvorm (PRIME) korraldab raudteetaristuettevõtjate tasude kehtestamise ja rahastamismehhanismide kohta põhjaliku uuringu, mis viiakse lõpule 2021. aastal. Uuring sisaldab ülevaadet raudteekasutustasude ja nende eri elementide kohta.

COVID-19 pandeemia majandusliku mõju leevendamiseks võimaldatakse 2020. aasta oktoobris vastu võetud määrusega (EL) 2020/1429 vähendada raudteesektori finantskoormust, muutes tasusid käsitlevad eeskirjad ajutiselt vähem rangeks[19].

6.2. Läbilaskevõime jaotamine ja taristu piirangud

2018. aastal oli EL 27 raudteevõrgu kasutamise intensiivsus 18 200 rongikilomeetrit liinikilomeetri kohta (EL 28s 19 500). Kõige intensiivsemalt kasutati 2018. aastal raudteevõrke Lääne-Euroopas, eelkõige Madalmaades, kus kasutusintensiivsus on 50 600 rongikilomeetrit liinikilomeetri kohta. Madalaim kasutusintensiivsus tundub olevat Kreekas, kus see näitaja on vaid 4 800 rongikilomeetrit liinikilomeetri kohta. Kuigi need üldised riiklikud keskmised näitajad ei anna mingit ülevaadet raudteevõrgu kõige tühjematest osadest, pakuvad need mõningast teavet selle kohta, millistes võrkudes on liiklus keskmiselt tihedam ja mille täiendava liikluse läbilaskevõime võib seepärast olla piiratud.

Ülekoormatuks loetava raudtee kogupikkus EL 27s on alates 2015. aastast pidevalt kasvanud ja 2018. aastaks oli see peaaegu kahekordistunud. See mõjutas 2 261 kilomeetrit raudteed (EL 28s 3 432 kilomeetrit), sealhulgas 1 339 kilomeetrit raudtee-kaubaveokoridore.

Ülekoormatuse puhul peavad liikmesriigid kõige sagedamini prioriteetseteks avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenuseid (need on esmatähtsad 13 riigis), millele järgnevad rahvusvahelised reisijateveoteenused (7 riiki). Kaubavedu (nii riigisisest kui ka rahvusvahelist) peetakse harva esmatähtsaks.

Selleks et kõrvaldada taristu kasutamise piirangud ja kaotada riikide vanemate rongijuhtimissüsteemide kokkusobimatus, mis oluliselt takistavad sujuvat koostalitlust, võttis EL kasutusele ühise Euroopa signaalimissüsteemi – Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS). ERTMSi Euroopa arenduskava[20] kohaselt tuleb see signaalimissüsteem võtta 2023. aastaks kasutusele 15 682 raudteekilomeetril; seni on süsteem paigaldatud raudtee kavandatud pikkusest 5 906 kilomeetrile (ehk 38 %-le), mis on 78 % 2019. aasta lõpuks seatud eesmärgist.

6.3. Taristukulud ja rahastamine

2018. aastal olid EL 27 raudteetaristu kogukulud 38,7 miljardit eurot; tipptasemel (39,1 miljardit eurot) olid need 2015. aastal[21].

---

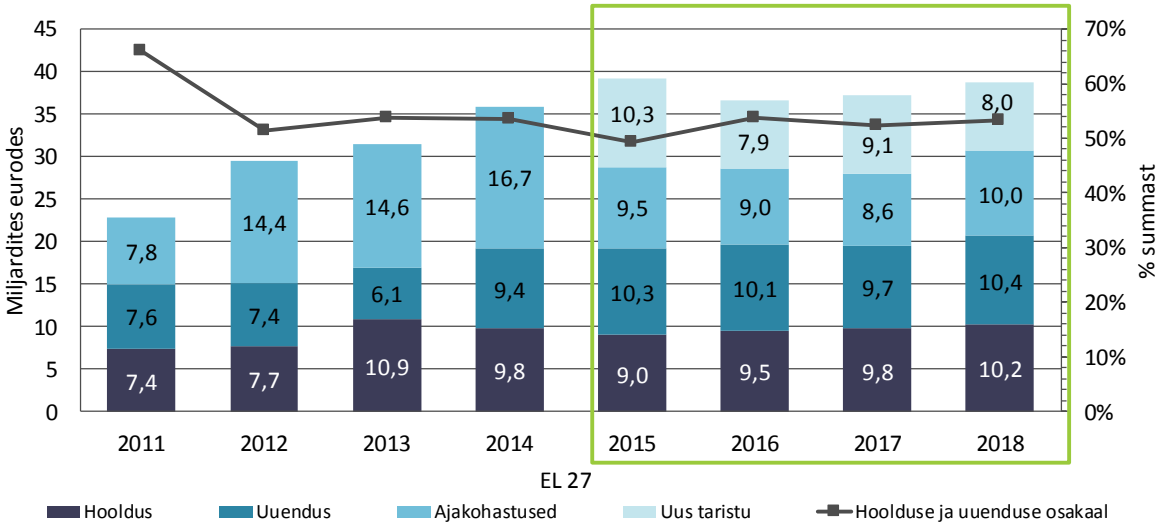
18 Raudteekasutustasud, välja arvatud lisatasud.

