EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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

{SWD(2025) 239 final}

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Üheksas aruanne raudteeturu arengu seire kohta vastavalt Euroopa Parlamendi 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.

Käesolev aruanne hõlmab andmeid kuni 2022. aastani, kuid selles viidatakse ka sektori edaspidisele arengule, kui teave selle kohta oli kättesaadav.

Aastate 2018–2022 kohta on tehtud mitu peamist järeldust.

- **Reisijatevedu**: COVID-19 pandeemia tõttu vähenes reisijatevedu 2020. aastal 2019. aastaga võrreldes järsult 46 %. Sellele langusele järgnes kiire taastumine: 2022. aastal jõudis raudtee-reisijateveo maht ELi 27 liikmesriigis 395,5 miljardi reisijakilomeetrini, mida oli vaid veidi vähem kui 2019. aastal registreeritud 411,8 miljardit reisijakilomeetrit.

- **Kaubavedu**: tonnkilomeetrites mõõdetav raudtee-kaubaveo maht kahenes 2020. aastal vähem (-8 % võrreldes 2019. aastaga), kuna raudteedel osutati pandeemia ajal jätkuvalt majandusele kriitilise tähtsusega kaubaveoteenuseid. 2022. aastaks jõudis kaubaveo kogumaht peaaegu pandeemiaeelsele tasemele, ulatudes 416 miljardi tonnkilomeetrini.

- **Rongireisijate osakaal**: raudteetranspordi osakaal EL 27 maismaatranspordis kasvas veidi (2018. aasta 7,8 %-lt 2022. aastal 8,1 %-le), kuigi 2020. aastal toimus pandeemia tõttu järsk 2,4-protsendipunktiline langus.

- **Kiirraudtee**: EL 27 kiirraudteevõrk pikenes 2018.–2022. aastal peaaegu 1 100 km võrra, ulatudes 12 015 km-ni. See kasv näitab pikaajalist pühendumist kiirraudteesegmendi edendamisele ja kiirraudtee võimet teiste transpordiliikidega tõhusalt konkureerida.

- **Tööhõive raudteel**: 2022. aastal töötas EL 27 raudteesektoris ligikaudu 900 000 inimest ehk veidi vähem kui 2018. aastal.

- **Uute turuletulijate turuosa**: 2022. aasta seisuga moodustas uute turuletulijate turuosa raudtee-kaubaveosegmendis 49 % (2018. aastal 39 %) ja avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveosegmendis 21 % (kasv võrreldes 2018. aastaga + 8 protsendipunkti). Konkurents kasvas ka ärilisel alusel osutatavate reisijateveoteenuste segmendis, kus uute turuletulijate turuosa oli 12,6 % (+ 6,6 protsendipunkti).

- **Raudteega seotud kulud**: 2022. aastal moodustasid raudteedega seotud kogukulud (taristukulud + avaliku teenindamise kohustuse eest makstavad hüvitised) 178,31 eurot

EL 27 elaniku kohta, mis tähendab 29 % suurust nominaalset kasvu võrreldes 2018. aastaga. Suur osa sellest kasvust näib siiski olevat tingitud inflatsioonist.

2 METOODIKA

Käesolev aruanne on järjekorras üheksas 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]. Üheksandas aruandes käsitletakse raudteeturu arengut aastatel 2018–2022, ent see sisaldab viiteid arengu- ja poliitikasuundadele, mis ulatuvad aruandeperioodist kaugemale, kuni käesoleva aruande koostamise kuupäevani.

Liikmesriikide ja Norra esitatud raudteeturu-uuringu andmete kõrval tuginetakse aruandes ka statistikakogumiku „*ELi transpordistatistika*“[3] teabele, Euroopa Liidu Raudteeameti aruannetele,[4] Eurostatile,[5] eri valdkondlike organisatsioonide kogutud statistikale ning esitlustele ja uuringutele. Kui raudteeturu-uuring on ainus allikas, hinnatakse aruandes suundumusi aastatel 2018–2022, et tagada andmete võrreldavus. Muude allikate korral esitatakse aruandes ka pikema aja jooksul esinenud suundumused.

Koondandmed ja keskmised näitajad hõlmavad ELi 27 liikmesriiki (praegune liikmesriikide arv)[6].

3 RAUDTEE JA KESTLIKKUS

Otsene kasvuhoonegaaside heide on raudteedel alates 1990. aastast peaaegu pidevalt vähenenud; seejuures langes 2022. aastal kõikide liidusiseste transpordiliikide seas raudteede arvele ligikaudu 16,6 % kaubaveost ja 8,1 % reisijateveost. Transpordisektorist (sealhulgas rahvusvaheline lennundus ja merendus) lähtub veerand EL 27 kasvuhoonegaaside koguheitest. Transpordisektoris langes raudteede arvele kõigest 0,3 % EL 27 kõigi transpordiliikide kasvuhoonegaaside heitest. Transpordisektori energiatarbimine moodustas 2022. aastal 31,0 % EL 27 summaarsest energia lõpptarbimisest. Transpordisektoris langes raudteede arvele vaid 0,6 % energia lõpptarbimisest. Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks peab raudtee osakaal reisijate- ja kaubaveos kasvama.

[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] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_et

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

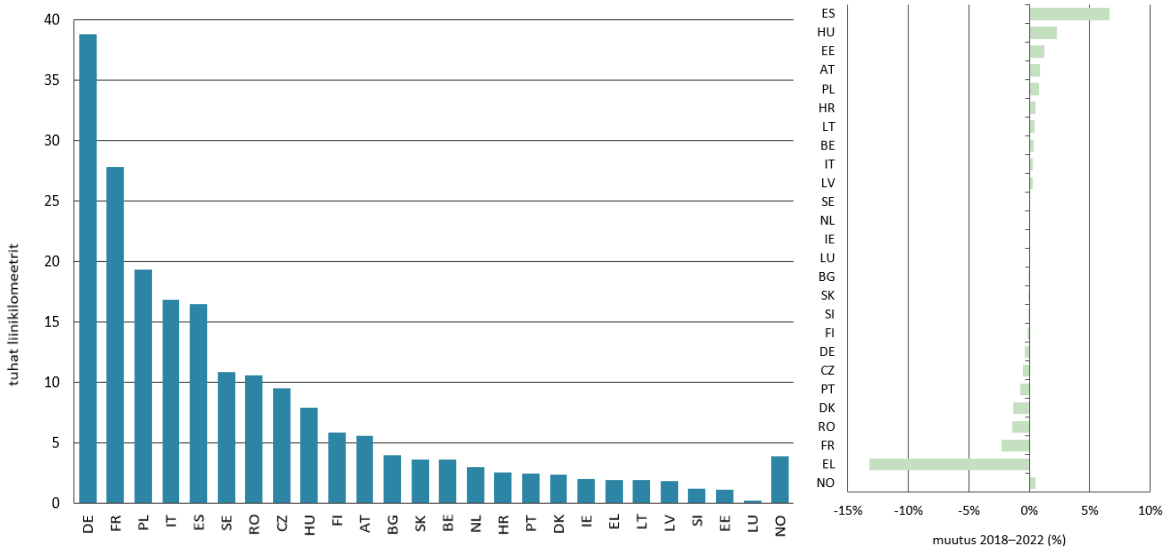
[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database

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

4 ELi RAUDTEEVÕRK

2022. aastal oli EL 27 raudteevõrgu kogupikkus ligikaudu 202 131 liinikilomeetrit (0,1 % pikem kui 2018. aastal). Elektrifitseeritud on ligikaudu 57 % võrgust ehk 1,4 % võrra rohkem kui 2018. aastal.

