EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 6.2.2019
COM(2019) 51 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Kuudes kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

{SWD(2019) 13 final}

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan mukainen kuudes kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

1. Johdanto

Rautatieala[1] vaikuttaa merkittävästi EU:n talouteen, sillä se työllistää suoraan yli miljoona ihmistä (rautatieyritykset ja rataverkon haltijat). Euroopan rautateillä kulkee vuosittain noin 1,6 miljardia tonnia rahtia ja 9 miljardia matkustajaa. Rautatieliikenteellä on myös tärkeä asema EU:n strategiassa, jolla lisätään liikennealan kestävyyttä, taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta sekä tuodaan eurooppalaiset yhteen jäsenvaltioiden sisällä ja niiden välillä.

Tämä on kuudes rautatiemarkkinoiden seurantaa koskeva kertomus, jonka komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin 2012/34/EU[2] 15 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Kertomuksessa esitetään yleiskatsaus EU:n rautatiemarkkinoita koskeviin poliittisiin tavoitteisiin liittyvistä tärkeimmistä kehityskuluista rautatiemarkkinoilla.[3] Siinä käsitellään useita eri aiheita, kuten rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehitystä ja rautatieyritysten käytettävissä olevaa infrastruktuuria ja palveluita, puite-edellytyksiä (myös maksuja[4]), rataverkon tilannetta, käyttöoikeuksien käyttöä ja tehokkaamman rautatieliikenteen esteitä. Yksityiskohtainen analyysi sisältyy kertomukseen liitettyyn komission yksiköiden valmisteluasiakirjaan.

Tämä on ensimmäinen kertomus, joka pohjautuu rautatiemarkkinoiden seurantaan liittyvistä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksista annetussa täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/1100[5], ’jäljempänä RMMS-asetus’, vahvistettuun kyselylomakkeeseen. Tammikuun 1. päivästä 2016 alkaen sovellettavan RMMS-asetuksen on tarkoitus vähitellen lisätä tietojen johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä. Käyttöönotossa noudatetaan siirtymäkautta, joka päättyy raportointivuoteen 2016.

Jäsenvaltioiden ja Norjan toimittamien RMMS-tietojen lisäksi tämän kertomuksen lähteinä on käytetty EU:n liikennealaa koskevaa tilastojulkaisua ”EU transport in figures[6]”, Euroopan unionin rautatieviraston raportteja[7], Eurostatin raportteja[8], alan eri organisaatioiden keräämiä tilastotietoja sekä esityksiä ja tutkimuksia.

---

1 Tässä kertomuksessa rautatiealalla tarkoitetaan rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijoita.

2 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

3 Norja osallistuu rautatiemarkkinoiden seurantaa koskevaan RMMS-kyselyyn (rail market monitoring survey), mutta sitä koskevia tietoja ei huomioida EU:n kokonaisluvuissa ja keskiarvoissa. Rautatiealan markkinoita koskevan kertomuksen lisäksi Euroopan unionin rautatievirasto julkaisee kerran vuodessa kertomukset rautateiden turvallisuudesta ja kahdesti vuodessa kertomukset niiden yhteentoimivuudesta.

4 Rautatieliikenteen kuluttajahintojen kattava seuranta ei ole tarjottavien palveluiden kirjon vuoksi mahdollista.

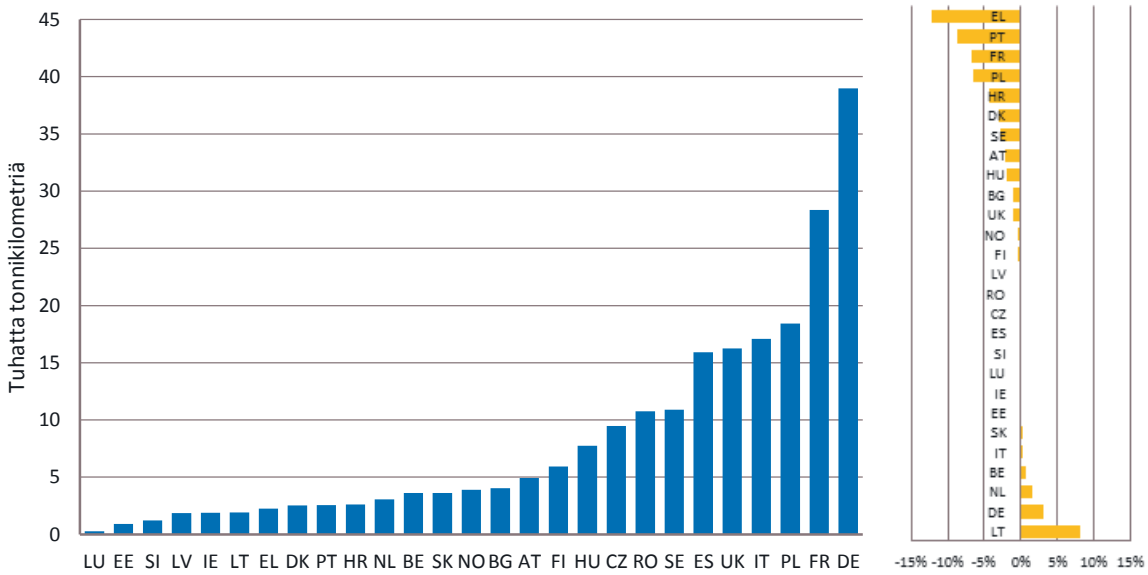
5 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1100, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2015, rautatiemarkkinoiden seurantaan liittyvistä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksista (EUVL L 181, 9.7.2015, s. 1).