19 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. oktoobri 2020. aasta määrus (EL) 2020/1429, millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga (ELT L 333, 12.10.2020, lk 1).

20 Komisjoni 5. jaanuari 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/6 Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi Euroopa arenduskava kohta (ELT L 3, 6.1.2017, lk 6–28).

21 EL 28: kulud vähenesid 49,5 miljardilt eurolt 2015. aastal 47,5 miljardile eurole 2018. aastal.

Joonis 9. Taristukulud ning hooldus- ja uuenduskulude osakaal (miljardites eurodes, 2011–2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020.

2018. aastal

- moodustasid EL 27 teatatud hooldus- ja uuenduskulud kokku 20,6 miljardit eurot, st 53 % kogukuludest (EL 28 puhul 25,8 miljardit eurot ehk 54 %), kusjuures riikide vahel esines suuri erinevusi, ja
- EL 27s kaeti 72,3 % kõikidest taristuga seotud kuludest ja investeeringutest liikmesriikide eelarvetest, 8,3 % ELi kaasrahastamisest ja 19,4 % muudest allikatest, mis hõlmasid laene, omakapitali kaudu rahastamist ja tasusid[22].

6.4. Raudteeveoteenuste kvaliteet

Raudtee on jätkuvalt üks kõige turvalisemaid transpordiliike. Autoga reisimisel esineb ligi 50 korda suurem risk kui rongiga reisimisel. Raudteede ohutus paranes EL 27s aastatel 2015–2018 jätkuvalt, kuigi 2016. aastal surmajuhtumite ja tõsiste vigastuste arv veidi kasvas[23].

Kasutatava määratluse[24] kohaselt vähenes keskmine sõidugraafikust kinnipidamine piirkondlike ja kohalike reisijateveoteenuste puhul EL 27s mõnevõrra, 93 %-lt 2015. aastal 90 %-le 2018. aastal[25]. Kaugveo- ja kiirreisirongiteenuste puhul vähenes keskmine sõidugraafikust kinnipidamine 85 %-lt 2015. aastal 79 %-le 2018. aastal[26]. Aastatel 2015–2018 vähenes kohalike ja piirkondlike reisijateveoteenuste keskmine usaldusväärsus – tühistatud teenuste osakaal kasvas 1,4 %-lt 1,9 %-le[27]. Aastatel 2015–2018 paranes kaugveo- ja kiirreisirongiteenuste keskmine usaldusväärsus – tühistatud teenuste osakaal vähenes

22 EL 28: vastavalt 68,8 %, 6,6 % ja 24,5 %.
23 Allikas: Euroopa Liidu Raudteeameti aruanne raudteeohutuse ja koostalitlusvõime kohta ELis 2020. aastal.
24 Raudteeturu järelevalve määruse kohaselt peab reisirong sõidugraafikust kinni, kui see hilineb kuni viis minutit.
25 EL 28: üldjoontes samad näitajad.
26 EL 28: 84 %-lt 77 %-le.
27 EL 28: 1,6 %-lt 2,2 %-le.

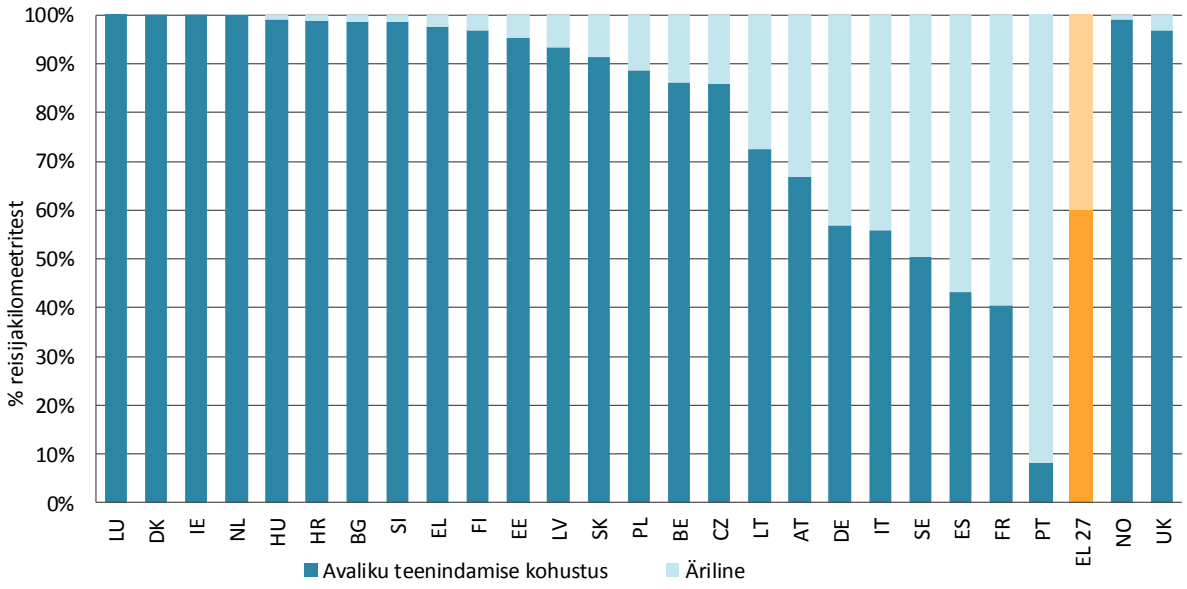
1,5%-lt 1,3 %-le[28].

