EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Kuues aruanne raudteeturu arengu seire kohta

{SWD(2019) 13 final}

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

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

1. Sissejuhatus

Raudteesektor[1] annab olulise panuse ELi majandusse, pakkudes otseselt tööd rohkem kui ühele miljonile inimesele (raudteeveo-ettevõtjad, taristuettevõtjad). Igal aastal liigub Euroopa raudteel ligikaudu 1,6 miljardit tonni kaupa ja 9 miljardit reisijat. Raudteetransport on väga oluline ELi strateegia jaoks, mille eesmärk on parandada transpordisektori kestlikkust, majanduslikku ja sotsiaalset sidusust ning ühendada eurooplasi liikmesriikide sees ja nende vahel.

Käesolev aruanne on järjekorras kuues turujärelevalve aruanne, mille komisjon esitas Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõikele 4[2]. Aruande eesmärk on anda ülevaade raudteeturgude peamistest arengusuundadest seoses ELi raudteeturu poliitiliste eesmärkidega[3]. Selles käsitletakse paljusid teemasid, nagu raudteeteenuste siseturu areng, raudtee-ettevõtjatele kättesaadav taristu ja teenused, raamtingimused (sealhulgas tasud[4]), raudteevõrgu olukord, juurdepääsuõiguste kasutamine ja tõhusamate raudteeteenuste osutamise takistused. Põhjalik analüüs on lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

Tegu on esimese aruandega, milles tuginetakse komisjoni raudteeturu järelevalvet käsitlevas rakendusmääruses (EL) 2015/1100[5] (edaspidi „raudteeturu järelevalve määrus“) esitatud aruandeküsimustikule. Alates 1. jaanuarist 2016 kohaldatav raudteeturu järelevalve määrus peaks viima järk-järgult järjepidevama ja sidusama andmestikuni üleminekuperioodi jooksul, mis lõpeb 2016. aruandeaastaga.

Peale liikmesriikide ja Norra esitatud raudteeturu-uuringu andmete tugineb aruanne ka statistika käsiraamatu „ELi transpordistatistika“[6] teabele, Euroopa Liidu Raudteeameti aruannetele,[7] Eurostatile,[8] eri valdkondlike organisatsioonide kogutud statistikale ning esitlustele ja uuringutele.

---

1 Käesolevas aruandes tähendab „raudteesektor“ raudteeveo-ettevõtjaid ja taristuettevõtjaid.

2 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).

3 Norra osaleb raudteeturu-uuringus, kuid Norra andmeid ei ole arvesse võetud ELi kogu- ja keskmistes näitajates. Lisaks raudteeturu aruandele avaldab Euroopa Liidu Raudteeamet korra aastas ohutusaruande ja kaks korda aastas aruande raudteede koostalitluse tulemuslikkuse kohta.

4 Raudteeteenuste hindu klientidele ei ole pakutavate teenuste laia valiku tõttu võimalik ammendavalt võrrelda.

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

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

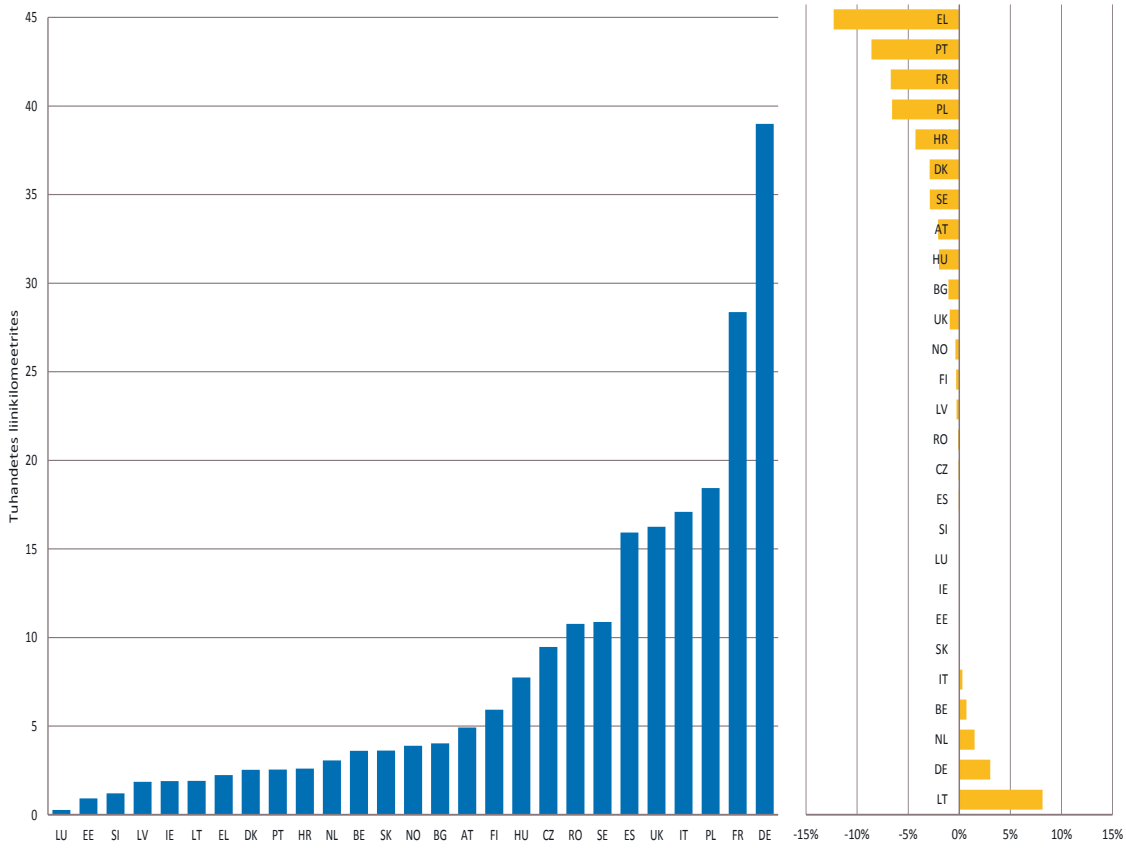
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en.

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

2. ELi raudteevõrk

ELi raudteevõrgu kogupikkus[9] oli 2016. aastal umbes 221 000 liinikilomeetrit (1,6 % vähem kui 2011. aastal). **Riikide raudteevõrkude tihedus** peegeldab riikide geograafilisi eripärasid, kusjuures Põhja- ja Baltimaades on raudteevõrkude tihedus pindala suhtes madalaim ja rahvaarvu suhtes suurim. 2016. aastal oli ligikaudu 54 % ELi võrgust elektrifitseeritud, millele lisandub 2 097 km 2011. aastast saadik elektrifitseeritud liine (1,7 %). ELi **kiirliinide võrk** hõlmas 2017. aasta lõpuks üle 8 400 liinikilomeetri ning selle pikkus on 2003. aastast saadik enam kui kahekordistunud.

Joonis 1. Riiklike võrkude pikkus 2016. aastal ja suhteline muutus 2011–2016



Allikas: statistika käsiraamat 2018. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest.

3. Teenused raudteeveo-ettevõtjatele

Teenindusrajatiste kaardistamine on osutatavate teenuste mitmekesisuse ja eri suurusega ettevõtjate rohkuse tõttu jätkuv ülesanne.

Kättesaadavate raudteeturu-uuringu andmete[10] kohaselt oli 2016. aastal:

– 31 000 reisijaama;

[9] Sealhulgas Norra.

[10] Andmed on ebatäielikud ja lünkadega, määratlused erinevad. Andmed hõlmavad Norrat.

– 2 358 kaubaterminali;

– 452 sorteerimisjaama;

– 1 667 hooldusrajatist;

– 702 meretranspordi- ja sadamarajatist ning

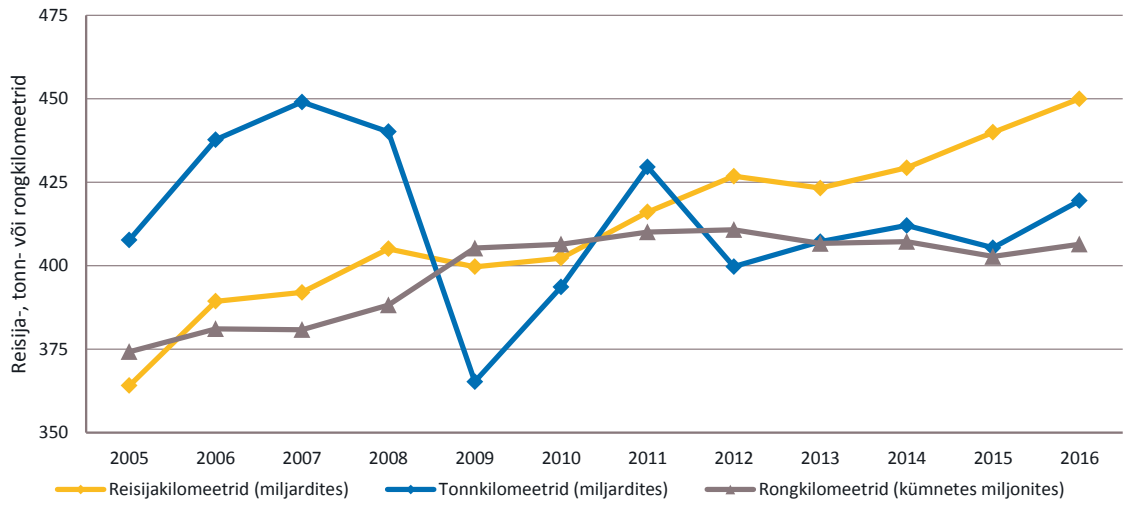
– 954 tankimisrajatist.

Komisjon tegeleb teenindusrajatistele juurdepääsu käsitleva määruse (EL) 2017/2177[11] rakendamisega, ELi raudteerajatiste portaaliga nende kaardistamiseks ning raudteeturu järelevalve määruse parema rakendamisega nende seireks.

4. Raudteeteenuste areng

ELi rongkilomeetrite kogusumma, mis hõlmab nii reisi- kui ka kaubarongide liikumist, püsis ajavahemikus 2009–2016 samal tasemel. Raudtee-reisijateveo mahud kasvasid jätkuvalt 1,7 % aastas. Seevastu raudtee-kaubaveo mahtude 2009. aasta olulisest langusest majanduskriisi madalpunktis saadi raskustega üle. 2011. aasta tipule järgnes alates 2012. aastast aeglane taastumine[12].