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

2. EU:n rautatieverkko

EU:n rautatieverkon kokonaispituus[9] vuonna 2016 oli noin 221 000 ratakilometriä (1,6 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2011). **Kansallisten rataverkkojen tiheys** vaihtelee maiden erilaisten maantieteellisten ominaisuuksien mukaan: Pohjoismaissa ja Baltian maissa rataverkon tiheys pinta-alaan nähden on vähäisintä ja suurinta väestömäärään nähden. Vuonna 2016 noin 54 prosenttia EU:n rataverkosta oli sähköistetty, ja vuodesta 2011 ratojen sähköistystä oli lisätty 2 097 kilometriä (1,7 prosenttia). EU:n **suurnopeusrautatieverkko** oli vuoden 2017 lopussa laajentunut yli 8 400 ratakilometriin ja yli kaksinkertaistunut pituudeltaan vuodesta 2003.

Kuva 1: Kansallisten rataverkkojen pituus vuonna 2016 ja suhteellinen muutos vuosina 2011–2016



Lähde: Statistical pocketbook 2018. Täydentävät tiedot useista muista lähteistä.

3. Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut

Palvelupaikkojen kartoittaminen on jatkuva haaste, kun huomioidaan tarjottavien palveluiden kirjo ja eri kokoisten toimijoiden suuri määrä.

Käytettävissä olevien RMMS-tietojen[10] perusteella vuonna 2016 oli

- 31 000 matkustaja-asemaa
- 2 358 tavaraliikenneterminaalia
- 452 järjestelyratapihaa
- 1 667 huoltotilaa

---

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

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

9 Mukaan lukien Norja.

10 Tiedot ovat epätäydelliset, ja puutteiden lisäksi niissä on käytetty eri määritelmiä. Mukaan lukien Norja.

– 702 meri- ja sisävesisatamaa sekä

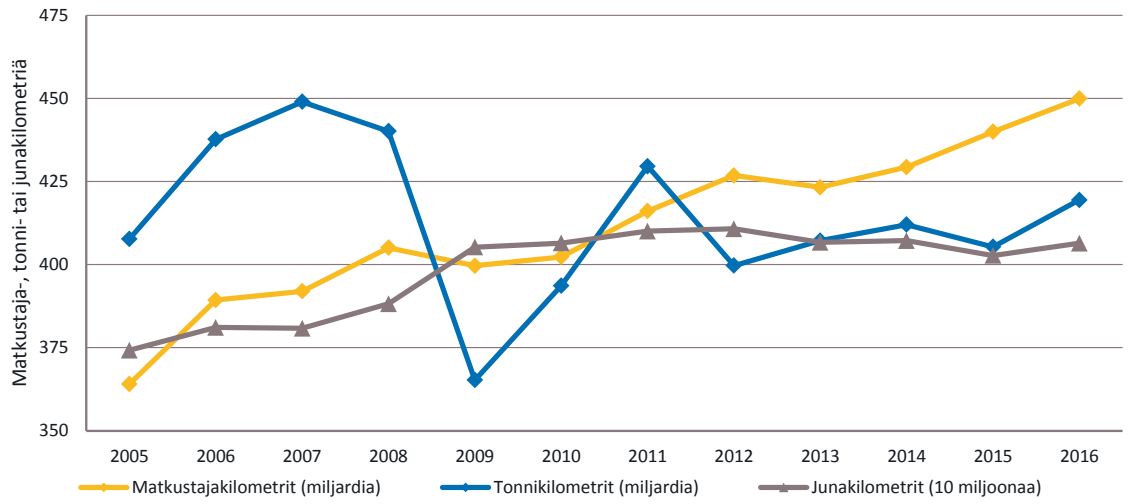
– 954 tankkauspalvelua.