Raudteekaubavedude valdkonnas oli 2018. aastal keskmine sõidugraafikust kinnipidamine[29] EL 27s riigisiseste teenuste puhul 60,0 % ja rahvusvaheliste teenuste puhul 53,2 %; tühistati 7,3 % riigisisestest ja 11,0 % rahvusvahelistest teenustest[30].

6.5. Avaliku teenindamise lepingud

2018. aastal hõlmasid avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavad reisijateveoteenused EL 27s keskmiselt 60 % reisijakilomeetrite koguarvust (kasv võrreldes 2015. aastaga, mil see näitaja oli 53 %[31]) ja neist teenustest ligikaudu 98 % puhul oli tegemist riigisiseste teenustega. Riigisisestest teenustest hõlmasid avaliku teenindamise kohustuse raames toimuvad teenused rohkem piirkondlikke kui pikamaateenuseid.

Joonis 10. Vastavalt avaliku teenindamise kohustuse ja raudteeveo kommertsteenuste raames toimuva reisijateveo osakaal riikide kaupa (% reisijakilomeetritest, 2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Belgia, Portugali, Kreeka ja Prantsusmaa andmed on hinnangulised. Rumeenia andmed ei ole kättesaadavad.

EL 27s kasutati võistlevat pakkumismenetlust 2018. aastal vaid 26 % puhul kõikidest avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud toimivatest teenustest (EL 28s 43 %) ja seda peaaegu eranditult oma teenused varem liberaliseerinud liikmesriikides (Saksamaa, Rootsi ja Ühendkuningriik).

Enamikus liikmesriikides on avaliku teenindamise kohustuse eest makstav hüvitis raudteeveo-ettevõtjate jaoks oluline tuluallikas, kuigi avaliku teenindamise kohustuse eest makstava hüvitise määr rongikilomeetri kohta on riikide lõikes väga erinev. 2018. aastal oli

[28] EL 28: kasv 1,7 %-lt 1,8 %-le.

[29] Raudteeturu järelevalve määruse kohaselt peab kaubarong sõidugraafikust kinni, kui see hilineb kuni 15 minutit.

[30] EL 28: keskmine sõidugraafikust kinnipidamine oli riigisiseste teenuste puhul 63,0 % ja rahvusvaheliste teenuste puhul 53,2 %; tühistati 6,8 % riigisisestest ja 11,0 % rahvusvahelistest teenustest.

[31] EL 28: 66 % (2015. aastal 60 %).

avaliku teenindamise kohustuse eest makstav keskmine hüvitis EL 27s 10,51 eurot rongikilomeetri eest (EL 28s 8,57 eurot).

6.6. Tegevuslubade väljaandmine

2018. aastal teatati EL 27s kokku 1 082 raudteeveo-ettevõtjate aktiivsest tegevusloast (EL 28s 1 126). Suurimast arvust tegevuslubadest teatas Saksamaa (434) ning väikseimast arvust teatasid Iirimaa ja Luksemburg (2).