Joonis 2. Reisijate- ja kaubaveo maht 2005–2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest ja prognoosidest.

Raudteel võib olla oluline roll transpordiheite vähendamise kiirendamisel. Raudtee tarbib 2 % ELi transpordisektori koguenergiast, samal ajal kui raudteel veeti 2016. aastal kõikide transpordiliikide arvestuses 11,2 % kaupadest ja 6,6 % reisijatest. Samuti on tegu ainsa transpordiliigiga, mille puhul on CO_2 heide alates 1990. aastast peaaegu pidevalt

[11] Komisjoni 22. novembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2177 teenindusrajatistele ja raudteega seotud teenustele juurdepääsu kohta (ELT L 307, 23.11.2017, lk 1–13).

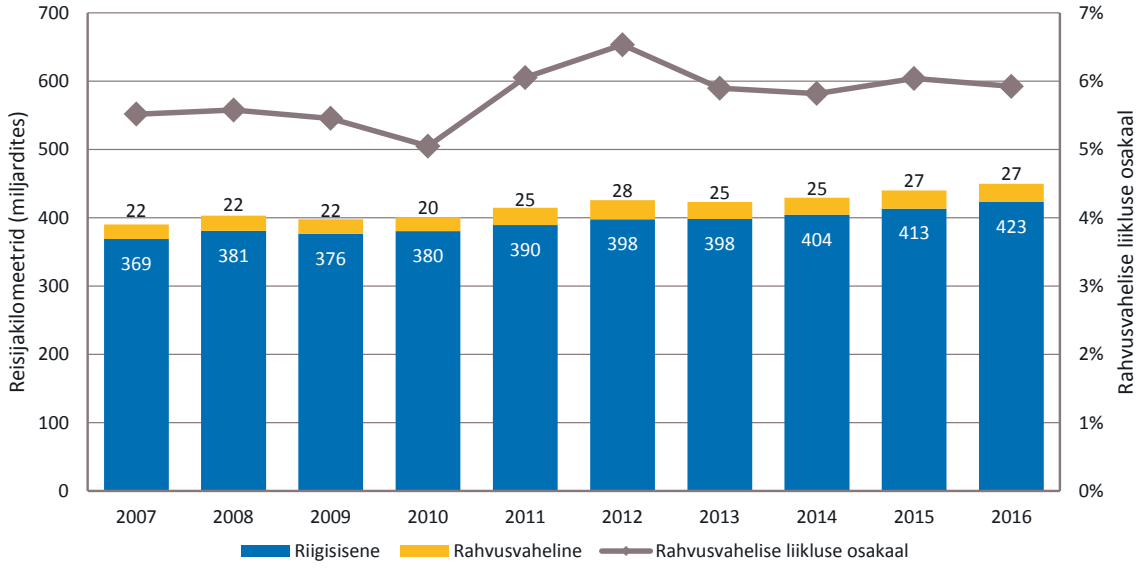
[12] Iga-aastases raudteeturu-uuringu ankeedis esitatud mahuandmed võivad Eurostati omadest erineda erineva ulatuse, transiidimahu võimaliku topeltarvestuse ja kohanduste (prognooside ja muudest allikatest ülevõetud andmete) tõttu.

vähenenud: 2016. aastaks andis raudtee vaid 0,5 % kõikide transpordiliikide CO_2 heitest[13].

Reisijatevedu

2016. aastaks ulatus ELi reisijateveo maht 450 miljardi reisijakilomeetrini kokku ligikaudu kuuest triljonist maismaatranspordi reisijakilomeetrist. Reisijatevedu raudteel toimub enamjaolt liikmesriigi piirides, piiriülene vedu moodustas 2016. aastal vaid 6 %.

Joonis 3. Raudtee-reisijateveo mahtude areng 2007–2016

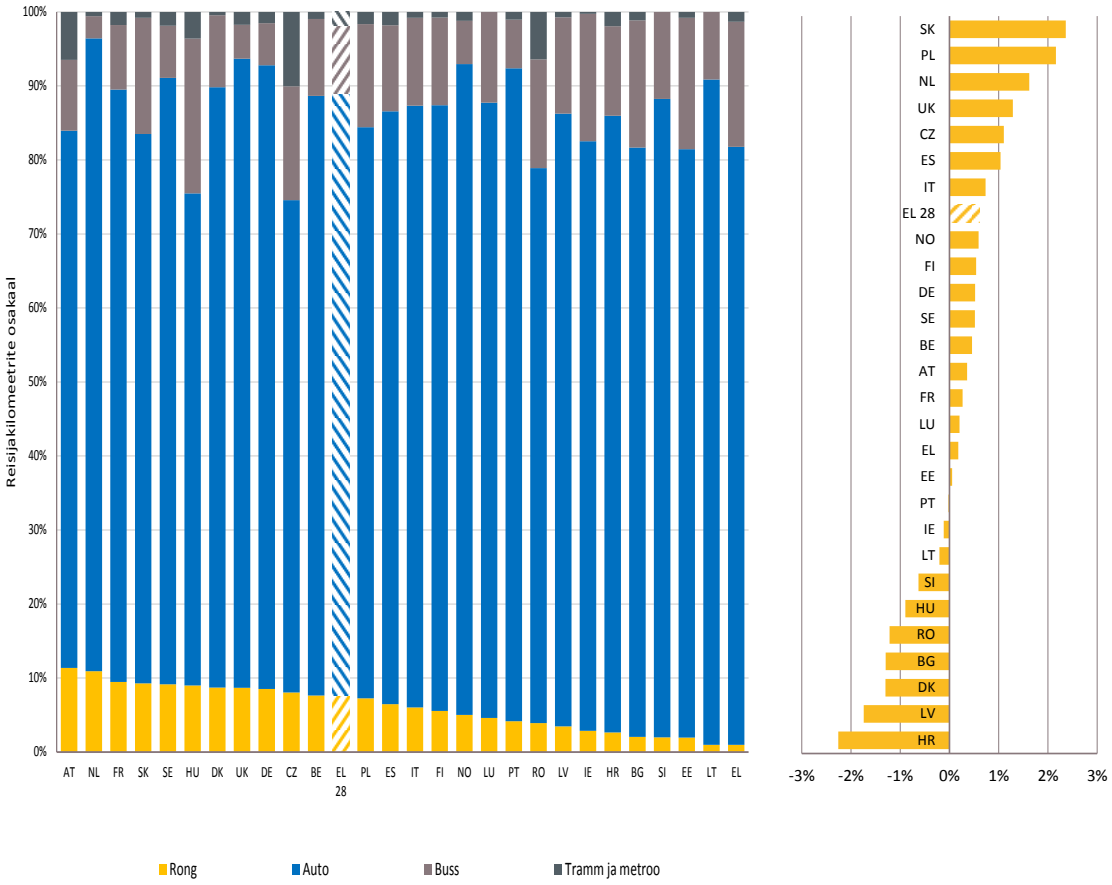


Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest ja prognoosid.

Keskmine reisimissoov ELis kasvas 830 reisijakilomeetrilt elaniku kohta 2011. aastal 882 reisijakilomeetrini 2016. aastal (+1,2 % aastas). Ehkki sõiduautode **osakaal maismaatranspordis** oli üle 80 %, kasvas reisijatevedu raudteel 2007–2016. aastal 7,0 %-lt 7,6 %ni.

[13] Välja arvatud kaudne heide elektritarbimisest.

Joonis 4. Reisijate maismaavedu transpordiliikide kaupa riigiti aastal 2016 ja raudtee osakaalu muutus 2011–2016

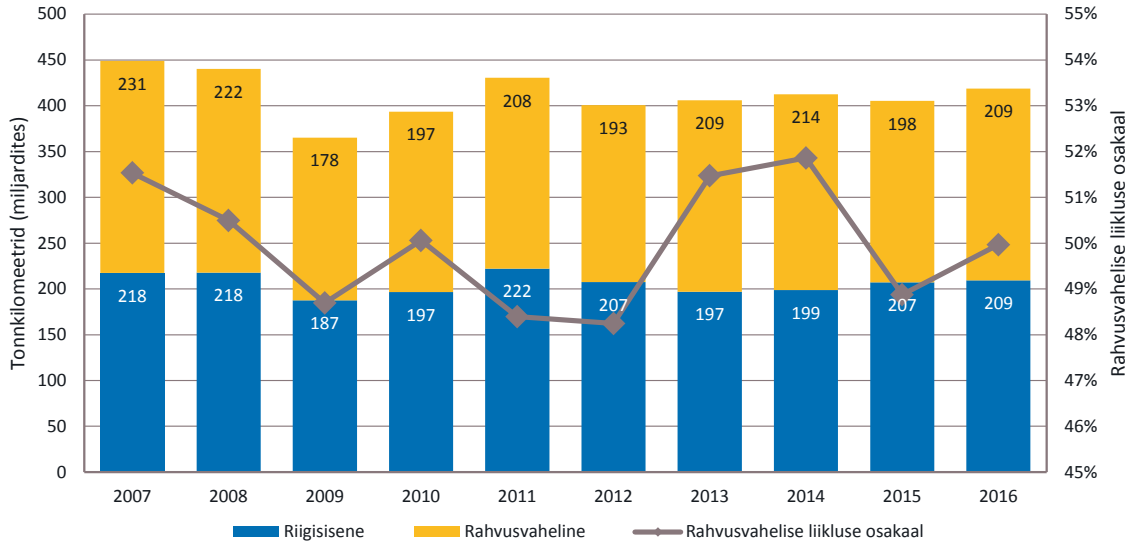


Allikas: Eurostat ja statistika käsiraamat 2018. 2011. aasta andmed 27 ELi liikmesriigi kohta.

Kaubavedu

2016. aastal ulatus ELi kaubaveo maht 419 miljardi tonnkilomeetrini kokku ligikaudu 2,5 triljonist maismaatranspordi tonnkilomeetrist. Ligikaudu pool raudtee-kaubaveo kogumahust on piiriülene. See annab raudtee-kaubaveole tugeva Euroopa mõõtme, mistõttu see on veelgi tundlikum koostalitluse ja riiklike raudteevõrkude koostöö puudumise suhtes, mis võib mõjutada selle konkurentsivõimet.