Komissio työskentelee palvelupaikkojen j käyttöoikeutta koskevan asetuksen (EU) 2017/2177[11] täytäntöön panemiseksi, EU:n rautatiealan palvelupaikkoja koskevan portaalin luomiseksi palvelupaikkojen kartoittamista varten sekä RMMS-asetuksen täytäntöönpanon parantamiseksi palvelupaikkojen seuraamista varten.

4. Rautatieliikenteen kehitys

Junakilometrien kokonaismäärä, johon sisältyy sekä matkustaja- että tavarajunaliikenne, pysyi EU:ssa vakaana vuosien 2009 ja 2016 välisenä aikana. Rautateiden henkilöliikenne jatkoi kasvuaan 1,7 prosentin vuotuista vauhtia. Rautateiden tavaraliikenne sen sijaan toipui hitaasti merkittävästä notkahduksesta, joka koettiin vuoden 2009 taloudellisen aallonpohjan aikaan. Vuoden 2011 kasvupyrähdyksen jälkeen tavaraliikenteen määrät alkoivat elpyä hitaasti vuodesta 2012 alkaen[12].

Kuva 2: Matkustaja- ja tavaraliikenteen määrä vuosina 2005–2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Täydentävät tiedot muista lähteistä sekä arviot.

Rautatiealalla on mahdollisuus osallistua merkittävällä tavalla liikennepäästöjen vähentämiseen. Rautatieliikenteen osuus on vain 2 prosenttia EU:n liikennealan kokonaisenergiankulutuksesta, kun sen osuus kaikkien liikennemuotojen yhteenlasketusta tavaraliikenteestä on 11,2 prosenttia ja henkilöliikenteestä 6,6 prosenttia. Rautatieliikenne on myös ainoa liikennemuoto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat laskeneet lähes jatkuvasti vuodesta 1990: vuonna 2016 se tuotti vain 0,5 prosenttia kaikkien liikennemuotojen yhteenlasketuista hiilidioksidipäästöistä[13].

---

[11] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/2177, annettu 22 päivänä marraskuuta 2017, palvelupaikkojen ja rautatieliikenteeseen liittyvien palvelujen käyttöoikeudesta, EUVL L 307, 23.11.2017, s. 1–13.

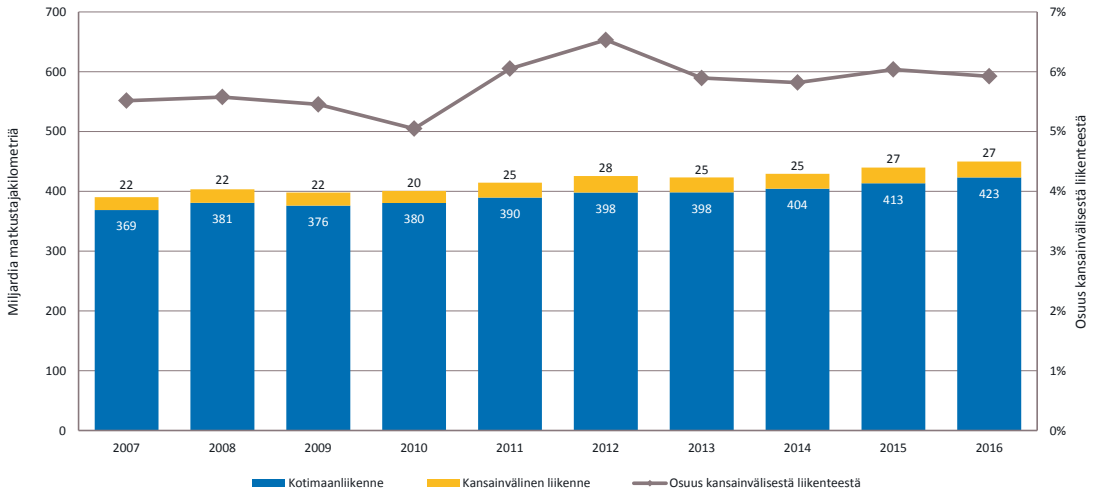
[12] Vuosittaisissa RMMS-kyselyissä raportoidut tiedot voivat poiketa Eurostatin ilmoittamista tiedoista niiden erilaisen laajuuden sekä kauttakulkuliikenteen määrän mahdollisen kaksinkertaisen laskennan ja oikaisujen vuoksi (arviot ja muista lähteistä saatujen tietojen yhdistäminen).