Joonis 1. Riiklike võrkude pikkus riikide kaupa (tuhandetes liinikilomeetrites, 2022) ja suhteline muutus (2018–2022)



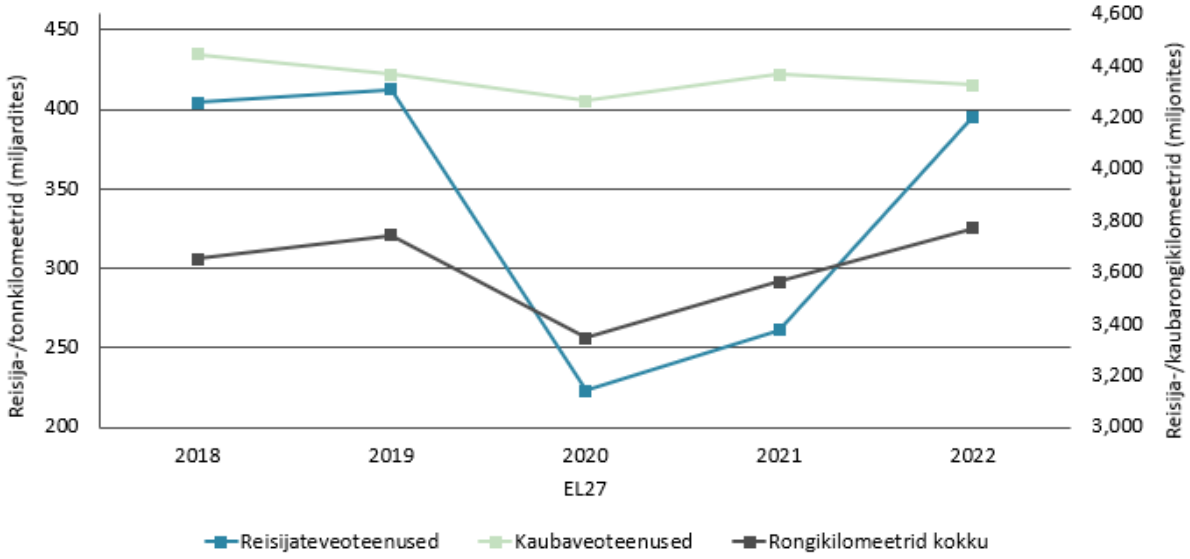
Allikas: Eurostat, 2024
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail)

ELi kiirraudteeliinide võrk hõlmas 2022. aasta lõpuks 12 015 kilomeetrit, mida on 10,4 % rohkem kui 2018. aastal. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias on kiirraudteeliiklusele seatud ambitsioonikad eesmärgid: kiirraudteeliikluse maht peaks 2015. aastaga võrreldes 2030. aastaks kahekordistuma ja 2050. aastaks kolmekordistuma.

5 RAUDTEETEENUSTE ARENG

Pärast kümne aasta pikkust mõõdukat kasvu kahanes rongikilomeetrite koguarv ELis (nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul) COVID-19 pandeemia tõttu järsult. 2020. aastal vähenes kaubaveoteenuste maht rongikilomeetrites 2019. aastaga võrreldes 8 % ja reisijateveoteenuste maht vähenes lausa 46 %. Kaubaveomaht taastus täielikult 2021. aastaks, jõudes tagasi 2019. aasta tasemele, kuid vähenes 2022. aastal taas veidi. Reisijateveoteenuste maht moodustas 2022. aastal 96 % pandeemiaeelsest tasemest, küündides 395 miljardi reisijakilomeetrini.

Joonis 2. Reisijate- ja kaubaveo maht (reisija-, tonn- ja rongikilomeetrid, 2018–2022)

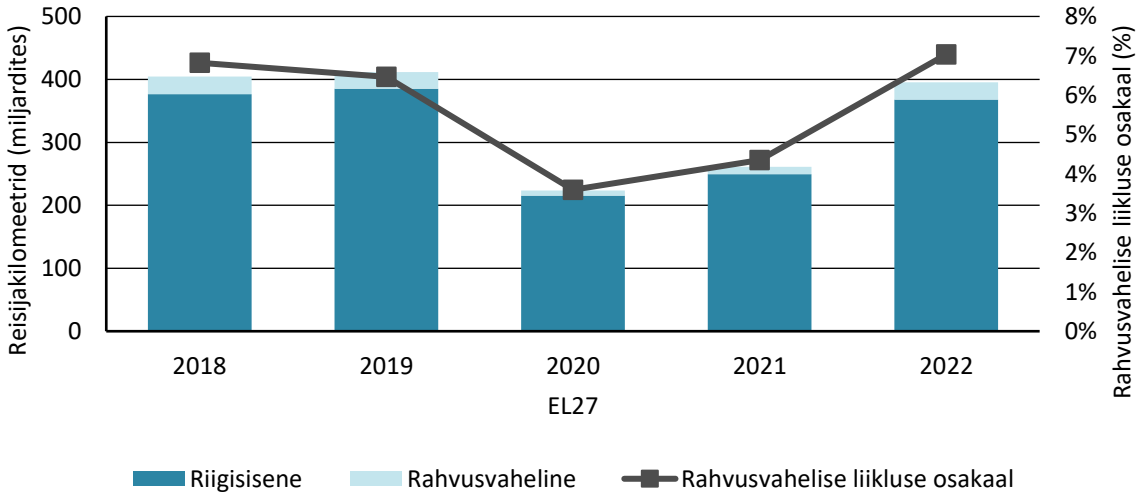


Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

2022. aastal veeti raudteel ligikaudu 1,5 miljardit tonni kaupa ja 6,6 miljardit reisijat, mis osutab taastumisele COVID-19 pandeemia ajal täheldatud järsust langusest.

Riigisisesed reisijateveoteenused olid jätkuvalt ülekaalus: nende arvele langes ELi 27 liikmesriigis üle 93 % reisijakilomeetrite koguarvust. Pandeemia tugevdas veelgi raudtee-reisijateveo valdavalt riigisisest iseloomu. Rahvusvahelised reisijateveoteenused moodustasid enne kriisi ligikaudu 7 % kogu raudteeliiklusest, kuid 2020. aastal langes nende osakaal reisipiirangute tõttu alla 4 %. 2022. aastaks jõudis rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste osakaal tagasi 7 % tasemele.

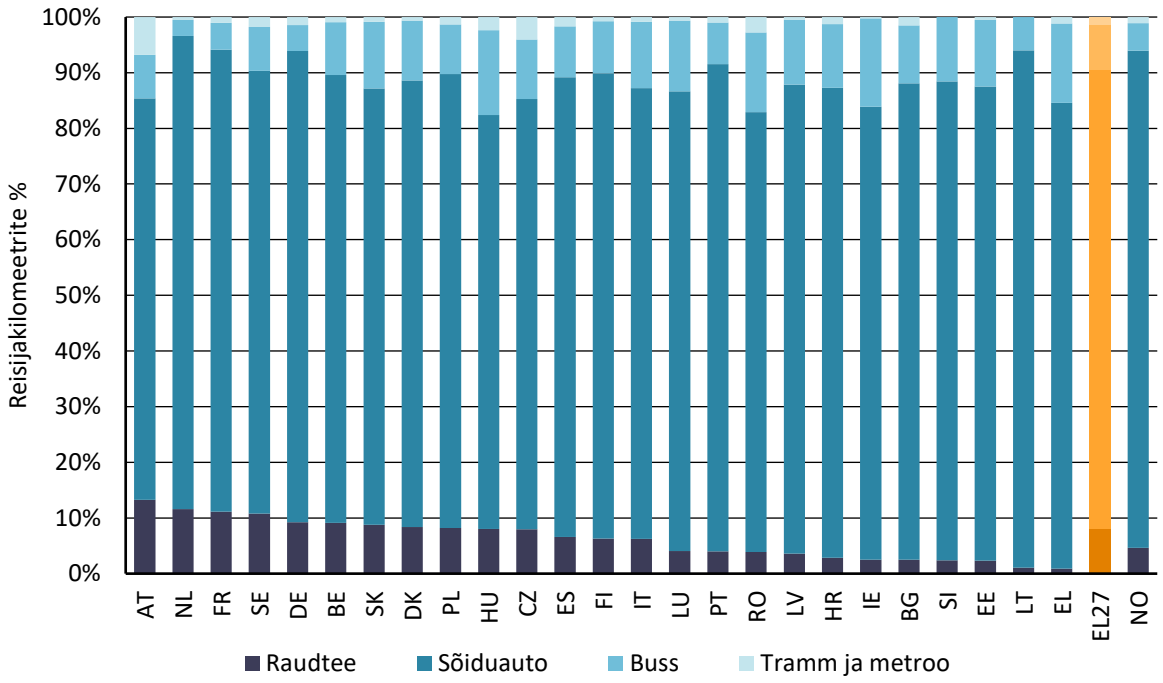
Joonis 3. Raudtee-reisijateveo mahtude areng (riigisisene ja rahvusvaheline veomaht ning rahvusvahelise liikluse osakaal kogu reisijateveos) (miljardites reisijakilomeetrites, 2018–2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

2020. aastal vähenes eurooplaste keskmine aastane läbitud rongikilomeetrite arv järsult 500 reisijakilomeetrile elaniku kohta (2019. aastal 934 km). 2022. aastaks see näitaja osaliselt taastus, ulatudes 888 kilomeetrini elaniku kohta. Raudteetranspordi osakaal transpordiliikide seas, mis 2019. aastal oli olnud 7,8 %, vähenes 2020. aastal 2,4 protsendipunkti, kuna rohkem inimesi hakkas kasutama isiklikku autot. 2022. aastaks aga tõusis see näitaja 8,1 %ni, ületades pandeemiaeelset taset, kuid autod jäid sellegipoolest valdavaks transpordiliigiks (82,4 %).