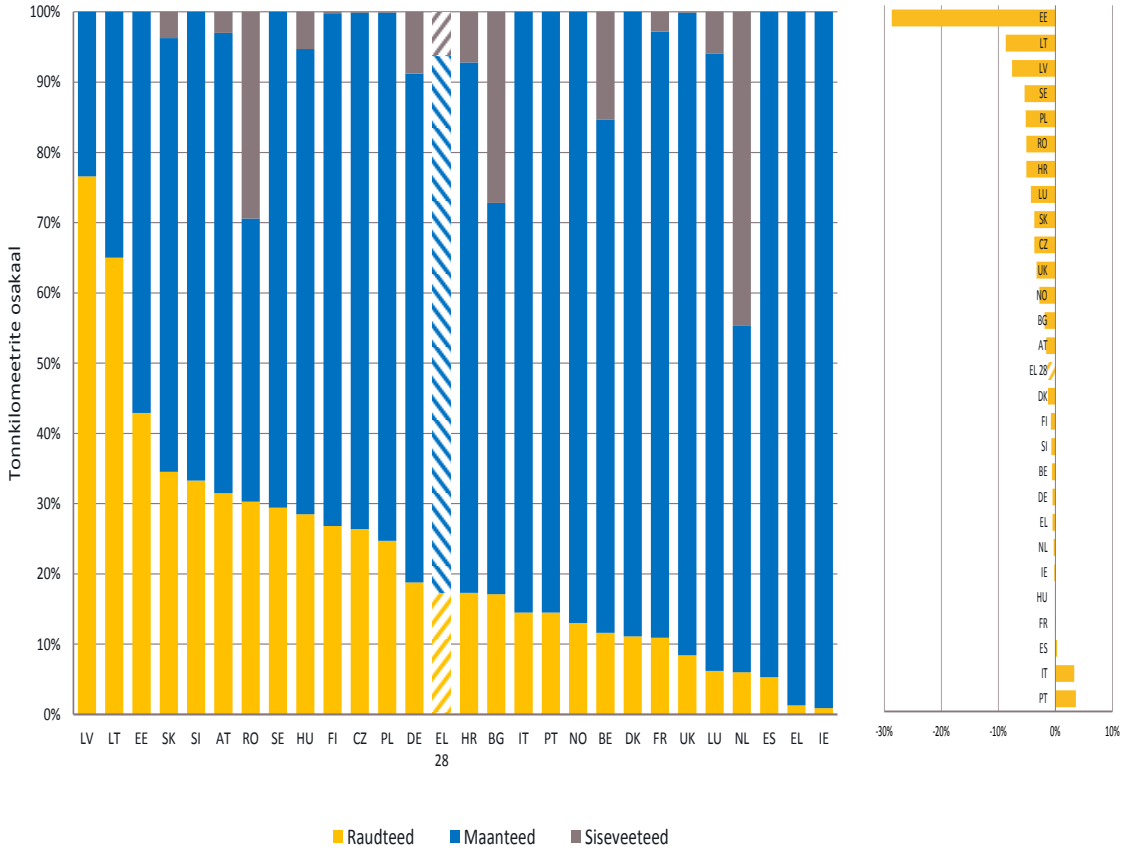
Joonis 5. Raudtee-kaubaveo mahtude areng 2007–2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Ühtlustatud andmed muudest eri allikatest ja prognoosid.

Raudtee osakaal maismaa kaubavedudest ELis on pärast 2011. aastal saavutatud tippu (19 %) vähenenud, ehkki püsis 2016. aastal 17 % juures, samal ajal kui maanteetranspordi osakaal on suurenenud 75 %-lt 76 %ni.

Joonis 6. Kauba maismaavedu transpordiliikide kaupa riigiti aastal 2016 ja raudtee osakaalu muutus 2011–2016



Allikas: Eurostat.

5. Raamtingimuste areng raudteesektoris

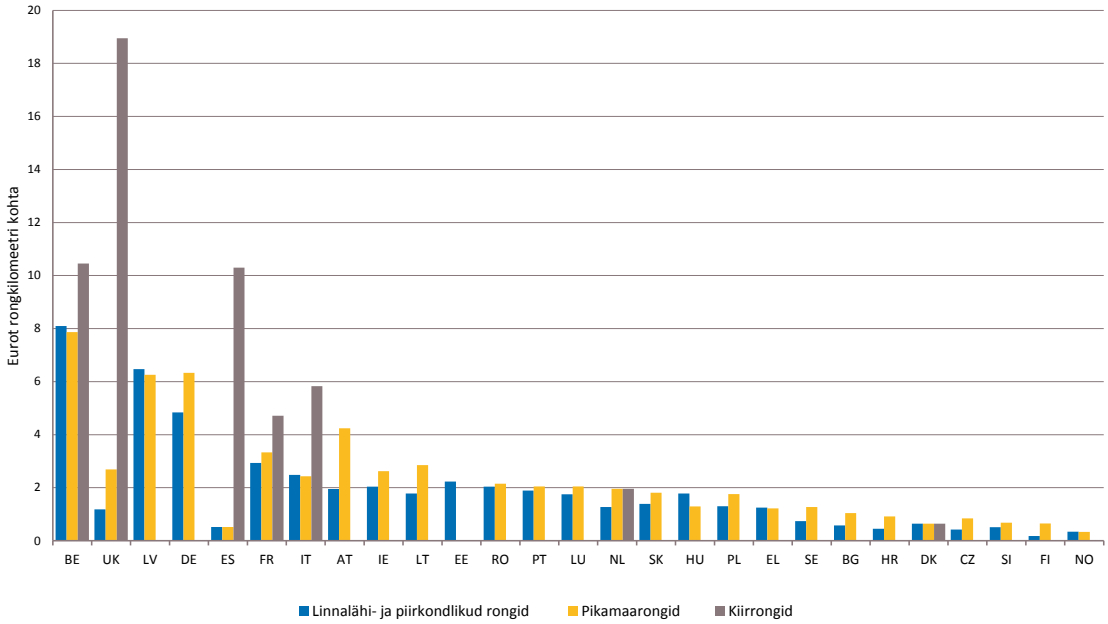
5.1. Taristukasutustasud

Raudteekasutustasud moodustasid enamikus riikides nii reisi- kui ka kaubarongide puhul üle 80 % taristuettevõtjate kasutustasudest saadavast tulust.

Kiirraudtee kasutustasud (välja arvatud lisatasud) on muudest reisijatasudest kõrgemad, ulatudes maksimumini Ühendkuningriigis (2016. aastal 19 euroni rongkilomeetri kohta).

Tavaliste kaugreisirongide puhul jäid raudteekasutustasud (välja arvatud lisatasud) enamikus riikides alla 3 euro rongkilomeetri kohta.

Joonis 7. Raudteekasutustasud (välja arvatud lisatasud): reisirongide liigid riigiti, 2016

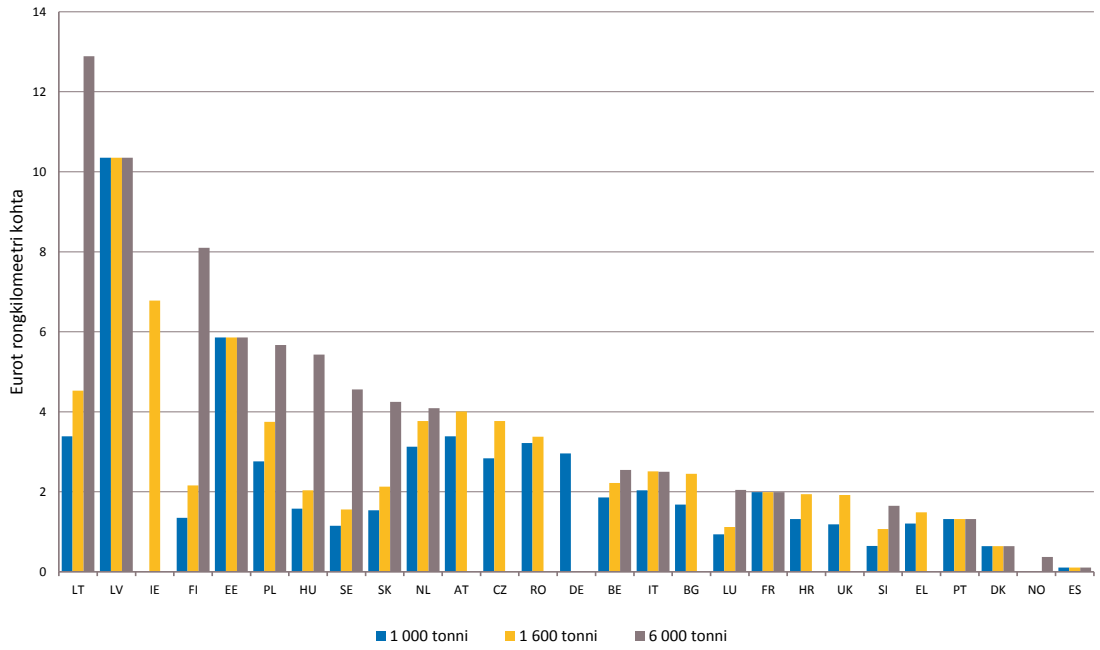


Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Saksamaa andmed sisaldavad lisatasusid.

Kaubaveotasusid (välja arvatud lisatasud) jälgitakse kolme erineva maksimaalse brutokaalu (1 000, 1 600 ja 6 000) lõikes. Viies liikmesriigis (Lätis, Eestis, Prantsusmaal, Portugalis ja Taanis) kohaldatakse rongkilomeetri kohta fikseeritud tasu. Enamikus muudes liikmesriikides kasvavad raudteekasutustasud koos rongi suurusega, ehkki mitte alati proportsionaalselt kaaluga.

Tasude määras (kui andmed on kättesaadavad) ei ole ajavahemikus 2013–2016 ei reisi- ega kaubarongide puhul märgata selget kasvu- ega langussuundumust.