[13] Pois lukien sähkönkulutuksen epäsuorat päästöt.

Henkilöliikenne

Vuonna 2016 EU:n henkilöliikenne ylsi 450 miljardiin matkustajakilometriin, kun maaliikenteen matkustajakilometrejä kertyi kaiken kaikkiaan 6 biljoonaa. Rautateiden henkilöliikenteestä suurin osa on kotimaan liikennettä: rajat ylittävän liikenteen osuus on vain 6 prosenttia.

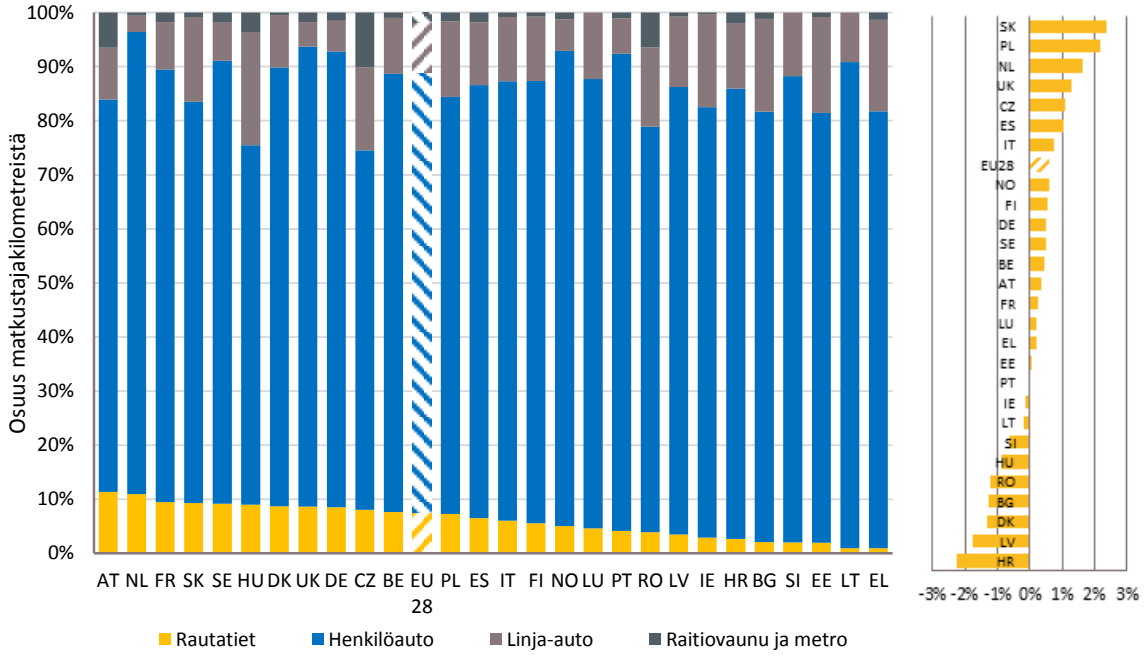
Kuva 3: Rautateiden henkilöliikenteen määrän kehitys vuosina 2007–2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Täydentävät tiedot muista lähteistä sekä arviot.

Keskimääräinen matkustusalttius kasvoi EU:ssa 830 matkustajakilometristä asukasta kohden (vuonna 2011) 882 matkustajakilometriin vuonna 2016 (+1,2 prosenttia vuodessa). Henkilöautoliikenteen **osuus kaikista maaliikenteen liikennemuodoista** pysyi yli 80 prosentissa, ja rautateiden henkilöliikenteen osuus kasvoi 7,0 prosentista 7,6 prosenttiin vuosien 2007 ja 2016 välisenä aikana.