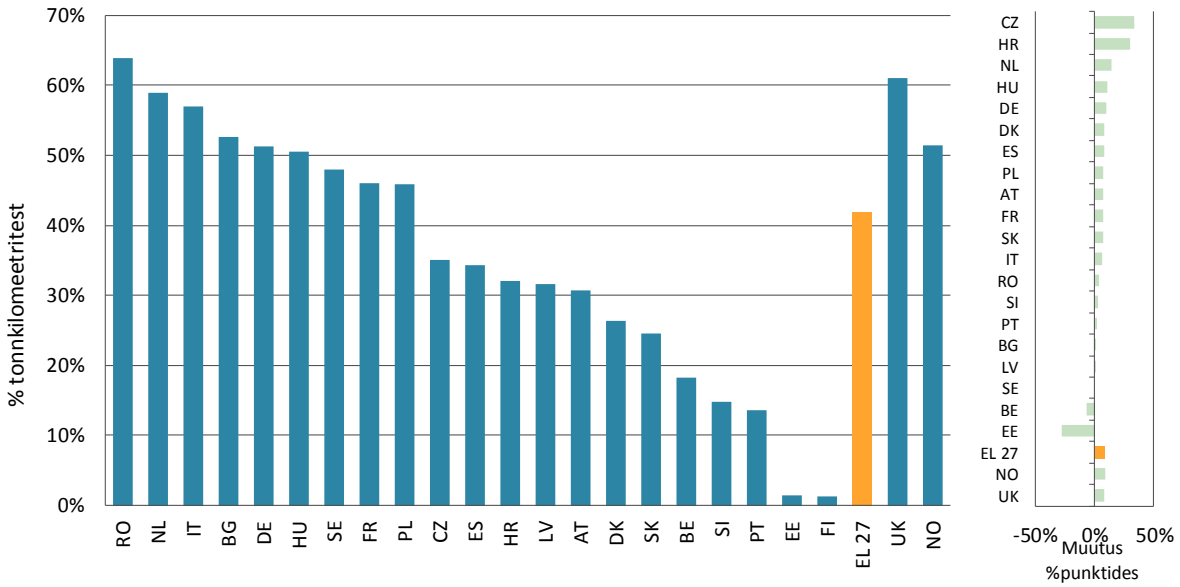
Keskmine tasu (kui seda nõutakse) tegevusloa saamiseks jäi 2018. aastal vahemikku 37 500 eurot Portugalis ja 5 eurot Horvaatias.

Esitatud teabe kohaselt kulus loa saamiseks keskmiselt kõige rohkem aega (üle 100 päeva) Hispaanias, Poolas ja Ühendkuningriigis.

6.7. Turu avatuse määr ja juurdepääsuõiguste kasutamine

Aastatel 2015–2018 kasvas konkurentide turuosa EL 27 raudtee-kaubavedude turul 34 %-lt 42 %-le[32]. 2018. aastal tegutsesid riiklike turgu valitsevate ettevõtjatega konkureerivad uued ettevõtjad kõikides riikides, välja arvatud Kreeka, Iirimaa, Leedu ja Luksemburg, ning rohkem kui pooltes neist ületas konkurentide turuosa 30 %.

Joonis 11. Konkurentide turuosa raudtee-kaubavedude turul riikide kaupa (% 2018. aastal) ja muutus protsendipunktides (2015–2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Kreekas, Iirimaal, Leedus ja Luksemburgis on üks 100 % turuosaga ettevõtja.

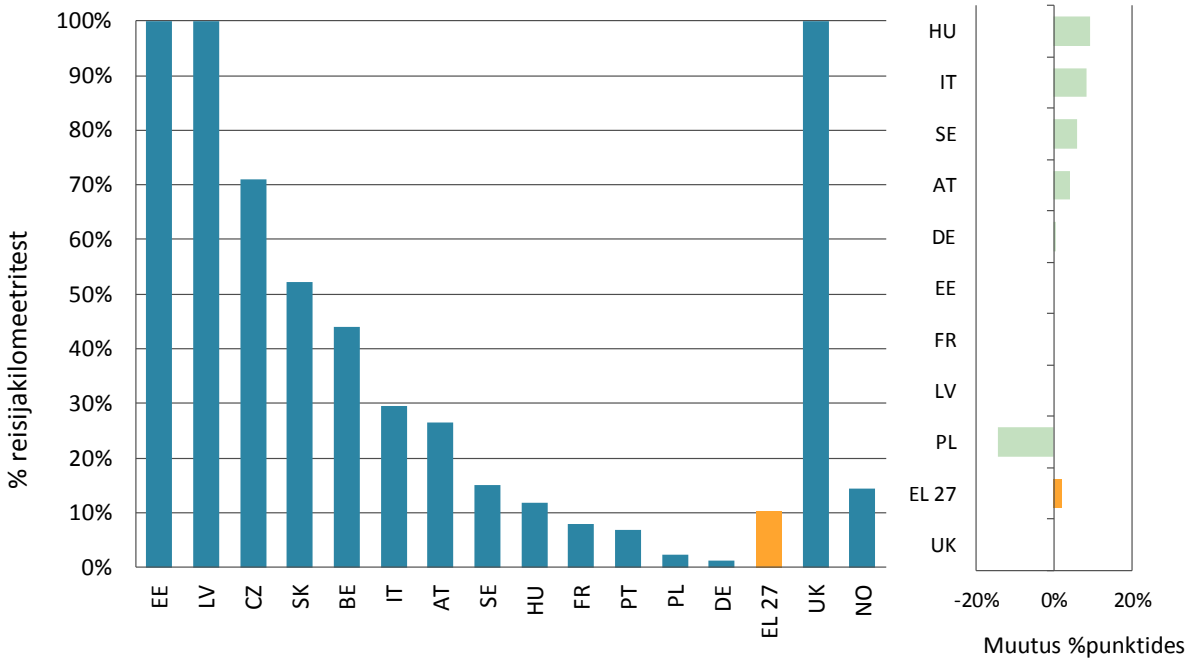
Avatud juurdepääs riigisisese reisijateveo turuga seotud avaliku teenindamise lepingutele ja kohustuslik võistlev pakkumismenetlus nende lepingute sõlmimiseks kehtestati ELi tasandil alles neljanda raudteepaketiga. On veel liiga vara näha selle tulemusi riikides, mis ei olnud oma turgu varem avanud.