Joonis 4. Reisijate kasutatud maismaatranspordiliikide jaotus riikide kaupa (% 2022. aastal)

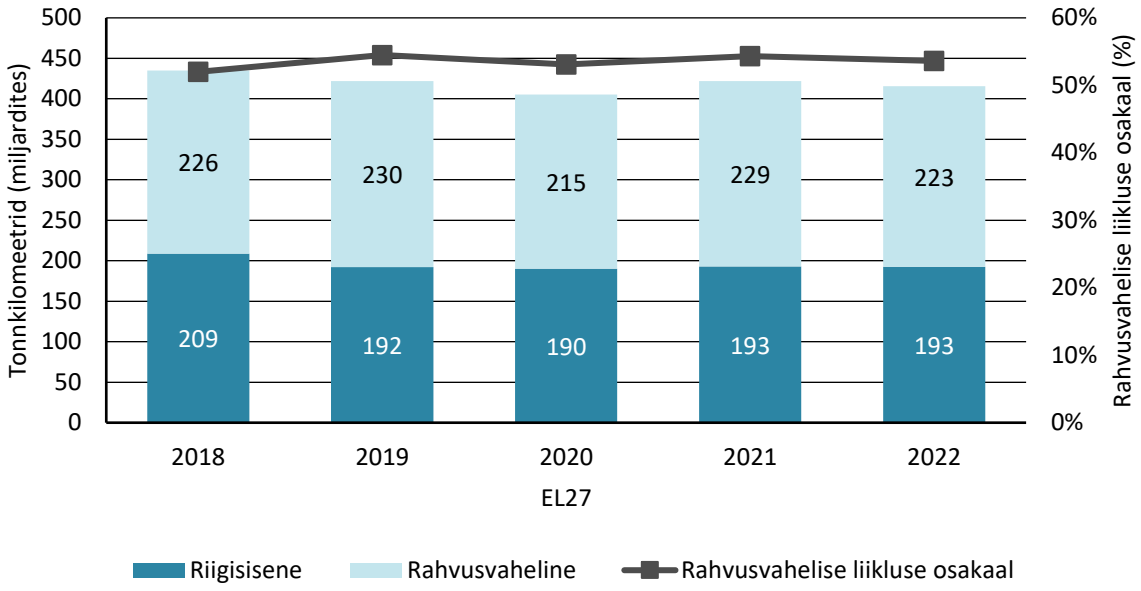


Allikas: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Raudtee-kaubaveo kogumaht vähenes ELi 27 liikmesriigis pandeemia tõttu 2019. aasta 422 miljardilt tonnkilomeetrilt 2020. aastal 405 miljardile tonnkilomeetrile. 2022. aastaks jõudis see maht taas 416 miljardi tonnkilomeetrini, lähenedes pandeemiaeelsele tasemele.

Rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osakaal püsis kogu perioodi jooksul pidevalt üle 50 %, küündides 2019. aastal 55 %ni ja stabiliseerudes 2022. aastal 54 % tasemel. See stabiilsus vastandub pandeemia suuremale mõjule rahvusvahelise raudtee-reisijateveo segmendis.

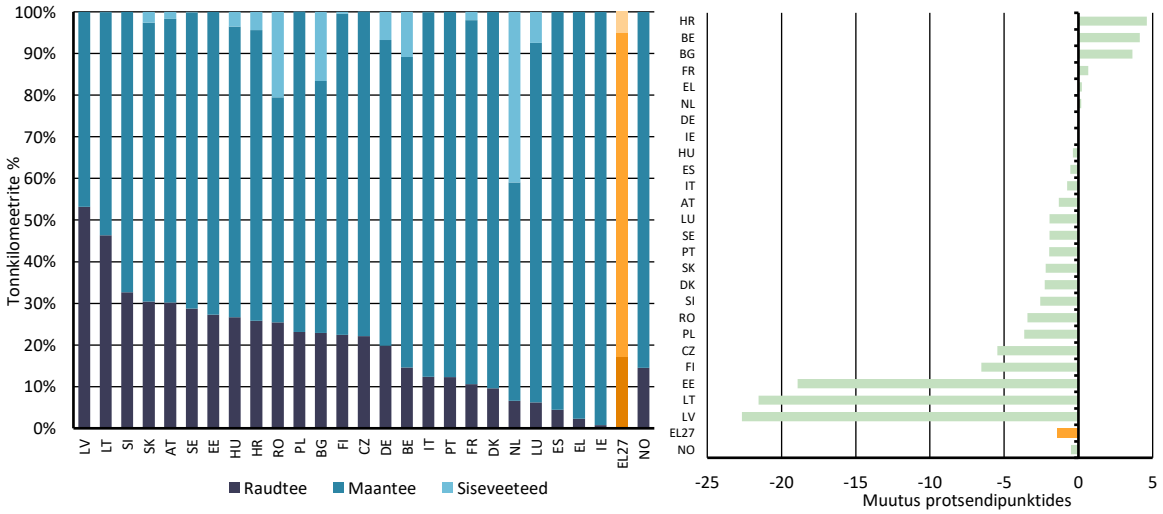
Joonis 5. Raudtee-kaubaveo mahtude areng (riigisisene ja rahvusvaheline veomaht ning rahvusvahelise liikluse osakaal kogu kaubaveos) (miljardites tonnkilomeetrites, 2018–2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

Aastatel 2018–2022 oli EL 27s peamine kaubaveoliik jätkuvalt maanteetransport, mille osakaal kogu maismaa-kaubaveomahus oli järjepidevalt üle 75 % ja jõudis 2022. aastal 77,7 %-ni. Samal perioodil vähenes raudteetranspordi osakaal 18,7 %-lt 17,2 %-le, mis näitab jätkuvat üleminekut maanteetranspordile. Kombineeritud raudteevedude näitaja oli mahtlastivedude ja kogumisrongivedude näitajatest siiski suhteliselt parem. Kogulangus oli eriti suur Lätis, Eestis ja Leedus, kus kaubavedude maht vähenes märkimisväärselt, kuna vähenes kaubavahetus Venemaaga.

Joonis 6. Kauba maismaavedu transpordiliikide kaupa riigiti (% 2022. aastal) ja raudtee osakaalu muutus protsendipunktides (2018–2022)



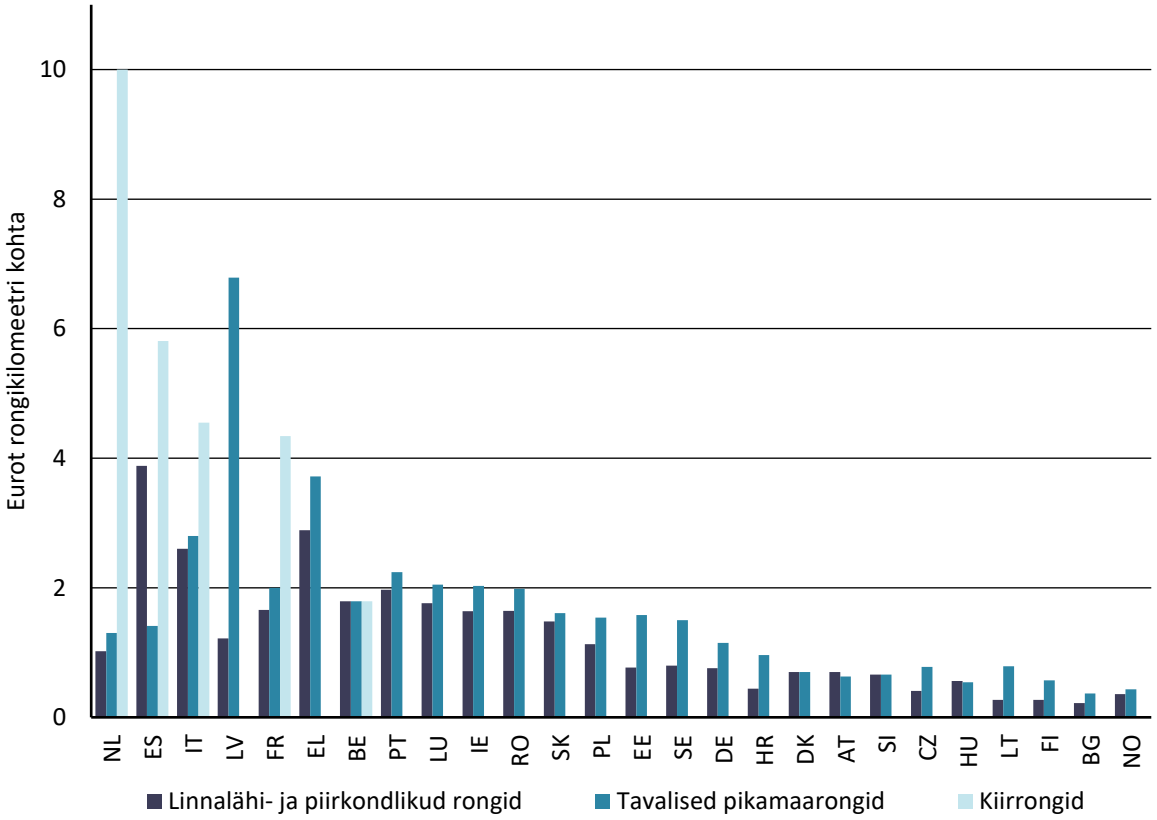
Allikas: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