Joonis 8. Raudteekasutustasud (välja arvatud lisatasud): kaubarongide liigid riigiti, 2016

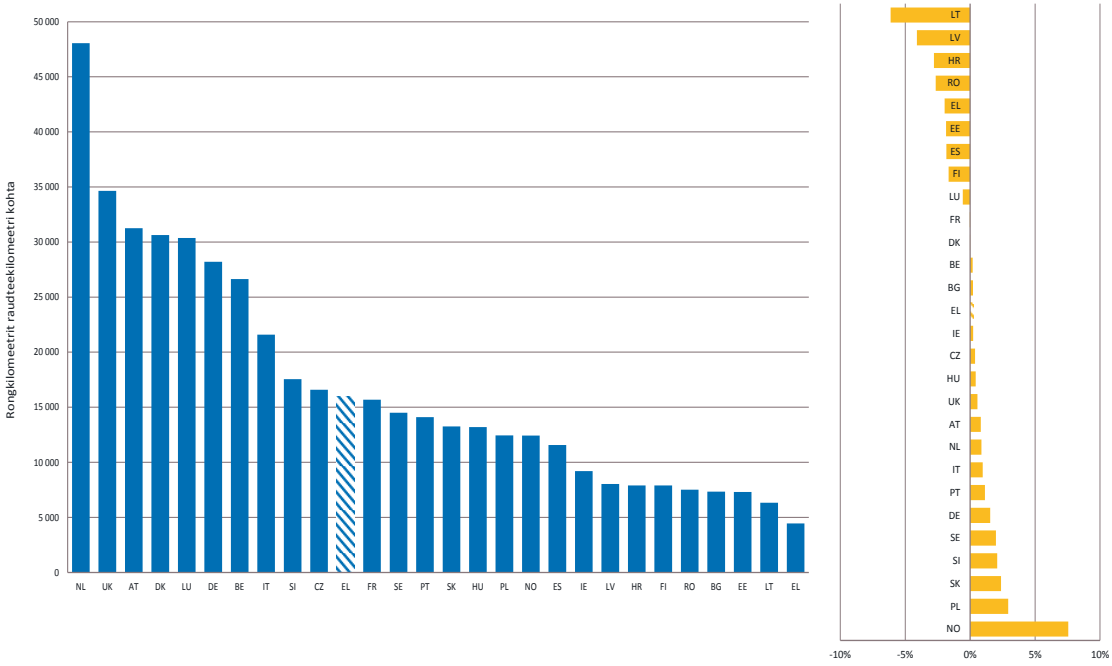


Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Saksamaa: andmed ei ole esitatud rongiliikide kaupa, näitaja sisaldab lisatasusid.

5.2. Läbilaskevõime jaotamine, taristu piirangud ja tõhusamate raudteeteenuste osutamise takistused

Kõige intensiivsemalt kasutatakse raudteevõrke Loode-Euroopas, sealhulgas Madalmaades (2016. aastal peaaegu 50 000 rongkilomeetrit raudteekilomeetri kohta), samuti Ühendkuningriigis, Austrias, Taanis, Luksemburgis, Saksamaal ja Belgias, kus võrgu kasutamise tase ületas ELi keskmist ligikaudu 70 %.

Joonis 9. Võrgu kasutamine aastal 2016 ja keskmine kogukasv 2011–2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018 ja statistika käsiraamat 2018

Taristu piirangud seisnevad peamiselt ülekoormatuses; see takistab võimalikku liiklust raudteevõrgus. Ülekoormatuks loetava raudtee (sealhulgas Norra) kogupikkus kasvab ja ulatus 2016. aastal peaaegu 3 000 kilomeetrini, sealhulgas 1 000 km raudtee-kaubaveokoridore; 40 % kogu ülekoormatud raudteest asub Ühendkuningriigis. Ülekoormatus on märgatav ka Saksamaal, Itaalias ja Rumeenias – kõik nad on teatanud, et üle 100 km nende raudteest on üle koormatud.

Enamasti loevad liikmesriigid prioriteetseks avaliku teenindamise kohustuse raames pakutavaid teenuseid, mis on prioriteet 11 liikmesriigis; sellele järgnevad rahvusvahelised reisijate- ja kaubaveoteenused.

Taristu kasutamise piirangud võivad ühtlasi takistada raudteetransporti ja tõhusamate raudteeteenuste osutamist. Eelkõige piiravad koostalitlust olulisel määral riikide vanemad rongijuhtimissüsteemid. Seepärast võeti liidus kasutusele ühine Euroopa signaalimissüsteem – Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi uue arenduskava[14] kohaselt tuleb 2023. aastaks Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga varustada ligikaudu 30–40 % võrgu põhikoridoridest (15 672 km): praegu kasutatakse sellest vaid kolmandikku, mistõttu järgnevatel aastatel on palju teha.

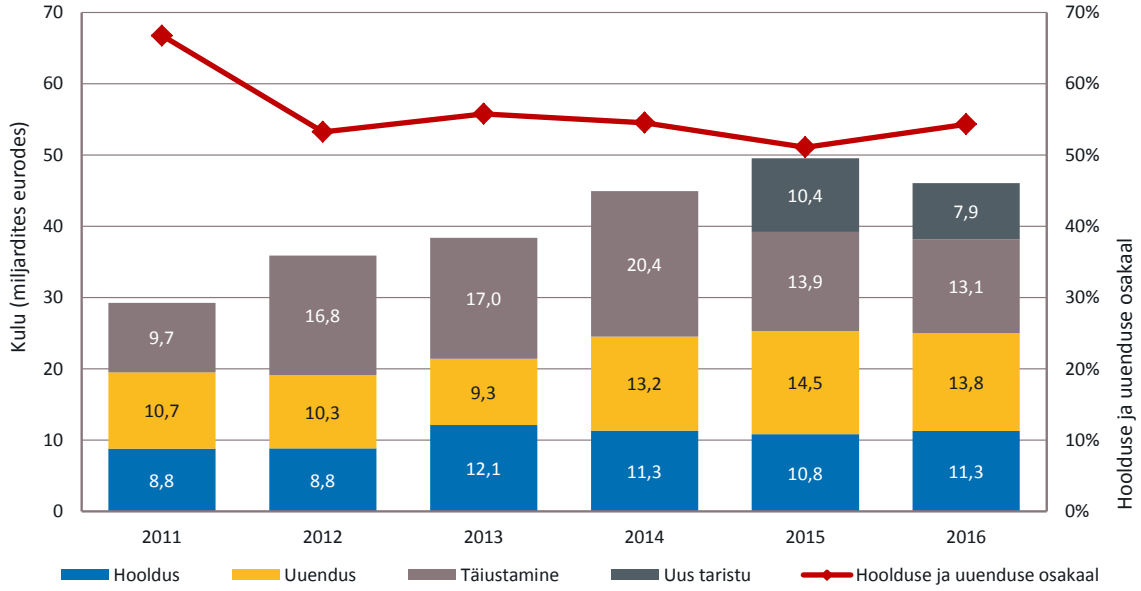
5.3. Taristukulud ja rahastamine

ELi taristukulude kogusumma kasvas 29 miljardilt eurolt 2011. aastal 50 miljardi euroni 2015. aastal, 2016. aastal vähenes aga 3,5 miljardi euro võrra[15].

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

[15] Välja arvatud Norra.

Joonis 10. Taristukulud ning hooldus- ja uuenduskulude osakaal 2011–2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018.

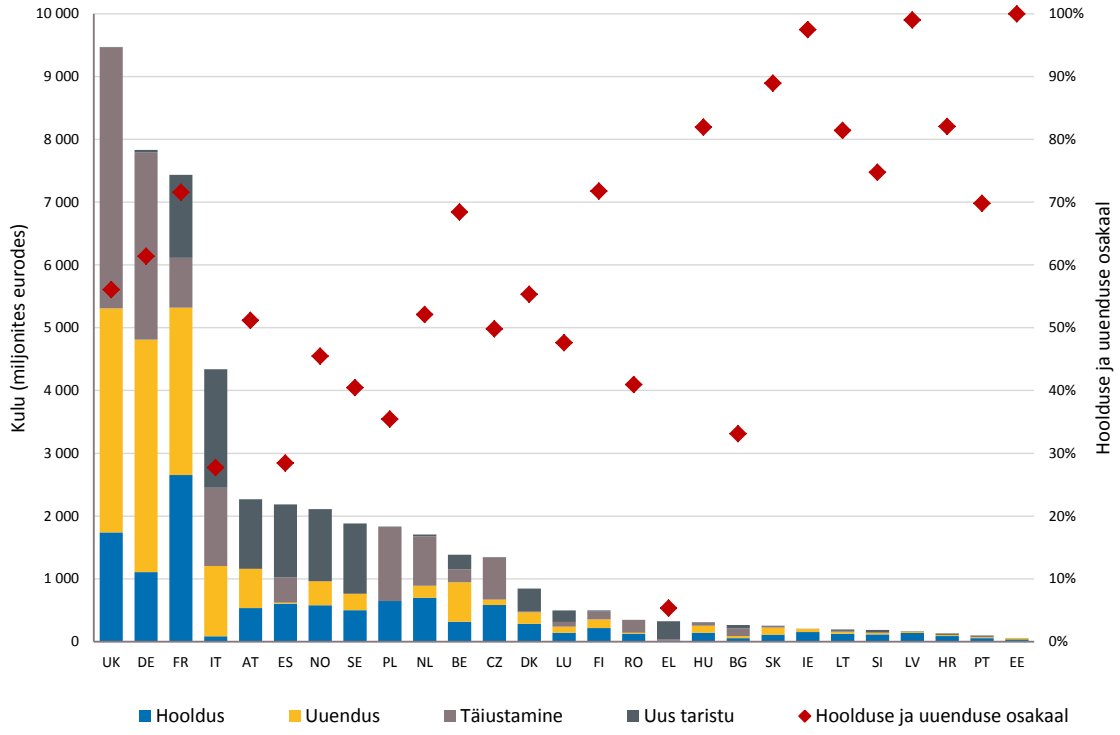
EL saab kaasrahastada või toetada raudteeinvesteeringute projekte Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa ühendamise rahastu, Euroopa Investeerimispanga ja Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi kaudu. Raudteeinvesteeringuteks on kehtiva ELi finantsraamistiku (2014–2020) alusel eraldatud toetusena üle 33 miljardi euro.

Olemasoleva võrgu haldamine ja uuendamine selle ohutuse ja tõhususe parandamiseks ning usaldusväärse teenuse tagamiseks on taristuettevõtjatele tõsine ülesanne – arvestades eelkõige transpordimahtude kasvu ning riiklike asutuste ja ettevõtjate vahel kokku lepitud ambitsioonikaid eesmärke.

2016. aastal ulatusid registreeritud hooldus- ja uuenduskulud 26 miljardi euroni[16]. Hooldus- ja uuenduskulud moodustasid kogukuludest 54 %, kuid erinesid riigiti, kusjuures Kesk- ja Ida-Euroopas kulutati raudteeliinide hooldusele ja uuendamisele märkimisväärne summa.