Keskmiselt oli konkurentide turuosa 2018. aastal EL 27s riigisisestel reisijateveo

[32] EL 28: 35%-lt 43%-le.

kommertsturgudel 10 %, mis on 2 protsendipunkti võrra rohkem kui 2015. aastal,[33] ning riigisisestel avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveo turgudel 16,2 %, mis on 2015. aastaga võrreldes peaaegu sama tase (vähenemine 0,5 protsendipunkti[34]).

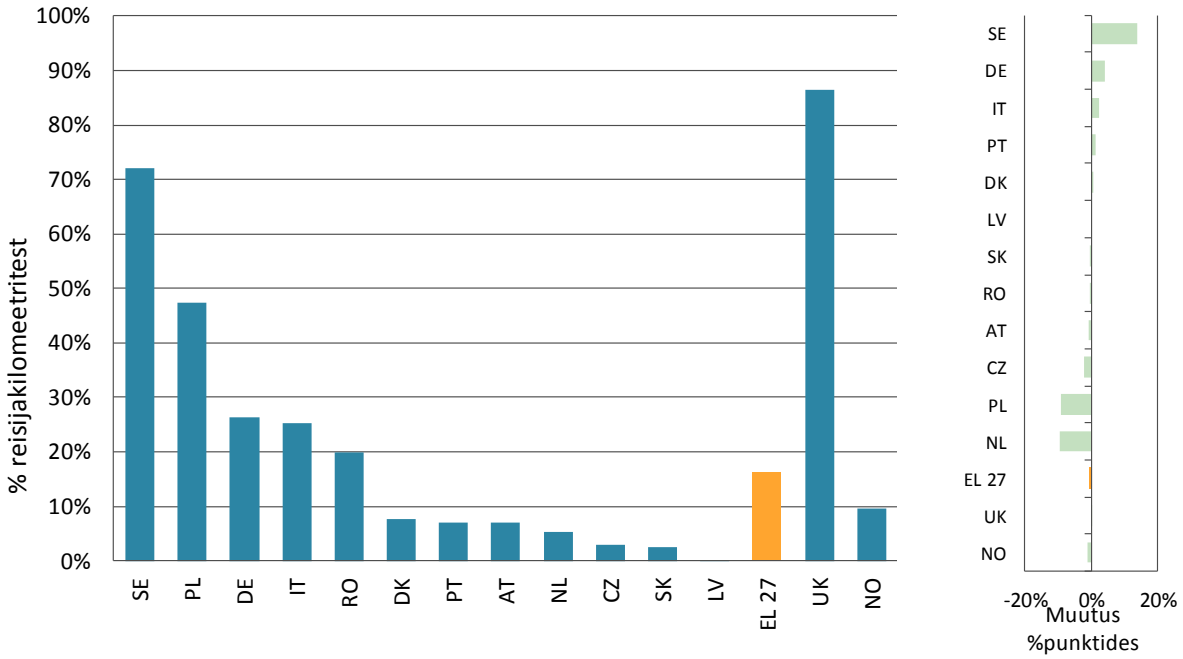
Joonis 12. Konkurentide turuosa reisijateveo kommertsturul riikide kaupa (% 2018. aastal) ja muutus protsendipunktides (2015–2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Bulgaaria, Taani, Horvaatia, Soome, Kreeka, Leedu, Luksemburg, Sloveenia ja Hispaania teatasid, et kommertsteenuste puhul ei olnud 2018. aastal konkurente, kelle turuosa oleks olnud vähemalt 1 %. Iirimaal ei osutatud reisijateveo kommertsteenuseid. Madalmaade ja Rumeenia kohta andmed puuduvad.

[33] EL 28: 12 % ja +2 protsendipunkti võrreldes 2015. aastaga.
[34] EL 28: 32 % ja –2 protsendipunkti võrreldes 2015. aastaga.

Joonis 13. Konkurentide turuosa avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveo turul riikide kaupa (% 2018. aastal) ja muutus protsendipunktides (2015–2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020. 2015. aasta andmed Portugali kohta on hinnangulised. Belgia, Bulgaaria, Horvaatia, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Kreeka, Ungari, Iirimaa, Leedu, Luksemburg, Sloveenia ja Hispaania teatasid, et avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveo turul ei tegutse konkurente.