6 RAAMTINGIMUSTE ARENG RAUDTEESEKTORIS

6.1 Taristukasutustasud

2022. aastal olid kiirraudtee kasutustasud (v.a lisatasud) muude reisijaveoteenustega võrreldes endiselt suuremad kõigis riikides, kus selliseid tasusid kohaldatakse. Samas olid kiirraudteevõrguga liikmesriikides kiirraudtee kasutustasud üldjuhul 2022. aastal väiksemad kui 2018. aastal.

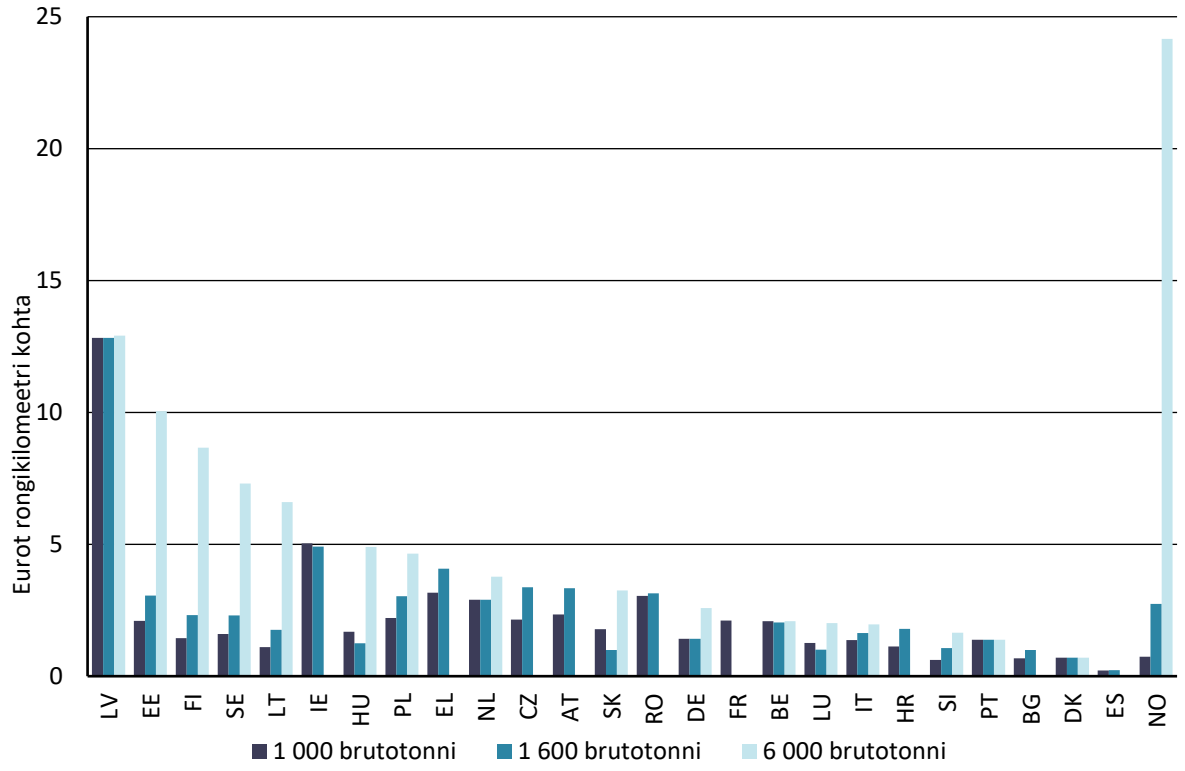
Joonis 7. Reisirongide eri kategooriate raudteekasutustasud (v.a lisatasud) riikide kaupa (eurodes rongikilomeetri kohta, 2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

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

Joonis 8. Kaubarongide eri kategooriate raudteekasutustasud (v.a lisatasud) riikide kaupa (eurodes rongikilomeetri kohta, 2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

COVID-19 pandeemia majandusliku mõju leevendamiseks võimaldati 2020. aasta oktoobris vastu võetud määrusega (EL) 2020/1429 liikmesriikidel ajutiselt loobuda raudteekasutustasude nõudmisest, neid vähendada või nende maksmist edasi lükata[7]. See meede tõi raudteeveo-ettevõtjatele, eriti reisijateveoga tegelevatele ettevõtjatele, olulist rahalist leevendust ajal, mil liiklusmahud vähenesid. Esialgu piiratud ajavahemikuks kehtestatud määrust pikendati neli korda ja see kaotas lõplikult kehtivuse 31. detsembril 2022. Määrus täitis olulist rolli raudteeliikluse säilitamisel pandeemia ajal ja toetas sektori taastumist reisijateveo elavnedes.

6.2 Läbilaskevõime jaotamine ja taristu piirangud

2022. aastal oli EL 27 raudteevõrgu kasutamise intensiivsus kokku (kauba- ja reisirongid) 18 700 rongikilomeetrit liinikilomeetri kohta ehk veidi suurem kui enne pandeemiat (2018. aastal 18 100). Reisirongide arvele langes 79 % kasutamisest.

Kui aastatel 2018–2020 suurenes ELi 27 liikmesriigis ülekoormatuks tunnistatud raudteede kogupikkus järsult, siis 2022. aastal vähenes see 6 711 kilomeetrile (sh 3 523 kilomeetrit raudtee-kaubaveokoridorides). Järsk tõus võrreldes 2018. aastaga oli suuresti tingitud ülekoormatuks tunnistamise kriteeriumide muutumisest Itaalias.

[7] 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).

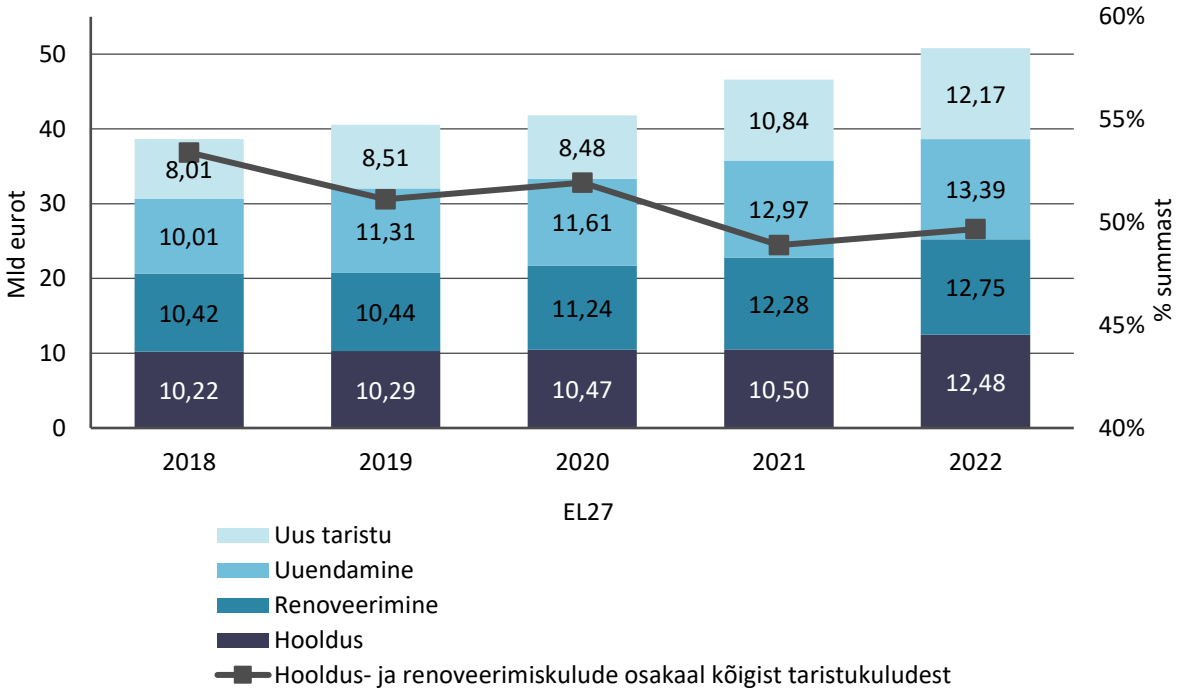
Ülekoormatuse puhul peavad liikmesriigid kõige sagedamini prioriteetseteks avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenuseid, millele järgnevad rahvusvahelised reisijateveoteenused, samas kui kaubavedu seatakse harva esikohale[8].