16 Norra kaasa arvatud.

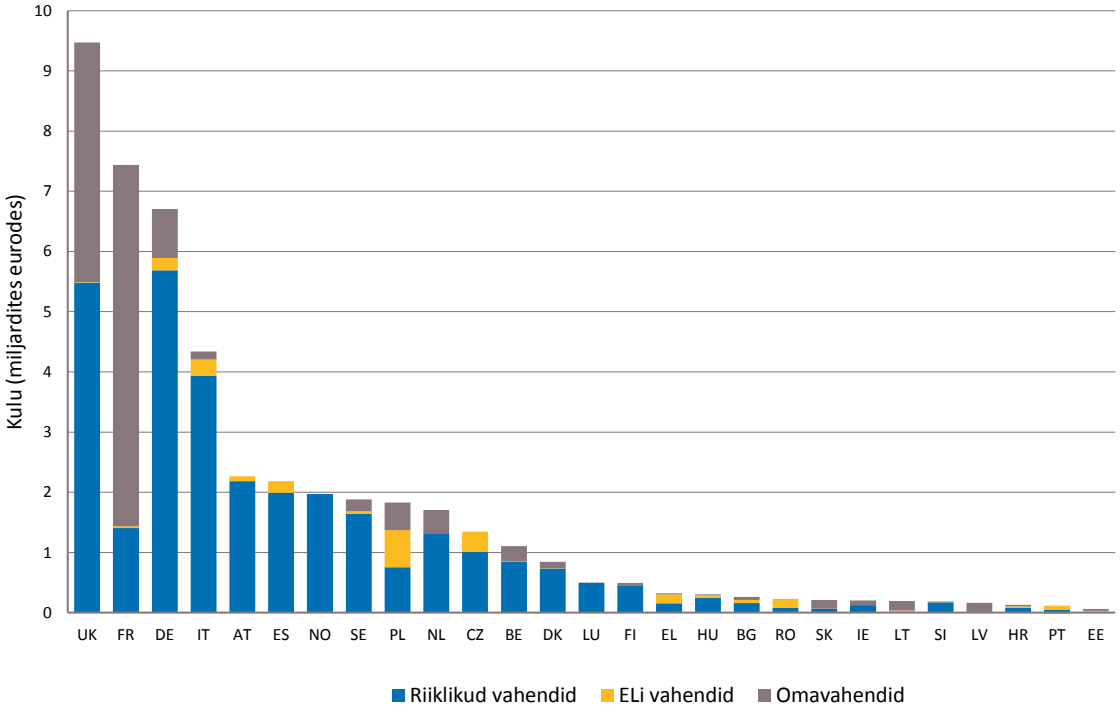
Joonis 11. Taristukulud ning hooldus- ja uuenduskulude osakaal riigiti, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Norra ja Rootsi puhul hõlmab uuendamine ka täiustamist.

Taristuettevõtjad saavad oma raudteetaristu haldamiseks ja täiustamiseks vahendeid eri allikatest, ehkki 2016. aastal pärines 70 % riigieelarvest. Nende omavahendid hõlmavad taristukasutustasusid. Riikliku kogurahastuse osakaal oli suurim Lätis (100 %), Leedus ja Prantsusmaal (mõlemas 81 %), millele järgnes Slovakkia (69 %) ja Ühendkuningriik (42 %).

Joonis 12. Riikliku raudteetaristu rahastamine allika ja riigi kaupa, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018.

5.4. Raudteeveoteenuste kvaliteet

Sõidugraafikust kinnipidamine ja usaldusväärsus reisijateveoteenuste puhul

Kasutatava määratluse[17] alusel **peeti sõidugraafikust kinni** keskmiselt 90 % kohalike ja piirkondlike reisijateveoteenuste puhul. Kaugveoteenuste puhul on sõidugraafikust keerulisem kinni pidada, sest pikemad vahemaad hõlmavad sageli tiheda ja segaliiklusega liine. Teenuste **usaldusväärsus**, mida mõõdetakse sõitude tühistamise määra abil, on tavaliselt nii pikamaa- kui ka kohalike ja piirkondlike rongide puhul alla 2 %.

Sõidugraafikust kinnipidamine ja usaldusväärsus kaubaveoteenuste puhul

Teave kaubaveoteenuste **usaldusväärsuse** kohta on piiratud, sest liikmesriigid kasutasid raudteeturu järelevalve määruse uute aruandlusnõuetega kohanemiseks veel üleminekuperioodi. Enamik liikmesriike teatas, et riigisiseste kaubaveoteenuste puhul **peetakse sõidugraafikust täpsemalt kinni**[18] kui rahvusvaheliste kaubaveoteenuste puhul. Kättesaadavatest piiratud andmetest nähtub, et kaubaveoteenuste usaldusväärsus on märgatavalt madalam kui reisijateveoteenuste oma ning et rahvusvahelised teenused kannatavad pikemate vahemaade tõttu riigisisestest rohkem.

Ohutus

[17] Raudteeturu järelevalve määruses sätestatakse, et reisirong peab sõidugraafikust kinni, kui rong hilineb kuni viis minutit.

[18] Raudteeturu järelevalve määruses sätestatakse, et kaubarong peab sõidugraafikust kinni, kui rong hilineb kuni viis minutit.

Raudtee on üks kõige turvalisemaid transpordiliike. 2016. aastal hukkus Euroopas raudteel 964 inimest:[19] enamik juhtumitest hõlmas raudteeületuskohti (255) ja raudteel viibivaid volitamata isikuid (600). Hukkus vastavalt 32 raudteetöötajat ja 44 reisijat. Raudteede ohutus paranes aastatel 2010–2015 jätkuvalt, kuigi 2016. aastal surmajuhtumite ja tõsiste vigastuste arv pisut kasvas. Ajavahemikus 2011–2015 oli raudteel reisida üle 25 korra turvalisem kui autoga.

Tarbijate rahulolu reisijateveoteenustega

Septembris 2018 avaldatud Eurobaromeetri uuringu[20] andmetel on 66 % eurooplastest rahul reisirongide sõidusagedusega, 59 % sõidugraafikust kinnipidamise ja usaldusväärsusega ning 55 % liiklusteabe edastamisega sõidu ajal, eelkõige viivituse korral. Need näitajad on 2013. aasta sarnase uuringuga võrreldes tunduvalt paremad.

Uuring heidab valgust ka sõiduharjumustele. Rongiga sõidab neli eurooplast viiest (80 %) ning kõige rohkem kasutatakse linnalähiliine (67 %). Arenguruumi on siiski palju: vaid 38 % eurooplasi on rahul kaebuste menetlemisega ning raudteeteenuste kättesaadavust piiratud liikumisvõimega isikutele tuleb veel parandada. Samuti näitab uuring, et 75 % eurooplastest peab pileti ostmist lihtsaks ning 62 % on rahul piletite kättesaadavusega mitme rongi või transpordiliigiga sõitmiseks.

Sidusrühmade rahulolu raudtee-kaubaveokoridoride teenustega

Kogu ELi hõlmavat võrdlusuuringut klientide rahulolu kohta raudtee-kaubaveoteenustega ei ole tehtud[21]. Siiski näib, et sidusrühmade hulgas valitseb teatav konsensus, et klientide rahulolu kaubaveoga raudteel tagavad kolm põhielementi: usaldusväärsus, paindlikkus ja usaldusväärne teave veoste kohta.

5.5. Avaliku teenindamise lepingud

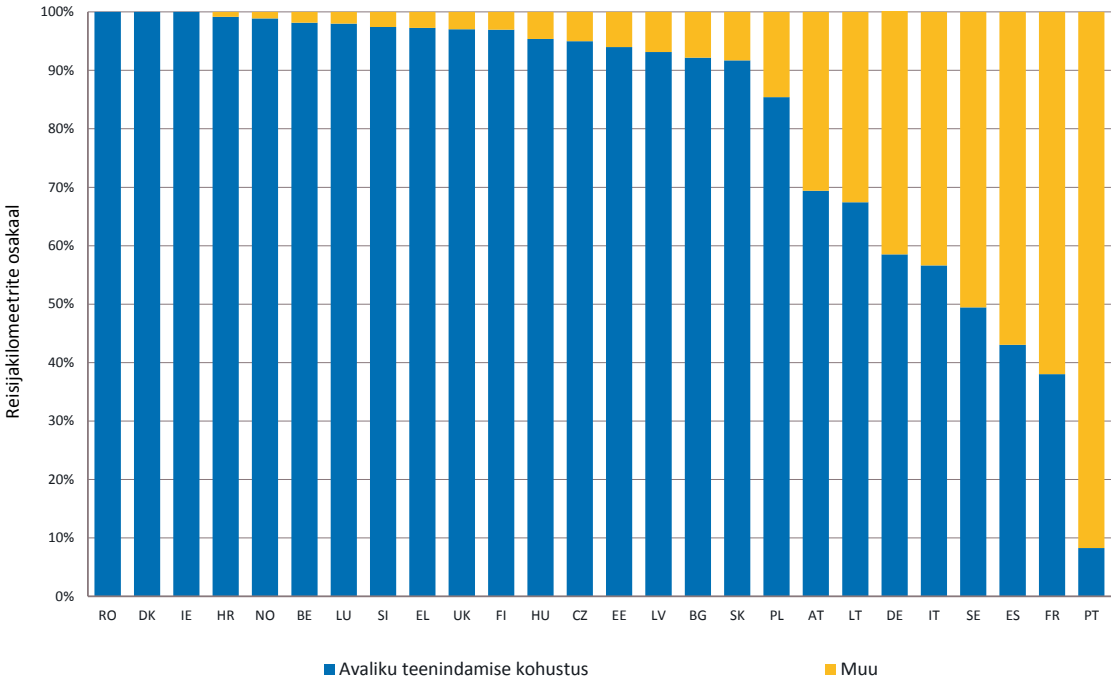
2016. aastal läbiti 60 % ELi reisijakilomeetrite koguhulgast avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate teenustena ning avaliku teenindamise kohustusega seotud hüvitis on enamikus liikmesriikides raudtee-ettevõtjatele oluline tuluallikas. Avaliku teenindamise kohustus on seotud pigem riigisiseste ja piirkondlike raudteeteenuste kui pikamaateenustega; vaid mõni riik teatas rahvusvaheliste teenuste osutamisest avaliku teenindamise kohustuse raames.