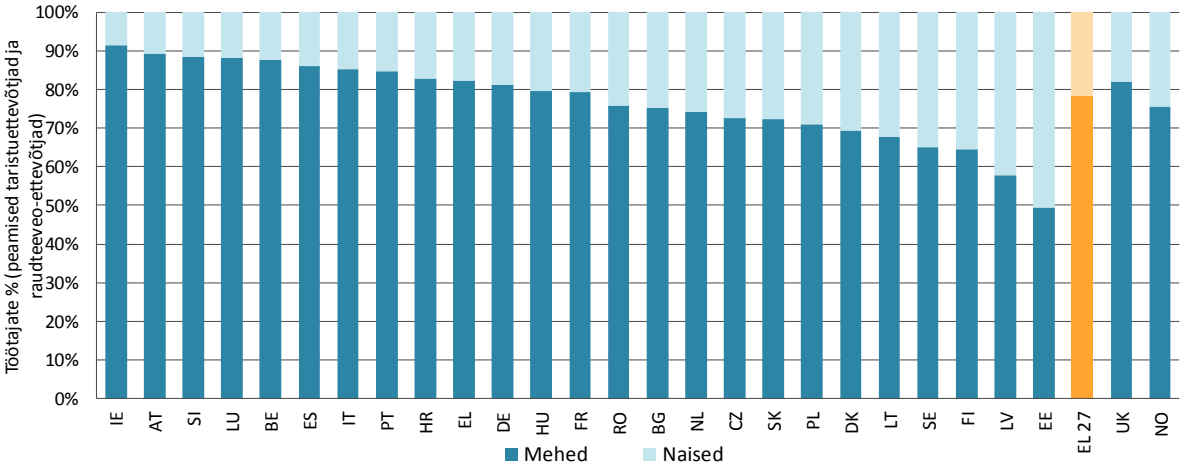
6.8. Tööhõive ja sotsiaalsed tingimused

2018. aasta lõpus töötas EL 27 raudteesektoris veidi üle 916 000 inimese, neist ligikaudu 527 000 raudteeveo-ettevõtjate (nii põhi- kui ka alternatiivsete ettevõtjate) ja 389 000 taristuettevõtjate heaks[35].

Raudteesektori töötajad on peamiselt mehed; keskmiselt vaid 21 % töötajatest on naised. Naistöötajate osakaal ulatub 9 %st Iirimaal 51 %ni Eestis.

[35] EL 28: töötajaid veidi üle 1 034 000, kellest ligikaudu 600 000 töötas raudteeveo-ettevõtjate ja 434 000 taristuettevõtjate heaks.

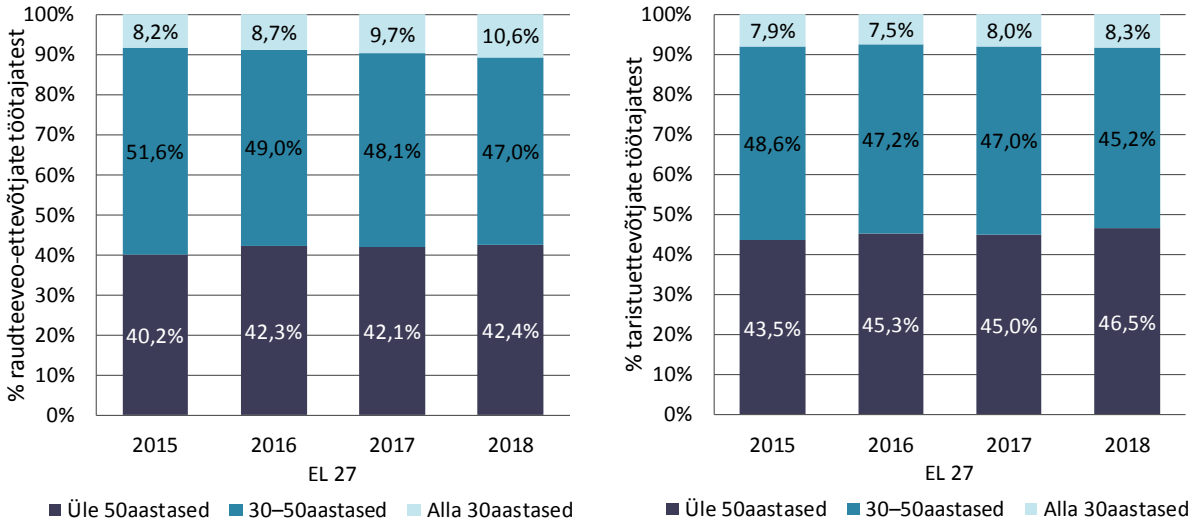
Joonis 14. Töötajad kokku (peamised taristuettevõtjad pluss raudteeveo-ettevõtjad) soo järgi (% 2018. aastal)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020.