Selleks et edendada võrgu tõhusamat kasutamist ja lahendada vanade riiklike raudteeliikluse juhtimissüsteemide ühildamatuse probleem, võetakse ühise Euroopa signaalimissüsteemina kasutusele Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS). Käesoleva aruande avaldamise ajal on ligikaudu 14 % põhivõrgust ERTMSiga varustatud ning lepingud on sõlmitud veel 19 % kohta. Kuigi edusamme on tehtud, jääb kasutuselevõtt algselt seatud eesmärkidest ikka veel maha, mistõttu on rakendamise kiirendamiseks vaja teha suuremaid jõupingutusi.

6.3 Taristukulud ja rahastamine

EL 27 nominaalsed taristuga seotud kogukulud kasvasid 2018. aasta 38,7 miljardilt eurolt 2022. aastal 50,8 miljardile eurole. 2022. aastal jagunesid kulud kategooriate vahel suhteliselt võrdselt: 25 % hooldusele, 25 % renoveerimisele, 26 % uuendamisele ja 24 % investeeringutele uude taristusse. Nominaalne kasv oli küll märkimisväärne, kuid kiire inflatsioon pidurdas sel perioodil reaalkasvu. 2018. aasta hinnatasemega kohandatuna oli tegelik kasv tagasihoidlikum, moodustades reaalväärtuses ligikaudu 5 %.

Joonis 9. Taristukulud ning hooldus- ja renoveerimiskulude osakaal (miljardites eurodes, 2018–2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

[8] Kokku teatasid 14 riiki, et ülekoormatuse korral seavad nad esikohale avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud liikluse. Praktikas võib teatavatel aegadel või sõltuvalt kohalikest oludest siiski esineda kõrvalekaldeid.

2022. aastal ulatusid hooldus- ja renoveerimiskulud ELi 27 liikmesriigis kokku 25,2 miljardi euroni, moodustades 50 % kõigist taristukuludest, kuid riikide vahel esines märkimisväärseid erinevusi. Peamiseks rahastamisallikaks olid endiselt liikmesriikide eelarved, millest kanti 70 % kõigist raudteetaristuga seotud kuludest. ELi kaasrahastamine moodustas 8 % ning ülejäänud 22 % pärines muudest allikatest, nagu laenud, omakapitali kaudu rahastamine ja tasud.

6.4 Raudteeveoteenuste kvaliteet

Ohutus on endiselt ühtse Euroopa raudteepiirkonna üks peamisi prioriteete ning Euroopa Liidu Raudteeamet (ERA) jälgib pidevalt edusamme ohutuse ja koostalitluse valdkonnas. ERA 2024. aasta aruandes[9] kinnitati taas, et Euroopa raudteed on jätkuvalt kõige ohutumate transpordiliikide hulgas, kuna raudteega võrreldes on liiklussurma risk autoga reisimisel peaaegu 84 korda suurem ja bussisõit on 7,3 korda riskantsem.

Piirkondlike ja kohalike reisijateveoteenuste puhul oli sõidugraafikust kinnipidamise[10] näitaja ELi 27s liikmesriigis 2022. aastal keskmiselt 90 %, mis on väiksem kui 2020. aasta 94 %, kuid siiski parem näitaja kui enne pandeemiat. Pikamaa- ja kiirreisirongiteenuste segmendis vähenes keskmine sõidugraafikust kinnipidamine 2020. aasta 93 %-lt 2022. aastal 87 %-le.

Kui rääkida usaldusväärsusest,[11] siis ärajäänud piirkondlike ja kohalike reisijateveoteenuste näitaja kasvas 2018. aasta 1,9 %-lt 2022. aastal 4,4 %-le. Pikamaa- ja kiirreisirongiteenuste segmendis kasvas ärajäänud veoteenuste näitaja 2018. aasta 1,3 %-lt 2022. aastal 4,9 %-le. Usaldusväärsust mõjutavad probleemid hõlmavad personalipuudust, vananevat taristut ja hooldustööde mahajäämust.

Raudtee-kaubaveo segmendis oli sõidugraafikust kinnipidamise näitaja[12] riigisiseste teenuste puhul ELi 27s liikmesriigis 2022. aastal keskmiselt 56 %, samas kui rahvusvaheliste kaubaveoteenuste puhul oli see 42 %. Ärajäänud riigisiseste kaubaveoteenuste osakaal ulatus 2022. aastal 8,1 %-ni, rahvusvaheliste teenuste puhul oli see näitaja 14,5 %.

6.5 Avaliku teenindamise lepingud

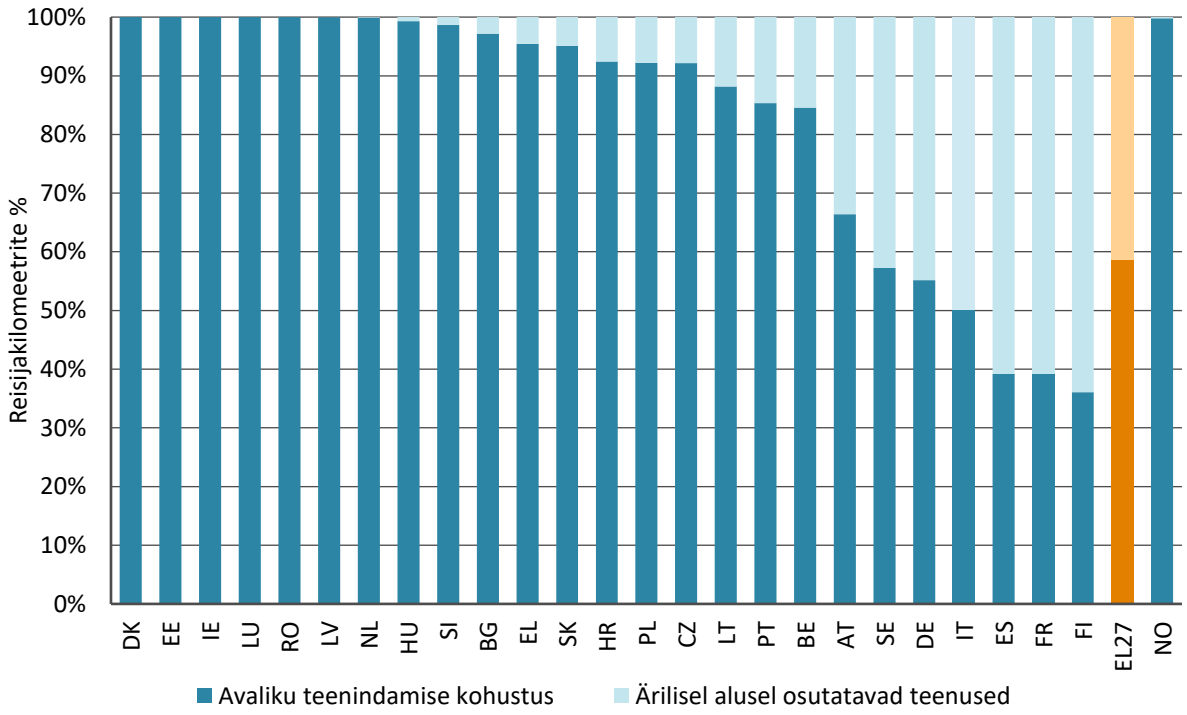
Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveoteenuste arvele langes 2022. aastal keskmiselt 58,7 % EL 27 reisijakilomeetritest (2020. aastal 66 %). Langus kajastab asjaolu, et konkurents on raudteeturul järk-järgult muutunud tihedamaks. Peaaegu kogu reisijatevedu oli hõlmatud avaliku teenindamise kohustusega Eestis, Iirimaal, Luksemburgis, Lätis, Madalmaades, Rumeenias ja Taanis. Avaliku teenindamise kohustused on valdavalt riigisisesed, moodustades 2022. aastal 99,1 % avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud

[9] Aruanne raudteede ohutuse ja koostalitlusvõime kohta ELis 2024. aastal (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).
[10] Raudteeturu-uuringus loetakse, et reisirong peab sõidugraafikust kinni, kui hilinemine ei ületa viit minutit.
[11] Määratletakse ärajäänud teenuste osakaaluna.
[12] Raudteeturu-uuringus loetakse, et kaubarong peab sõidugraafikust kinni, kui hilinemine ei ületa 15 minutit.

reisijakilomeetritest, kusjuures piirkondlikud teenused on pikamaateenustega võrreldes ülekaalus.