Kuva 4: Eri liikennemuotojen osuudet maaliikenteen henkilöliikenteestä maittain vuonna 2016 ja rautatieliikenteen osuuden muutos vuosina 2011–2016

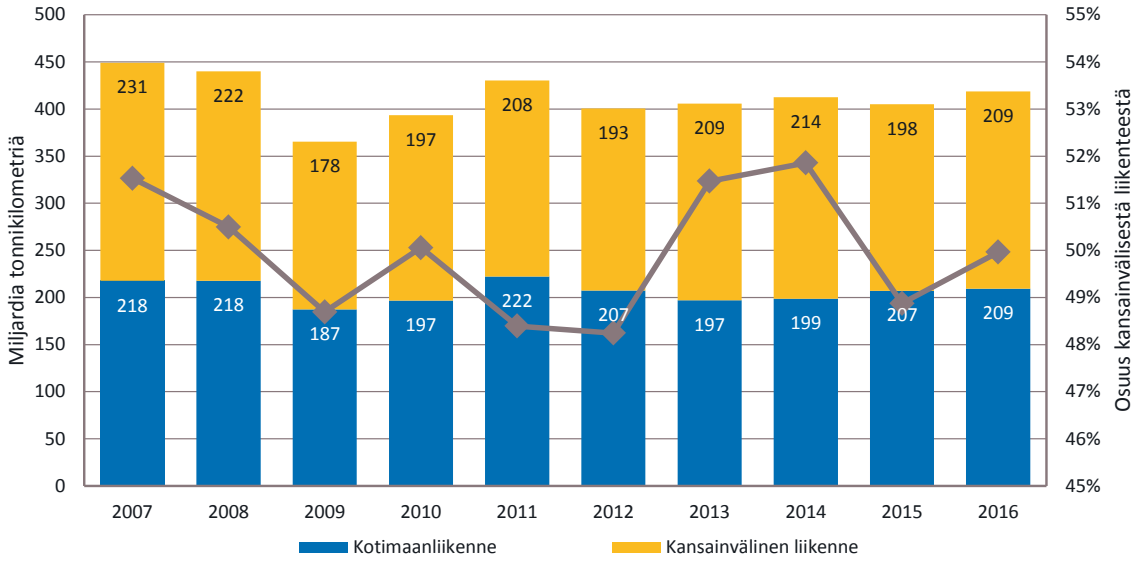


Lähde: Eurostat and statistical pocketbook, 2018. Vuoden 2011 tiedot koskevat EU27:ää.

Tavaraliikenne

Vuonna 2016 EU:n tavaraliikenteen määrä kasvoi 419 miljardiin tonnikilometriin, kun kaiken maaliikenteen kokonaismäärä oli 2,5 biljoonaa tonnikilometriä. Noin puolet rautateiden tavaraliikenteen kokonaismäärästä on rajat ylittävää liikennettä. Näin ollen tavaraliikenne on luonteeltaan vahvasti eurooppalaista ja siten myös entistä herkempää reagoimaan kansallisten rautatieverkkojen välisessä yhteentoimivuudessa ja yhteistyössä esiintyviin puutteisiin, jotka voivat vaikuttaa sen kilpailukykyyn.

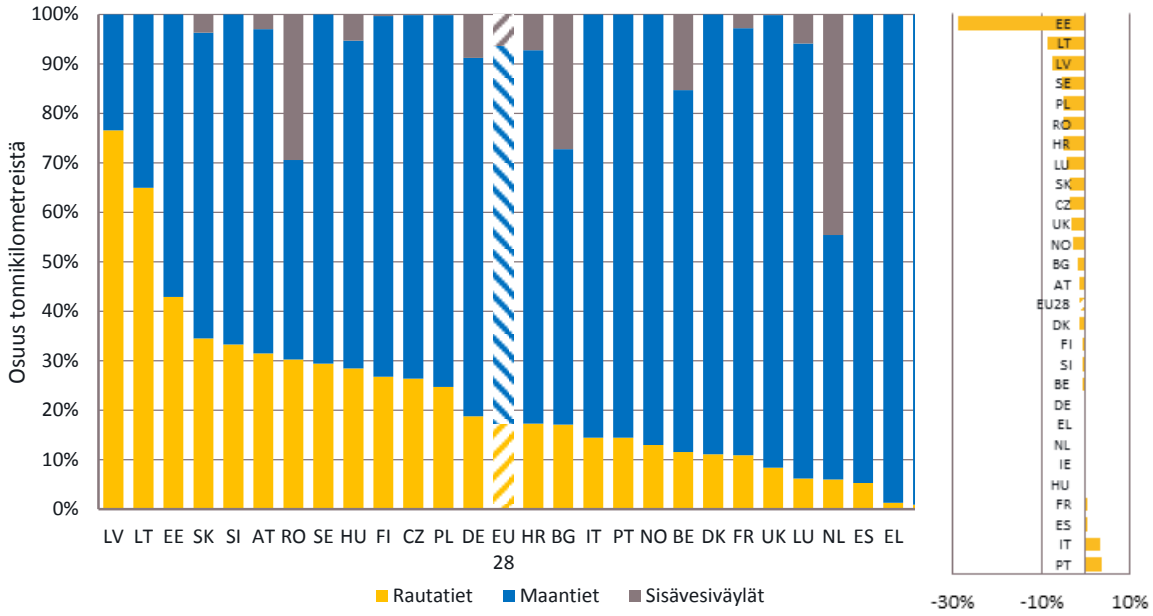
Kuva 5: Rautateiden tavaraliikenteen määrän kehitys, 2007–2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Täydentävät tiedot muista lähteistä sekä arviot.