Raudteeveo-ettevõtjate heaks töötavate nooremate töötajate (alla 30aastased) osakaal EL 27s on kasvanud 8,2 %-lt 2015. aastal 10,6 %-le 2018. aastal[36]. Endiselt teeb muret töötajaskonna vananemine, eelkõige Hispaanias, Rumeenias, Kreekas, Bulgaarias ja Leedus, kus 2018. aastal olid rohkem kui pooled töötajad üle 50aastased. Taristuettevõtjate töötajad on üldiselt vanemad kui raudteeveo-ettevõtjate töötajad, kuid ka nende puhul kasvas aastatel 2015–2018 nooremate töötajate osakaal, 7,9 %-lt 8,3 %-le.

Joonis 15. Töötajad vanuserühma järgi (% aastatel 2015–2018)



Allikas: raudteeturu-uuring 2020. Raudteeveo-ettevõtjaid käsitlevad 2015. aasta andmed Läti, Luksemburgi, Hispaania ja Rootsi kohta ei ole kättesaadavad. Taristuettevõtjaid käsitlevad 2015. aasta andmed Hispaania, Luksemburgi ja Läti kohta ei ole kättesaadavad.

Nii taristuettevõtjate kui ka raudteeveo-ettevõtjate töötajad töötavad enamjaolt täistööajaga.

[36] EL 28: vastavalt 8,4 % ja 10,6 %.

Belgias, Taanis ja Luksemburgis tunduvad kõik taristuettevõtjate töötajad töötavat tähtajatu lepingu alusel, samal ajal kui Iirimaal on selliseid töötajaid vaid 89 %. Ainult Rootsi, Itaalia, Poola, Madalmaad, Saksamaa ja Norra teatasid, et tähtajatu lepingu alusel töötavate raudteeveo-ettevõtjate töötajate osakaal jääb alla 95 %. Taristuettevõtjate heaks täistööajaga töötavate töötajate osakaal on väikseim Madalmaades (83 %) ja Belgias (88 %). Peamiste raudteeveo-ettevõtjate puhul on täistööajaga lepingute osakaal väikseim Belgias (86 %).

Vaid mõned liikmesriigid teatasid praktikantide ja õppepraktika programmidest, mis on nii raudteeveo-ettevõtjate kui ka taristuettevõtjate puhul enim levinud Austrias ja Saksamaal.

7. KOKKUVÕTE

Raudteesektor toetab oluliselt EL 27 majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust, andes otseselt tööd rohkem kui 900 000 inimesele ning vedades igal aastal ligikaudu 1,6 miljardit tonni kaupa[37] ja 7,1 miljardit reisijat[38].

Raudtee ulatuslikum kasutamine on äärmiselt oluline selleks, et täita nõudlus säästva transpordi järele, ning sellel oleks suur positiivne mõju saaste ja energiatarbimise seisukohast, aidates saavutada Euroopa rohelises kokkuleppes kehtestatud ambitsioonikaid heite vähendamise eesmärke.

Kui raudtee-reisijateveo mahud on viimastel aastatel järjepidevalt kasvanud, siis raudtee-kaubavedude mahu kasv on olnud ebaühtlasem. Nii reisi- kui ka kaubarongide liikumine on püsinud stabiilne, samal ajal kui nõudlus säästvate transpordiliikide järele on kasvanud koos avalikkuse teadlikkuse suurenemisega kliimamuutustest.

Nendest positiivsetest arengusuundadest hoolimata ei ole raudteesektor saavutanud oma täielikku potentsiaali. Raudteevedude puhul tuleb sõidugraafikust paremini kinni pidada ja need peavad muude transpordiliikidega võrreldes usaldusväärsemaks muutuma, suurendades oma kliendikesksust ja kasutades tõhusamalt ära innovatsiooni. Samuti peavad need muutuma tõhusamaks ja taskukohasemaks.

Selleks et aidata sektoril lahendada peamisi turul esinevaid probleeme, keskendutakse ELi meetmetes neljale eesmärgile.

1. Konkurentsiturg

   Kõikide ettevõtjate õiglane juurdepääs turule võimaldab võtta kasutusele uued, mitut transpordiliiki hõlmavad pakkumised ning laiendada reisijate ja ettevõtete valikuid.

   Sel eesmärgil kehtestati neljanda raudteepaketiga avaliku teenindamise lepingute sõlmimise tavameetodina võistlev pakkumismenetlus, mille puhul kestab kuni 2023. aasta detsembrini üleminekuperiood. Ühtlasi avati sellega juurdepääs riigisiseste raudtee-reisijateveo kommertsteenuste osutamisele alates 2021. aasta sõidugraafikust. Komisjon jälgib eriti hoolikalt neljanda raudteepaketi nõuetekohast ülevõtmist ja kohaldamist, et tagada selle täieliku potentsiaali saavutamine keskpikas perspektiivis.