Ärilisel alusel tegutsevate vedajate turuosa kasvas 2018.–2022. aastal. Ärilisel alusel osutatavate reisijateveoteenuste segmendis oli konkurentide turuosa 2022. aastal 12,6 %, samas kui 2018. aastal oli see 6 %. Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud veoteenuste turul suurenes konkurentide osakaal 2022. aastal 21 %ni, mis on 8 protsendipunkti rohkem kui 2018. aastal.

Joonis 10. Avaliku teenindamise kohustuse alusel ja ärilisel alusel osutatavate raudteeveoteenuste raames toimuva reisijateveo osakaal riikide kaupa (% reisijakilomeetritest, 2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

ELi 27 liikmesriigis 2022. aastal avaliku teenindamise kohustuse alusel teenindatud 231 miljardist reisijakilomeetrist 29 % moodustasid teenused, mille osutamiseks oli läbi viidud võistlev pakkumismenetlus. Sarnaselt eelmistele aastatele oli reisijateveo segment kõige konkurentsitihedam kahes riigis, kus veoteenused varem liberaliseeriti: Saksamaal (81 %) ja Rootsis (13 %). Enamikus ELi liikmesriikides on avaliku teenindamise kohustuse eest makstav hüvitis raudteeveo-ettevõtjate jaoks endiselt oluline tuluallikas.

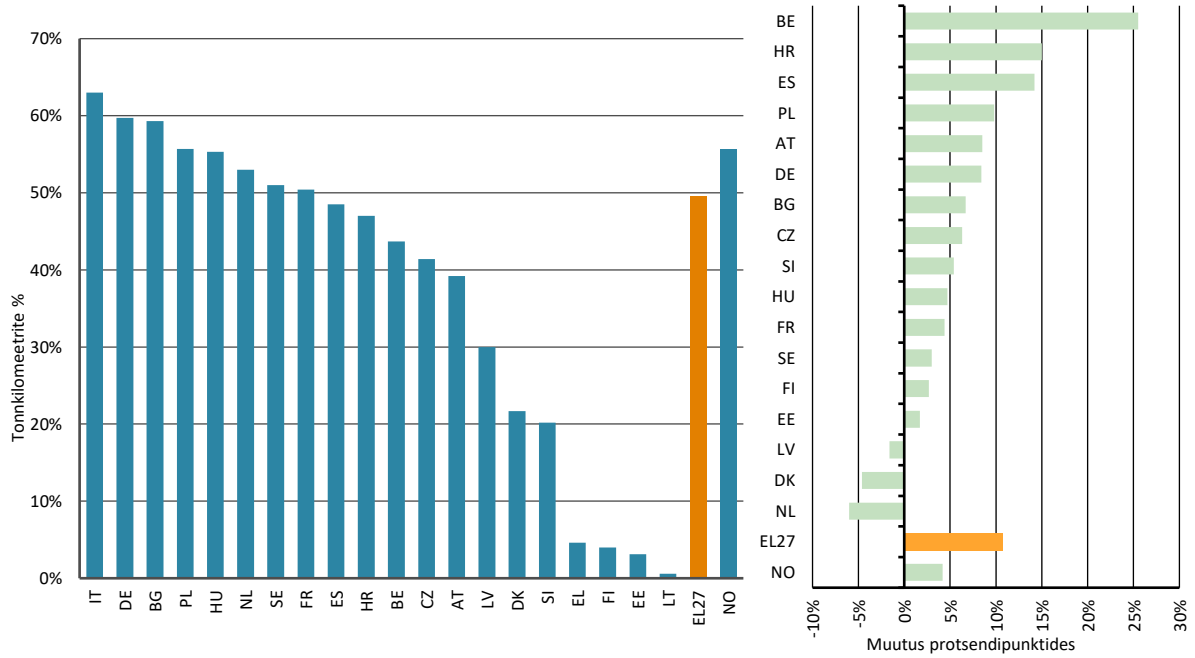
6.6 Tegevuslubade väljaandmine

Esitatud teabe kohaselt oli ELi 27 liikmesriigis 2022. aastal kasutuses kokku 1 202 raudteeveo-ettevõtjate kehtivat tegevusluba, mida on rohkem kui 2020. aasta 1 192. Kõige rohkem oli kehtivaid tegevuslubasid endiselt Saksamaal, kus tegevusluba on antud 490 raudteeveo-ettevõtjale; Saksamaale järgnesid Poola (126) ja Tšehhi (109).

6.7 Turu avatuse määr ja juurdepääsuõiguste kasutamine

2022. aastal kasvas EL 27 raudtee-kaubaveosegmendis uute turuletulijate turuosa 2018. aasta 39 %-lt 49 %-le.

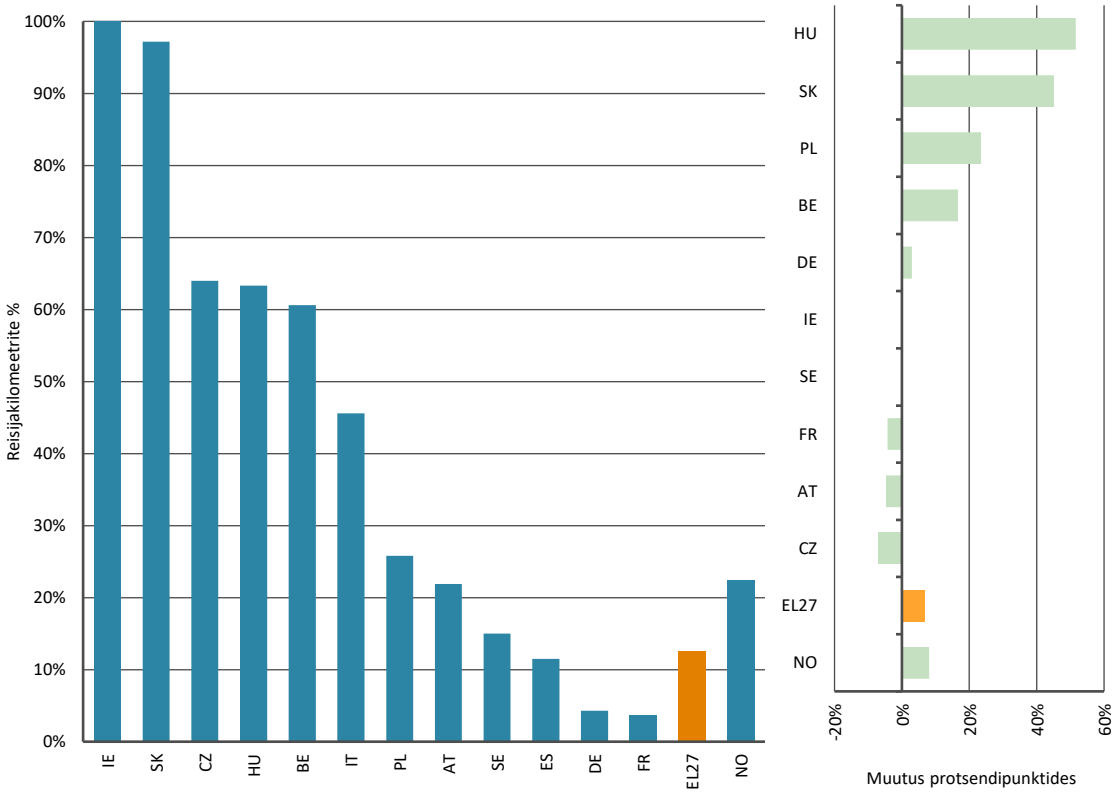
Joonis 11. Konkurentide turuosa raudtee-kaubaveoturul riikide kaupa (% 2022. aastal) ja muutus protsendipunktides (2018–2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