[19] Välja arvatud enesetapud. Põhjalikum teave ameti aruandes raudteeohutuse ja koostalitluse kohta ELis 2018. aastal.

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

[21] Raudtee-kaubaveokoridoride kohta avaldatakse igal aastal standardküsimustikul põhinevaid uuringuid.

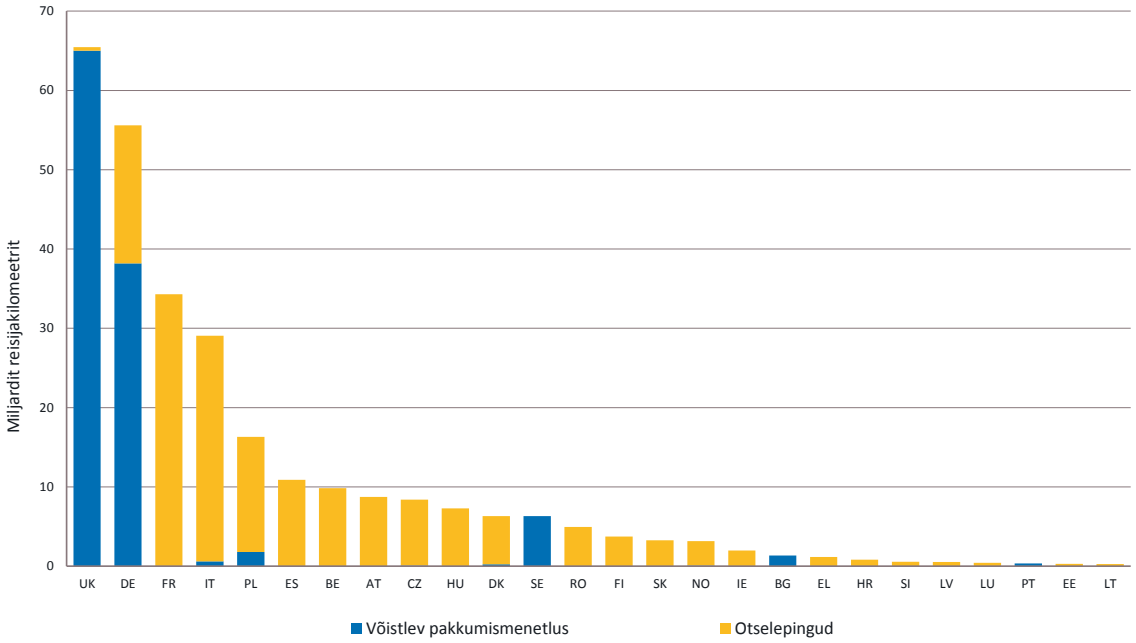
Joonis 13. Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijakilomeetrid ja raudtee-kaubaveeteenused, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Madalmaade kohta värskeid andmeid ei ole.

Võistlevat pakkumismenetlust kasutati 2016. aastal vaid 41 % puhul kõikidest avaliku teenindamise aktiivsetest teenustest – peaaegu eranditult kolmes teenused varakult liberaliseerinud liikmesriigis (Ühendkuningriik, Saksamaa ja Rootsi). Tänu neljandale raudteepaketile saab võistlevast pakkumismenetlusest järk-järgult reegel ning otselepinguid lubatakse sõlmida vaid erandjuhtudel. 2016. aastal hõlmasid võistleva pakkumismenetluse alusel sõlmitud lepingud rohkem kui 32 miljonit rongkilomeetrit aastas.

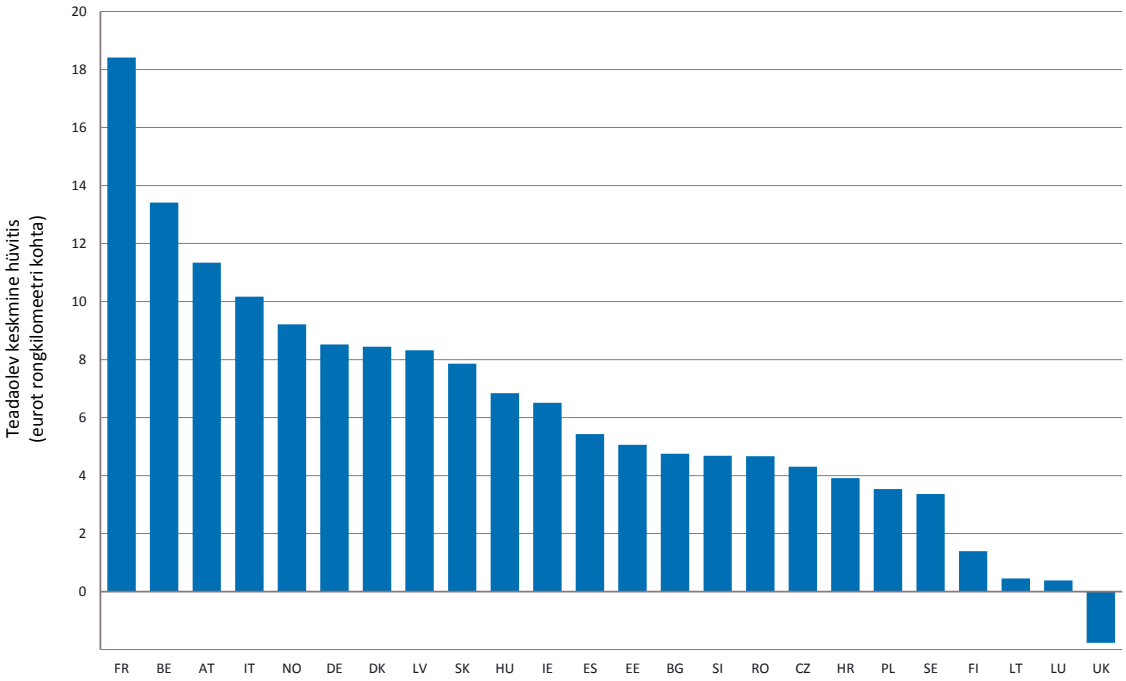
Joonis 14. Võistlev pakkumismenetlus ja otselepingute sõlmimine avaliku teenindamise kohustuse alusel, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Madalmaade kohta andmed puuduvad.

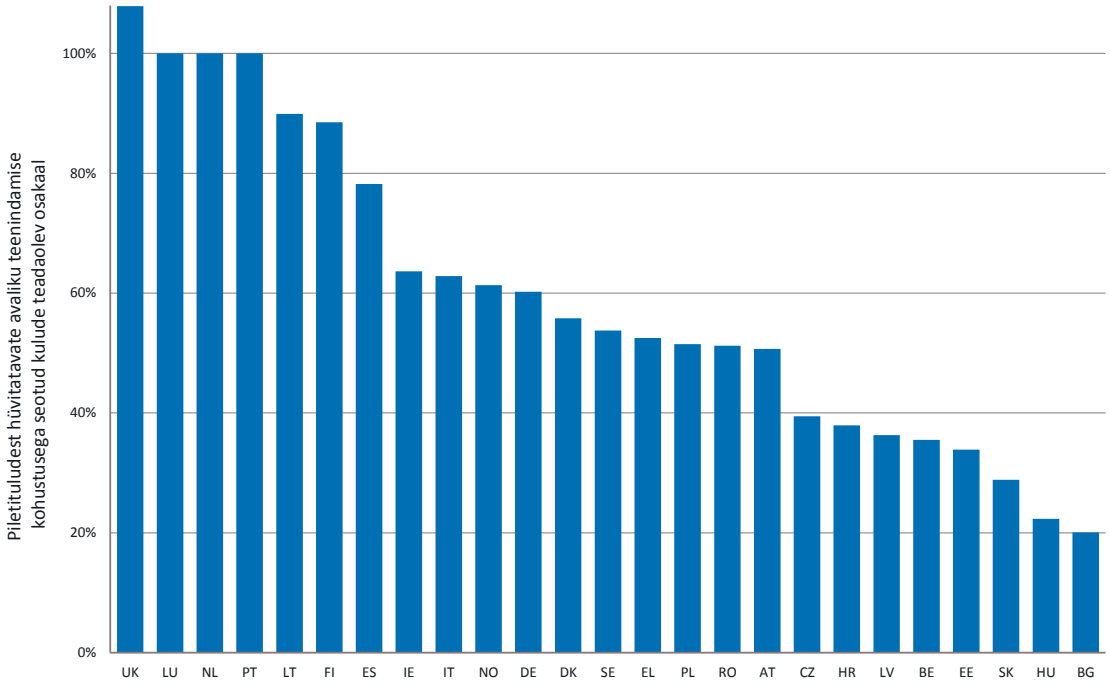
Avaliku teenindamise kohustusega seotud hüvitise määr rongkilomeetri kohta ja piletituludest hüvitatavate avaliku teenindamise kohustusega seotud kulude osakaal on riigiti väga erinevad. Keskmine avaliku teenindamise kohustusega seotud hüvitis on negatiivne Ühendkuningriigis, kus avaliku teenindamise kohustusega seotud lepingutega antavate ainuõiguste (frantsiisi) taotlejad võivad maksta lisatasu, kui nad leiavad, et teenuseid on võimalik osutada kasumlikult praeguste (reguleeritud) raudteekasutustasude ja piletihindade puhul.

Joonis 15. Teadaolev keskmine avaliku teenindamise kohustusega seotud hüvitis, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Kreeka, Madalmaade, Portugali kohta andmed puuduvad.

Joonis 16. Piletituludest hüvitatavate avaliku teenindamise kohustusega seotud kulude teadaolev osakaal, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Prantsusmaa ja Sloveenia kohta andmed puuduvad.

5.6. Tegevuslubade väljaandmine

2016. aastal ulatus raudtee-ettevõtjate **aktiivsete tegevuslubade** arv kahest Luksemburgis ja Iirimaal kuni 448ni Saksamaal. Ka Poola ja Tšehhi teatasid rohkem kui 100st ja Ühendkuningriik rohkem kui 50st aktiivsest tegevusloast.