Rautatieliikenteen osuus EU:n maaliikenteen tavaraliikenteestä on pienentynyt vuoden 2011 kasvupyrähdyksen (19 %) jälkeen. Sen osuus on kuitenkin pysytellyt noin 17 prosentissa vuonna 2016, kun taas maantieliikenteen osuus kasvoi 75 prosentista 76 prosenttiin.

Kuva 6: Eri liikennemuotojen osuudet maaliikenteen tavaraliikenteestä maittain vuonna 2016 ja rautatieliikenteen osuuden muutos vuosina 2011–2016



Lähde: Eurostat

5. Rautatiealan puite-edellytysten kehitys

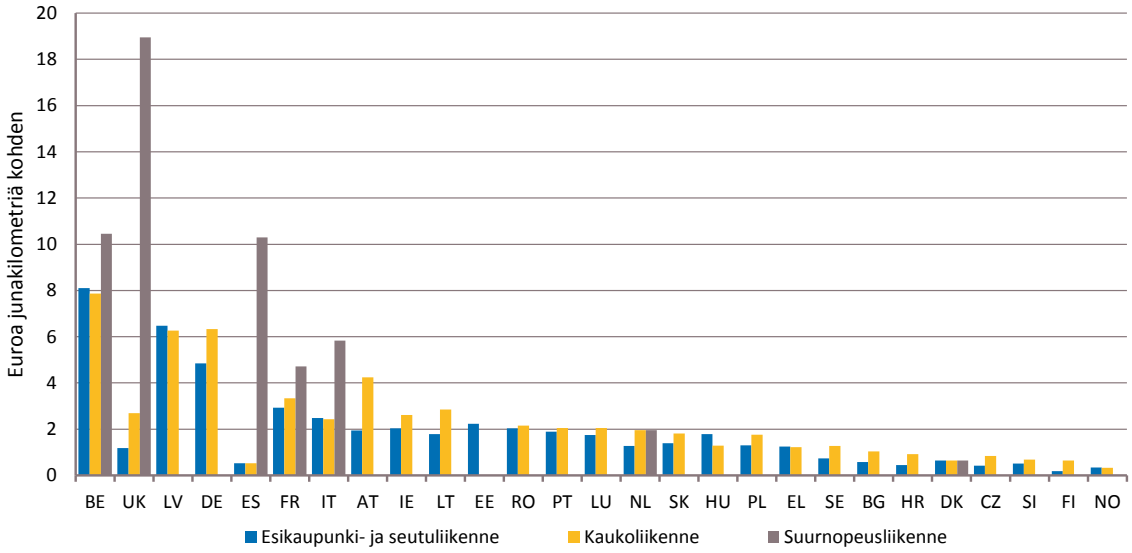
5.1. Infrastruktuurin käyttömaksut

Radan käyttöoikeudesta perittyjen maksujen osuus kaikista rataverkon haltijoiden maksuista saamista tuloista oli suurimmassa osassa maita yli 80 prosenttia, sekä matkustajajunien että tavarajunien osalta.

Suurnopeusraiteiden käyttöoikeusmaksut (pois lukien perityt lisähinnat) ovat muita matkustajamaksuja suuremmat. Suurimmat maksut perittiin Yhdistyneessä kuningaskunnassa (19 euroa junakilometriltä vuonna 2016).

Tavanomaisten kaukoliikenteen matkustajajunien radankäyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat-) olivat suurimmassa osassa maita alle 3 euroa junakilometriltä.