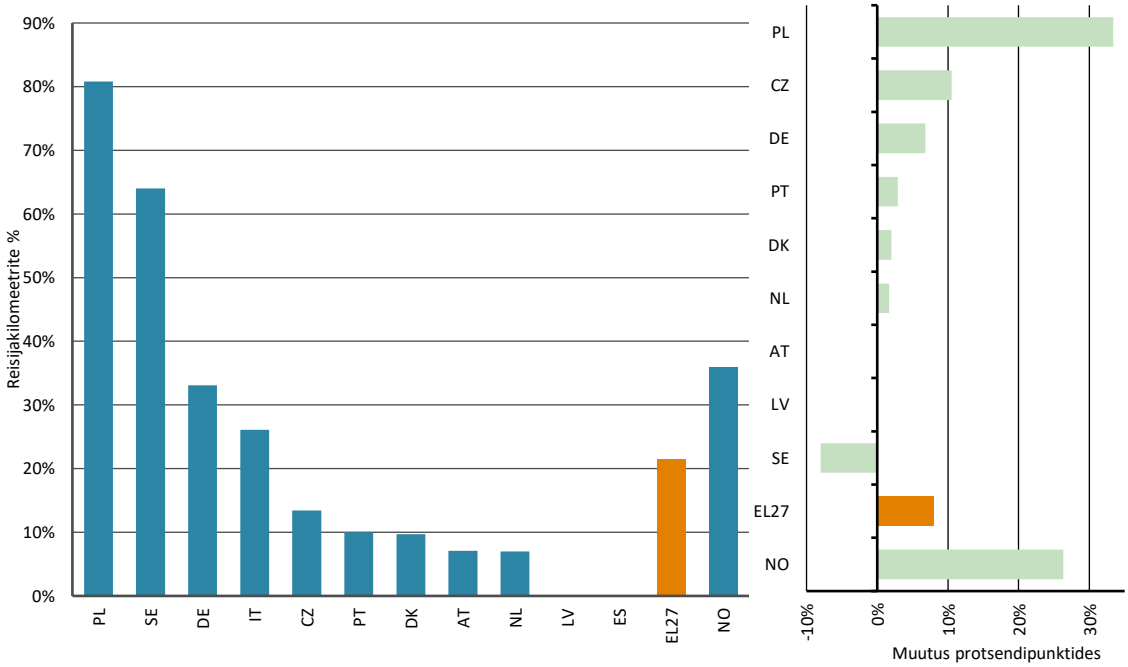
Ärilisel alusel osutatavate reisijateveoteenuste segmendis oli uute turuletulijate turuosa 2022. aastal 12,6 % ehk peaaegu kaks korda suurem kui 2020. aastal registreeritud 6,6 %. Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveo segmendis oli konkurentide turuosa 2022. aastal 21 % ehk märkimisväärselt suurem kui 2020. aasta 18,5 %.

Joonis 12. Konkurentide turuosa ärilisel alusel osutatavate reisijateveoteenuste turul riikide kaupa (% 2022. aastal) ja muutus protsendipunktides (2018–2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

Joonis 13. Konkurentide turuosa avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveoteenuste turul riikide kaupa (% 2022. aastal) ja muutus protsendipunktides (2018–2022)



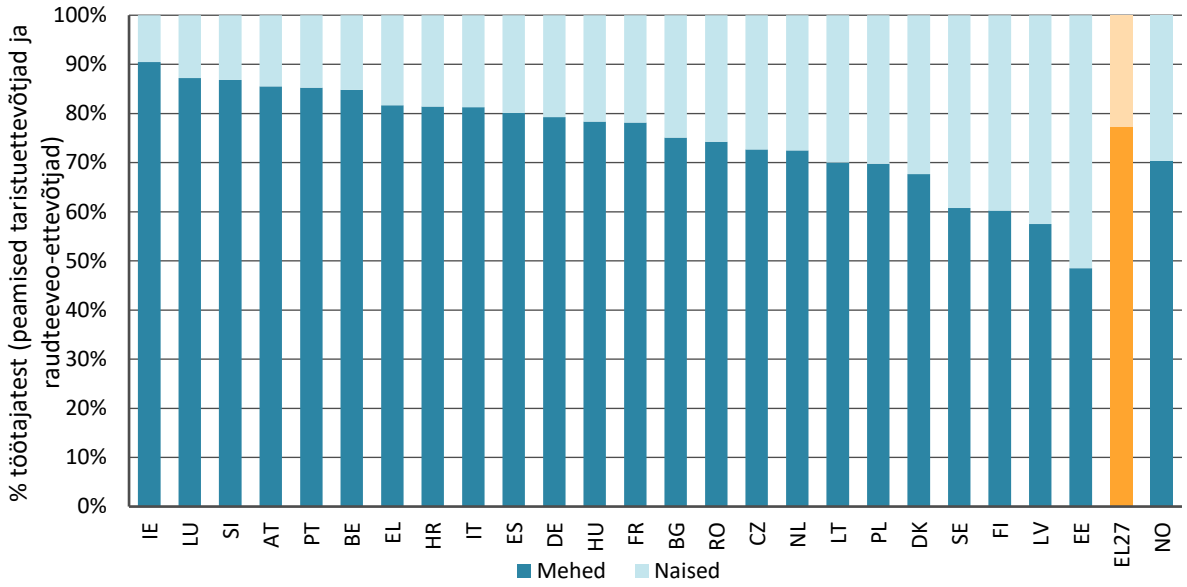
Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

6.8 Tööhõive ja sotsiaalsed tingimused

2022. aasta lõpu seisuga töötas EL 27 raudteesektoris ligikaudu 900 000 inimest; neist 511 000 töötas raudteeveo-ettevõtjate ja 389 000 taristuettevõtjate juures. Võrreldes 2020. aasta näitajatega on töötajate arv veidi vähenenud.

Raudteetöötajad on endiselt valdavalt mehed. Naised moodustasid 2022. aastal ainult 23 % töötajaskonnast ja nende osakaal on alates 2020. aastast ühe protsendipunkti võrra kasvanud.

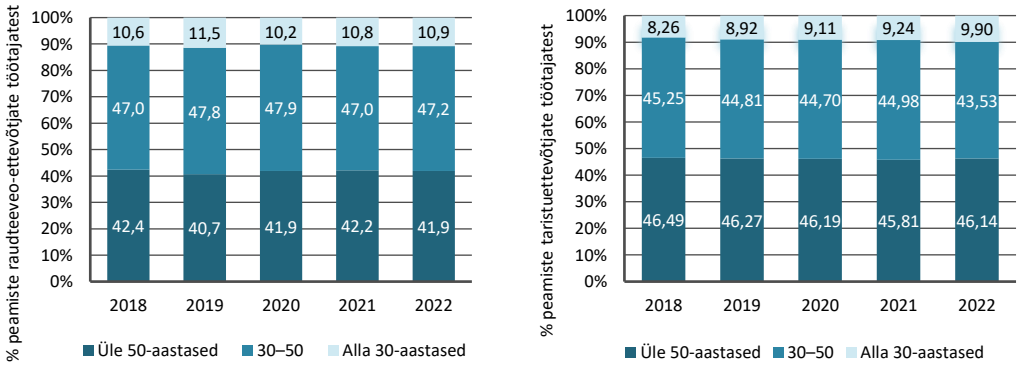
Joonis 14. Töötajad kokku (peamised taristuettevõtjad pluss raudteeveo-ettevõtjad) soo järgi (% 2022. aastal)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

Töötajaskonna vananemine on endiselt murettekitav, kuigi olukord on veidi paranenud. 2022. aastal oli 41,9 % raudteeveo-ettevõtjate töötajatest üle 50-aastased, mis on veidi väiksem näitaja kui 2018. aasta 42,4 %. Nooremate töötajate (alla 30-aastased) osakaal kasvas 2018. aasta 10,6 %-lt 2022. aastal 10,9 %-le.

Joonis 15. Töötajad vanuserühmade, peamiste raudteeveo-ettevõtjate ja taristuettevõtjate kaupa (%, 2018–2022)



Allikas: raudteeturu-uuring, 2022

Nii taristuettevõtjate kui ka raudteeveo-ettevõtjate juures töötavate raudteetöötajate puhul on täistööajaga töötamine endiselt kõige levinum töösuhe.