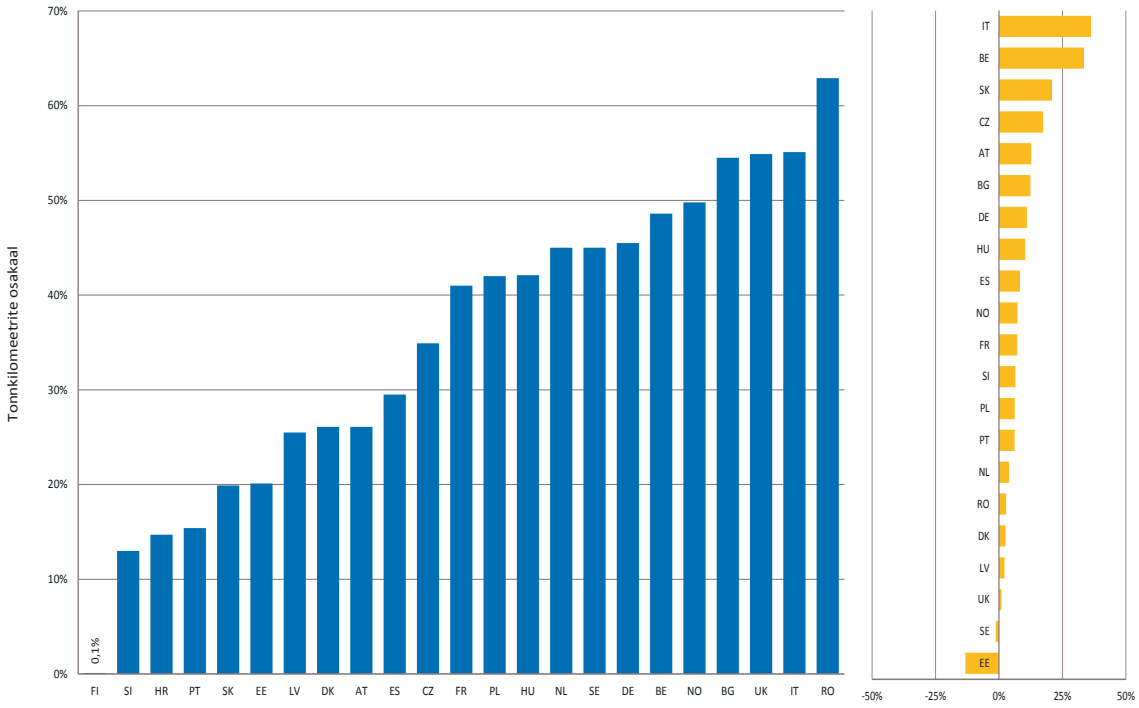
Keskmine tasu tegevusloa saamiseks jäi 2016. aastal vahemikku 37 500 eurot Portugalis ja 10 eurot Horvaatias.

Esitatud teabe kohaselt kulus **loa saamiseks keskmiselt kõige rohkem aega** (üle saja päeva) Rootsis, Hispaanias ja Poolas.

5.7. Turu avatuse määr ja juurdepääsuõiguste kasutamine

Tänu ELi õigusaktidele avati **raudtee-kaubavedude** turg 2007. aastal **konkurentsile**. 2016. aastal tegutsesid riiklike turgu valitsevate ettevõtjatega konkureerivad uued ettevõtjad aktiivselt kõikides riikides, välja arvatud Kreeka, Iirimaa, Leedu ja Luksemburg, ning pooltes neist ületas konkurentide **turuosa** 40 %. Konkurentide turuosa kasvas vahemikus 2011–2016 stabiilselt kõikides ELi liikmesriikides. Konkurendid kaotasid turuosa vaid Rootsis ja Eestis: Eestis kahanes nende turuosa 41 %-ilt 20 %ni.

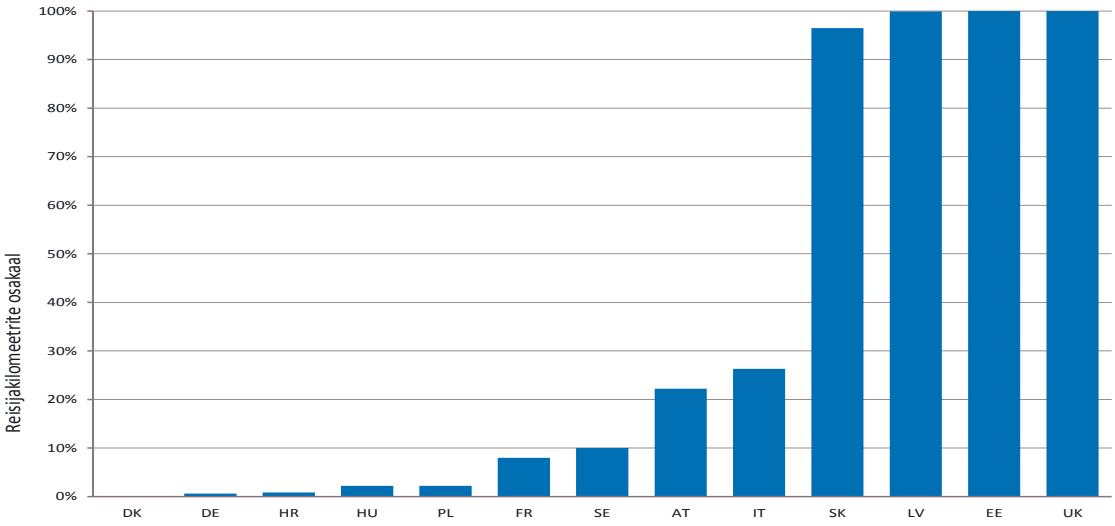
Joonis 17. Konkurendid kaubaveoturul, turuosa ja keskmine kogukasv, 2011–2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Üks ettevõtja 100% turuosaga Kreekas, Iirimaal, Leedus, Luksemburgis.

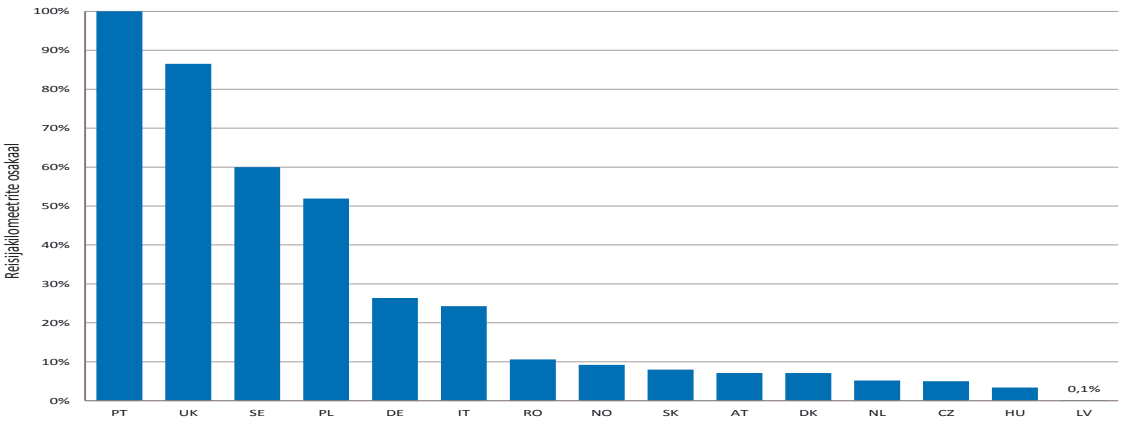
Kuigi **rahvusvaheline reisijateveoturg on olnud konkurentsile avatud** alates 2010. aastast, reguleerivad liikmesriigid endiselt juurdepääsu oma **kohalikele reisijateveoturgudele** kuni neljanda raudteepaketi rakendamiseni. Reisijateveoga tegelevad raudtee-ettevõtjad võivad esialgu pakkuda teenuseid avaliku teenindamise kohustuse alusel või kommertstingimustel (st ilma riikliku hüvitiseta). Mõlemal turul saavad teenuseid osutuda vaid monopoolsed turgu valitsevad ettevõtjad või turud võidakse avada konkureerivatele raudtee-ettevõtjatele. Statistika järgi tegutsevad konkurendid reisijateveo kommertsturul vaid pooltes liikmesriikides. Nende **turuosa** on üldjuhul üle 10 % ja neljas liikmesriigis osutavad uued turule sisenenud ettevõtjad peaaegu kõiki kommertsteenuseid. Alternatiivsed ettevõtjad tegutsevad ka avaliku teenindamise kohustuse valdkonnas; nende turuosa ületab 10 % siiski vaid vähestes liikmesriikides.

Joonis 18. Konkurendid rongireisijateveo kommertsturul, turuosa 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Belgia, Tšehhi, Iirimaa, Madalmaade ja Rumeenia kohta andmed puuduvad.

Joonis 19. Konkurendid reisijateveo avaliku teenindamise kohustuse turul, turuosa, 2016



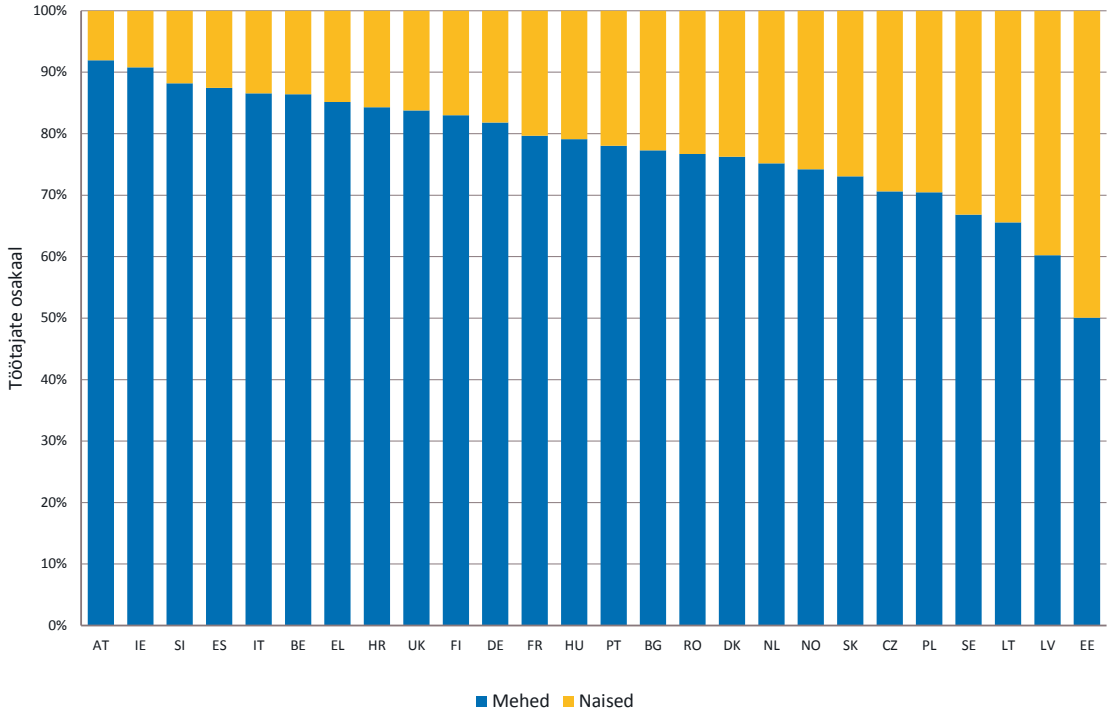
Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Kõik ülejäänud liikmesriigid teatasid vaid ühest ettevõtjast.