Kuva 7: Käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat): matkustajajunat tyypeittäin ja maittain vuonna 2016

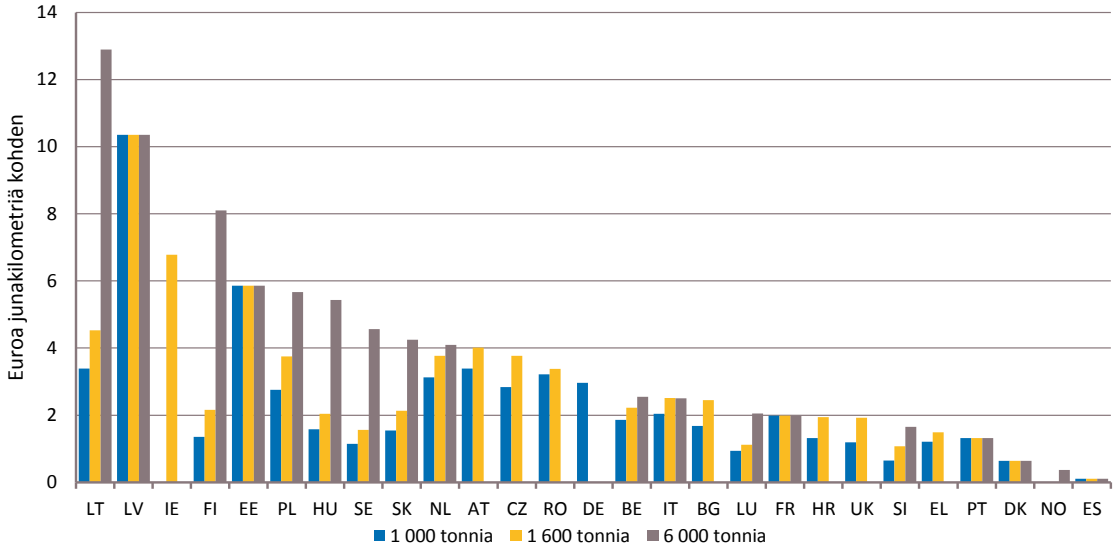


Lähde: RMMS-kysely, 2018. Saksaa koskeviin lukuihin sisältyvät perityt lisähinnat.

Tavaraliikenteen maksuja (pois lukien perityt lisähinnat) seurataan kolmen eri enimmäisbruttovetokuorman osalta (1 000, 1 600 ja 6 000). Viisi jäsenvaltiota (Latvia, Portugali, Ranska, Tanska ja Viro) sovelsivat kiinteää maksua junakilometriä kohden. Enemmistössä jäsenvaltioita käyttömaksut kasvavat junan koon myötä, ei kuitenkaan välttämättä suhteessa vetokuormaan.

Kun tarkastellaan (saatavilla olevia) vuosina 2013–2016 perittyjä maksuja, ei niin matkustaja- kuin tavarajunienkaan osalta havaita selkeää nousevaa tai laskevaa suuntausta.

Kuva 8: Käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat): tavarajunat tyypeittäin ja maittain vuonna 2016

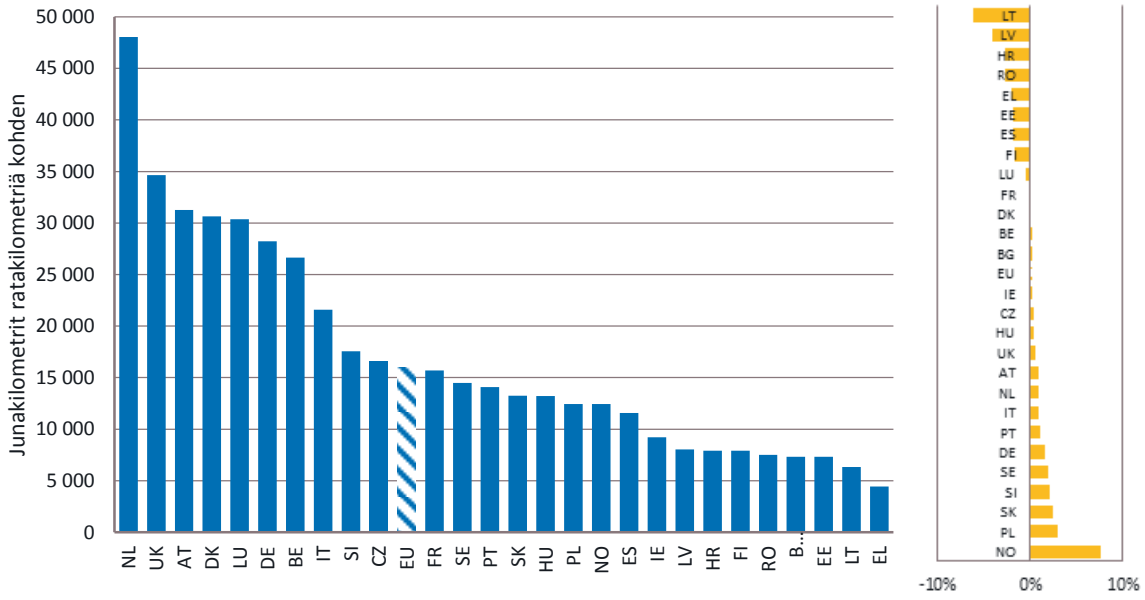


Lähde: RMMS-kysely, 2018. Saksan osalta junatyyppikohtaisia tietoja ei ole saatavilla, ja lukuihin sisältyvät perityt lisähinnat.