7 Järeldused

Euroopa raudteesektor taastus pärast COVID-19 pandeemiat märkimisväärselt kiiresti. Reisijateveo maht, mis 2020. aastal vähenes 2019. aastaga võrreldes 46 %, jõudis 2022. aastal 96 %-ni pandeemiaeelsest tasemest, kusjuures reisijakilomeetrite koguarv ulatus 395 miljardi euroni. Kaubaveoteenuste segment kannatas pandeemia tõttu vähem ja taastus juba 2021. aastaks, mil kaubaveomahud jõudsid taas 2019. aasta tasemele. 2022. aastal toimus raudtee-kaubaveoturul siiski mõningane veomahtude vähenemine.

Raudteesektori taastumist on hoogustanud ELi sihipärased sekkumised, sealhulgas määrus (EL) 2020/1429, mis võimaldas liikmesriikidel loobuda raudteekasutustasude nõudmisest, et vähendada raudteeveo-ettevõtjate rahalist koormust. Need meetmed tõid kohese leevenduse ja võimaldasid sektoril pandeemia haripunktis tegevust jätkata. Liikmesriigid jätkavad ELi taaste- ja vastupidavusrahastu raames riiklike taaste- ja vastupidavuskavade rakendamist ning raudteeinvesteeringutel on keskne roll majanduse ja liikuvusega seotud majanduskasvu edendamisel.

Raudteetransport on jätkuvalt ELi kliimaeesmärkide saavutamise strateegia kriitilise tähtsusega osa. Raudtee on kõige keskkonnahoidlikum mootortranspordiliik, mille arvele langeb vaid 0,3 % transpordiga seotud kasvuhoonegaaside koguheitest. ELi raudteevõrgu elektrifitseerimine 57 % ulatuses ning kaubavagunite jätkuv varustamine vaiksemate ja keskkonnahoidlikumate tehnoloogiliste lahendustega rõhutavad sektori pühendumist oma keskkonnajalajälje vähendamisele. Rohelise kokkuleppe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia kohaselt tehakse raudteeinvesteeringuid, et suurendada 2050. aastaks raudteekaubavedude mahtu kaks korda ja kiirrongidega reisijatevedu kolm korda võrreldes 2015. aasta lähtetasemega, mis tähistab olulist edasiminekut transpordi säästvuse seisukohast.

Endiselt valmistab muret mürareostus, sest kahjulik raudteemüra mõjutab Euroopas 22 miljonit inimest. Selle probleemi lahendamiseks on kavandatud niisugused ELi algatused nagu kaubavagunite varustamine vaiksete piduriklotsidega ja müra tehniliste spetsifikatsioonide läbivaatamine. Ambitsioonikate kestlikkuseesmärkide saavutamiseks on väga oluline jätkuvalt tagada rahaline ja regulatiivne toetus.

Turu liberaliseerimine on ergutanud konkurentsi Euroopa raudteesektoris, kus uued turuletulijad on saavutanud märkimisväärse turuosa, eriti kaubaveosegmendis. Selles segmendis suurenes konkurentide keskmine turuosa ELi 27 liikmesriigis 2018.–2022. aastal 39 %-lt 49 %-le. Reisijateveosegmendis oli konkurentide turuosa kasv samuti märkimisväärne nii ärilisel alusel osutatavate teenuste (12,6 % turuosa, 6,6 % kasv 2018.–2022. aastal) kui ka avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenuste puhul (21 % turuosa, 8 % kasv võrreldes 2018. aastaga). Probleeme siiski veel on, sealhulgas raudteekasutustasude erinevused ja vajadus kehtivaid eeskirju liikmesriikides ühtlasemalt rakendada. Nüüd, mil neljanda raudteepaketi eeskirjad on täielikult kohaldatavad,[13] on oodata turgude edasist avamist, mis peaks hoogustama innovatsiooni ja parandama nii reisijate- kui ka kaubaveoteenuste kvaliteeti.

[13] Määruses (EÜ) nr 1370/2007 sätestatud üleminekuperiood, mis võimaldas liikmesriikidel raudteeturgu järk-järgult avada ja raudteeveo-teenuste riigihankelepinguid sõlmida, lõppes 2023. aasta detsembris.

Komisjon jälgib ka edaspidi tähelepanelikult, kas neljas raudteepakett võetakse nõuetekohaselt üle liikmesriikide õigusesse ja kas seda rakendatakse, et tagada selle täielik potentsiaal[14].

2022. aastal toimus märkimisväärne osa raudtee-reisijateveost avaliku teenindamise kohustuse alusel. Keskmiselt langes avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijateveoteenuste arvele 58,7 % EL 27 reisijakilomeetritest (2020. aastal 66 %). Langus viitab sellele, et konkurents on raudteeturul järk-järgult muutunud tihedamaks. Avaliku teenindamise kohustuste puhul kasutatakse aina enam võistlevat pakkumist ja sama suundumus jätkub eeldatavasti ka järgnevatel aastatel, parandades teenuste kvaliteeti ja kulutõhusust. Siiski esineb veel probleeme turu liberaliseerimise tasakaalustamisel õiglase juurdepääsu tagamisega, eriti hõredamalt asustatud piirkondades. EL innustab suurendama läbipaistvust ja konkurentsi, et optimeerida sotsiaalset ja majanduslikku mõju.

Euroopa transpordi moderniseerimise nurgakiviks on kiirraudteed. 2022. aastal pikenes kiirraudteevõrk 12 015 kilomeetrini ning 2035. aastaks on kavas rajada veel 1 600 kilomeetrit. Kiirraudteesse tehtavate investeeringute vallas on jätkuvalt esirinnas Hispaania, Prantsusmaa ja Itaalia, kes aitavad parandada ühenduvust ja lühendada reisiaega kogu Euroopas.

Taristusse investeerimine on endiselt ülioluline ning EL eraldab märkimisväärsel hulgal rahalisi vahendeid selliste mehhanismide kaudu nagu Euroopa ühendamise rahastu ja Ühtekuuluvusfond. Nende investeeringute puhul peetakse esmatähtsaks projekte, millega kõrvaldatakse kitsaskohti, parandatakse mitmeliigilist ühenduvust ja uuendatakse olemasolevat taristut. Rõhuasetus digitaliseerimisele, sealhulgas ERTMSi kasutuselevõtule, tugevdab veelgi raudtee suutlikkust rahuldada tulevasi liikuvusvajadusi.

Digitehnoloogia peaks raudteesektorit märkimisväärselt parandama, suurendades tegevuse tõhusust ja parandades reisikogemust. ELi digipöördestrateegia oluliseks osaks oleva ERTMSi kasutuselevõtu eesmärk on parandada Euroopa raudteevõrkude koostalitlusvõimet ja ohutust, kuid seni on ERTMSiga varustatud või selle kasutuselevõtuks on sõlmitud lepingud vaid ligikaudu 33 % põhivõrgu ulatuses. Lisaks aitavad investeeringud arukatesse piletimüügisüsteemidesse ja reaalaja-andmeplatvormidesse muuta raudtee reisijatele kättesaadavamaks ja kasutajasõbralikumaks.

Euroopa Raudtee Ühisettevõtte kaudu tehtavate uuendustega edendatakse selliseid valdkondi nagu rongide automaatjuhtimine, digitaalne kaubaveohaldus ja kestlik varahaldus. Need algatused on kooskõlas ELi laiema eesmärgiga tagada, et raudtee oleks mitmeliigilise ja säästva transpordisüsteemi selgroog.

Ajal, mil Euroopa liigub keskkonnahoidlikuma tuleviku ja parema ühenduvuse suunas, täidab raudtee keskset rolli heitkoguste vähendamisel, liikuvuse edendamisel ja majanduskasvu hoogustamisel. Jätkuvad investeeringud taristusse, turgude avamine ja tehnoloogiline innovatsioon on olulised selleks, et saavutada 2050. aastaks ELi säästva transpordisüsteemi üldeesmärk. Eelseisvatel aastatel on peamised prioriteedid neljanda raudteepaketi täielik rakendamine, piiriülese ühenduvuse tugevdamine, läbilaskevõime piirangute kõrvaldamine ja raudteeteenustele õiglasema juurdepääsu tagamine.

[14] Eelkõige seda, kas raudtee-reisijateveo avaliku teenindamise lepingute puhul järgitakse kohustusliku hankemenetluse põhimõtet.

Nende strateegiliste elementide kaudu saab Euroopa raudteesektor olla Euroopa transpordimaastiku ümberkujundamisel esirinnas ning realiseerida oma kestliku, tõhusa ja kaasava liikuvuse potentsiaali.