   Edendada tuleks ka ausat konkurentsi transpordiliikide vahel, tagades, et iga

[37] Eurostat, EL 27 (v.a Belgia, kes märkis, et tema andmed on konfidentsiaalsed).
[38] Eurostat, EL 27 (v.a Belgia, Ungari, Madalmaad ja Poola, kes märkisid, et nende andmed on konfidentsiaalsed).

transpordiliik tasub oma väliskulud.

2. Tõhusamad piiriülesed raudteeteenused

Transpordiliikide seas raudtee osakaalu suurendamiseks peab ELi sisepiiride ületamine muutuma sujuvamaks. Selle eesmärgi saavutamiseks on äärmiselt tähtis kõrvaldada koostalitlustõkked, võtta kasutusele ERTMS ning tagada vedurijuhtide ja sobilike veeremite olemasolu.

Euroopa Parlamendi taotlusel algatas komisjon piiriüleseid pikamaaühendusi käsitleva uuringu, milles keskendutakse eeskätt öörongiteenustele; eelduste kohaselt esitatakse asjaomane aruanne 2021. aasta keskel.

3. Raudteetaristu suurem tulemuslikkus

Raudteeveoteenuste tõhusa osutamise tagamine nõuab hästi arendatud taristut, milles ei esine kitsaskohti ega puuduvaid lülisid. EL jätkab oma taristu arendamise poliitika elluviimist üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kaudu, andes raudteele olulist rahalist toetust Euroopa ühendamise rahastust. 2030. aasta lõpuks tehakse oluliste TEN-T projektide lõpuleviimise kaudu kättesaadavaks ulatuslik suure jõudlusega kiirraudteeliinide võrk.

Raudteesektorit rahastatakse olulisel määral riiklikest vahenditest. Kasvav roheliste võlakirjade turg võimaldaks liikuda kestlike investeeringute erasektori vahenditest rahastamise suunas. Taksonoomiamääruses[39] ja selle delegeeritud õigusaktides kehtestatakse vajalik raamistik ja kriteeriumid selge klassifitseerimissüsteemi kohta, et teha kindlaks kestlik tegevus.

Kasvav ülekoormatus tekitab kitsaskohti, eelkõige peamistes raudteekoridorides, ja ulatuslikud hooldustööd takistavad raudteevõrgu tõhusat kasutamist. Komisjon toetab selle sektori uusi lähenemisviise läbilaskevõime jaotamisele ja haldamisele, mis põhinevad omavahel ühendatud digiplatvormidel/-vahenditel ja nende kiirel kasutuselevõtul.

4. Suurem kliendikesksus

Raudteeteenused peavad vastama klientide vajadustele. Parem sõidugraafikust kinnipidamine ja parem juurdepääs raudteerajatistele on esmatähtsad nii reisijate- kui ka kaubaveoteenuste puhul.

Raudtee kasutamise edendamiseks tuleb tagada reisijate õigus teabele, abile, reisi jätkumisele ja hüvitisele. Komisjoni ettepanek määruse (EÜ) nr 1371/2007[40] ümbersõnastamise kohta, milles Euroopa Parlament ja nõukogu 2020. aasta oktoobris kokkuleppele jõudsid, peaks parandama puudega või piiratud liikumisvõimega reisijate õigusi, selgitama nõuete täitmise tagamise ja kaebuste menetlemise eeskirju ning tagama reisijate tõhusama kaitse reisikatkestuste korral.

---

[39] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2020. aasta määrus (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.6.2020, lk 13–43).

[40] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 14–41).

Raudtee-kaubaveokoridorid on jätkuvalt komisjoni raudteevedude edendamise poliitika oluline osa. Määruse (EL) nr 913/2010[41] õigusraamistiku hindamisega valmistutakse täiendavate seadusandlike meetmete võtmiseks.

Komisjon toetab täielikult algatusi, mille eesmärk on parandada sõidugraafikute koostamise protsessi, eriolukordade lahendamise protsessi ning läbilaskevõime ajutiste piirangute koordineerimise tõhusust ja paindlikkust.

Digiülemineku soodustamine on äärmiselt oluline selleks, et muuta raudtee ettevõtete jaoks atraktiivsemaks. Uus elektroonilist kaubaveoteavet käsitlev määrus[42] võimaldab ettevõtetel ja ametiasutustel digitaalselt teavet vahetada. Samuti kavatseb komisjon esitada ettepaneku raudteealast teadustegevust ja innovatsiooni käsitleva Euroopa partnerluse kohta, mis tugineb praegusele ühisettevõttele Shift2Rail. Tulevane partnerlus keskendub uuenduslike tehnoloogiate ja toimivate lahenduste uurimise ja arendamise kiirendamisele, mida hõlbustavad digiüleminek ja automatiseerimine.

Euroopa raudteeaasta 2021 toetab veelgi raudteel liikuvate reisijate ja kaupade osakaalu suurendamise nimel tehtavaid jõupingutusi, soodustades teadmiste ja parimate tavade vahetamist.

[41] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22–32).

[42] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33–48).