5.8. Tööhõive ja sotsiaalsed tingimused

Raudteeturu-uuringus liikmesriikide ja Norra esitatud andmete kohaselt töötas 2016. aasta lõpus Euroopa raudteesektoris veidi üle miljoni inimese, neist 600 000 raudteeveo-ettevõtjate ja 440 000 taristuettevõtjate heaks.

Töötajad on peamiselt mehed; vaid keskmiselt 21 % on naised. Naistöötajate osakaal ulatub 8 %st Austrias 50 %ni Eestis.

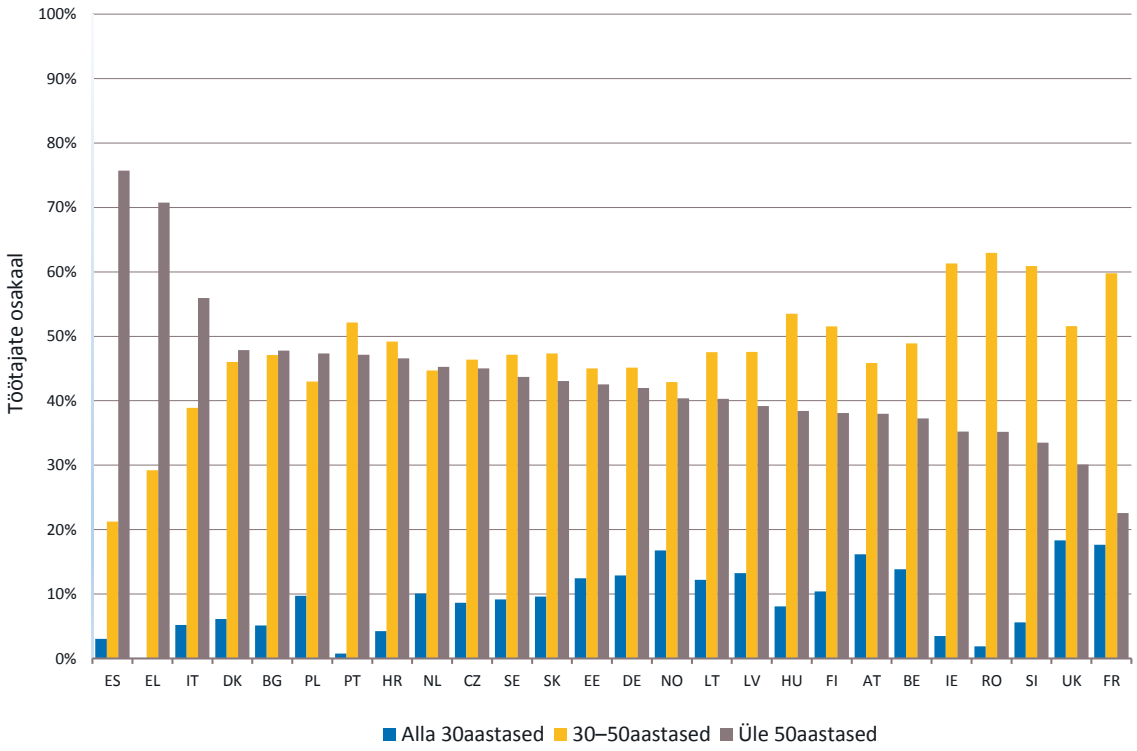
Joonis 20. Töötajate sugu ja riik, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Luksemburgi kohta andmed puuduvad.

Endiselt teeb muret töötajaskonna vananemine, eelkõige Hispaanias, Kreekas ja Itaalias, kus üle poole töötajate vanus ületas 2016. aastal 50 eluaastat.

Joonis 21. Töötajate vanuserühm ja riik, 2016



Allikas: raudteeturu-uuring 2018. Luksemburgi kohta andmed puuduvad.

Andmete kohaselt töötab 90 % või rohkem töötajatest tähtajatu lepingu alusel, mis viitab nii vajadusele koolitada väljaõppinud töötajate (nagu rongijuhid ja signaalijad) asemele uusi töötajaid kui ka ajalooliselt väljakujunenud tööhõivepoliitikale. 80 % töötajatest või rohkem töötab täisajaga.

Vaid mõned liikmesriigid teatasid praktikantidest ja õppepraktikast, mis on raudtee-ettevõtjate seas rohkem levinud Austrias ja taristuettevõtjate puhul Saksamaal.

6. Järeldused

Selles osas tehtud järeldused põhinevad aruandes ja lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud analüüsil ning käsitlevad komisjoni käimasolevate algatuste asjakohasust ja raudteesektori vajadust õigusaktide järele.

ELi raudteede kasv jätkub, eriti kasvas reisijateveo maht ajavahemikul 2011–2016. Kaubaveo maht on siiski kõikuv ja viis 2016. aastal raudtee osakaalu vähenemiseni võrreldes maanteetranspordiga. Samal ajal avanevad raudteeturud järk-järgult ja ohutuse tase on kõrge. Valdkonnas keskendutakse ajapikku üha enam tulemuslikkusele, innovaatilisusele ja tarbijate huvidele.

Raudtee rikastab oluliselt ELi transpordiliike, on keskkonnasäästlik ja tõhus. Ehkki eurooplaste rahulolu reisijateveoteenustega on viie aasta taguse ajaga võrreldes kasvanud, on reisijate õiguste valdkonnas veel arenguruumi. Jätkuvad läbirääkimised

seadusandjatega komisjoni 2017. aasta ettepaneku üle vaadata läbi määrus (EÜ) 1371/2007[22] rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

See areng on toimunud suurte muutuste taustal valdkonnas, mida on kujundanud ELi õigusaktidega enam kui 20 aasta eest algatatud struktuurilised muutused ja mis on kulmineerunud neljanda raudteepaketi vastuvõtmisega 2016. aastal. Paketi tehnilise samba rakendamine alates juunist 2019 parandab liikmesriikide raudteevõrkude koostalitlust veelgi. Ühtlasi vähendab see bürokraatiat mitut liikmesriiki hõlmavate vedude puhul ja tugevdab Euroopa Liidu Raudteeameti rolli. Turusambaga viiakse alates detsembrist 2019 lõpule liikmesriikide turgude avamine ning kehtestatakse hiljemalt detsembriks 2023 võistleva pakkumismenetluse põhimõte avalike teenindamise lepingutes, kusjuures otselepinguid lubatakse sõlmida vaid erandjuhtudel.

Komisjon on jätkanud tööd turu tõhusaks toimimiseks vajalike rakendusmeetmete kallal. Nüüd keskendub ta nende täitmisele, et tagada paketi mõlema samba ülevõtmine ja korrektne rakendamine ning rakendusaktide vastuvõtmine ja täitmine.

Seoses püüdega suurendada raudteevedude osakaalu tuleb arvestada, et kuna need teenused on rahvusvahelised, mõjutavad neid koostalitluse tõkked ja piiriülese koordineerimise probleemid. Olukorra parandamiseks koostab komisjon lisaalgatuste ja -meetmete kava. Hiljuti tugevdati komisjoni pikaajalist koostalitluse saavutamise poliitikat (sealhulgas Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi tõhus ja kooskõlastatud kasutuselevõtt) ning keskendutakse praktiliste piiriüleste käitamisprobleemide lahendamisele.

Komisjoni taristuarenduspoliitika eesmärk üleeuroopaliste transpordivõrkude (TEN-T) näol on taristut parandada, kõrvaldades kitsaskohti ja puuduseid. Järgmiseks rahastamisperioodiks on komisjon teinud ettepaneku kasutada Euroopa ühendamise teist rahastut, ühtekuuluvusfondi, Euroopa Regionaalarengufondi ja InvestEU programmi rahalist toetust ka raudtee digitaliseerimiseks. Raudteesektori abistamiseks rahalise toetuse tagamisel töötab komisjon jätkusuutliku rahanduse tegevuskava[23] raames välja metoodikat raudteeprojektide keskkonnakomponentide hindamiseks.

Komisjoni raudteevedude edendamise poliitika oluliseks osaks jäävad raudtee-kaubaveokoridorid. Kestab raudteekaubaveo määruse[24] ja vedurijuhtide direktiivi[25] hindamine. Kaubaveo toetamiseks raudteel tegi komisjon novembris 2017 ettepaneku muuta kombineeritud vedude direktiivi 92/106/EÜ[26] – see oli osa komisjoni teisest liikuvuspaketist uute ja tõhusamate toetusmeetmete leidmiseks kaubavedude suunamiseks maanteelt raudteele.

---

22 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).

23 https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_et.

24 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).

25 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 51–78).

26 Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

Seda olulist poliitikat täiendavad jõupingutused leevendada raudtee müraprobleemi, integreerida raudtee digitehnoloogia kasutuselevõtuga paremini mitmeliigilisse transpordisüsteemi ning edendada innovatsiooni, eelkõige ühisettevõtte Shift2Rail[27] tegevuse kaudu.

Pealegi ei saa raudteed käsitleda teistest transpordiliikidest eraldi: raudtee konkurentsivõime oleneb transpordiliikidevahelise konkurentsi raamistikust. Seepärast taotleb komisjon transpordiliikide konkurentsis võrdseid tingimusi, näiteks liikuvuspaketi kaudu, sealhulgas Eurovignette'i direktiivi[28] muutmine. Samuti on komisjon tellinud põhjaliku uuringu väliskulude sisestamise kohta transpordis. See aitab hinnata, mil määral rakendatakse liikmesriikides kõikide transpordiliikide puhul põhimõtet „kasutaja maksab" ja „saastaja maksab".

Endiselt jääb prioriteediks raudteeturu usaldusväärne seire, et jälgida turu arengut ja võrrelda tulemuslikkust.

[27] https://shift2rail.org/.
[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en.