5.2. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen, ja infrastruktuurin rajoitukset ja tehokkaamman rautatieliikenteen esteet

Suurinta rataverkkojen käyttö on Luoteis-Euroopassa, johon luetaan myös Alankomaat (lähes 50 000 junakilometriä ratakilometriä kohden vuonna 2016), sekä Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Itävallassa, Tanskassa, Luxemburgissa, Saksassa ja Belgiassa, joissa rataverkon käyttöaste oli noin 70 prosenttia EU:n keskiarvoa suurempi.

Kuva 9: Rataverkon käyttöasteet vuonna 2016 ja keskimääräinen kasvu vuosina 2011–2016



Lähde: RMMS-kysely 2018 ja Statistical pocketbook 2018

Ylikuormitus nostaa esiin infrastruktuurin rajoitteet; sen vuoksi rataverkon koko liikennepotentiaalia ei voida hyödyntää. Ylikuormitetuksi ilmoitettujen ratojen (mukaan lukien Norjassa) kokonaispituus on kasvussa ja oli vuonna 2016 lähes 3 000 kilometriä, mihin sisältyy 1 000 kilometriä rautateiden tavaraliikennekäytäviä; 40 prosenttia ylikuormitetuista radoista sijaitsee Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Huomattavaa ylikuormitusta on myös Saksassa, Italiassa ja Romaniassa, joissa kaikissa on ilmoitettu ylikuormitetuksi yli 100 kilometriä rataa.

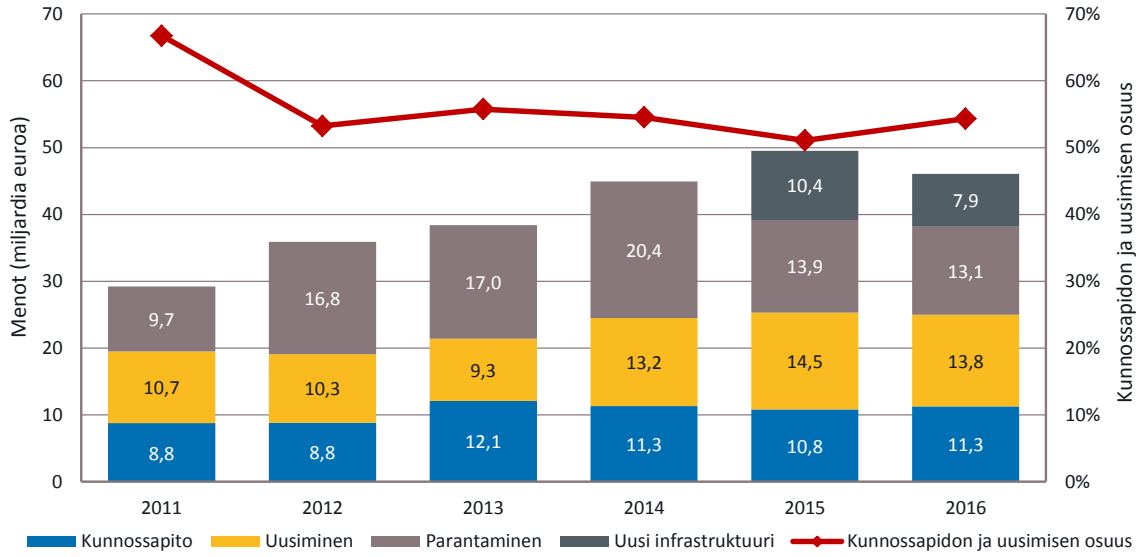
Jäsenvaltiot asettivat useimmiten palveluista ensisijaisiksi ne, joita tarjotaan julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti. Nämä palvelut asetettiin ensisijaisiksi 11 jäsenvaltiossa, ja seuraavina tulivat kansainväliset henkilö- ja tavaraliikennepalvelut.

Operatiivisen infrastruktuurin rajoitukset voivat myös rajoittaa rautatieliikennettä ja estää sen tehokkaampaa toimintaa. Etenkin kansallisten aiempien sukupolvien junakulunvalvontajärjestelmien yhteensopimattomuus muodostaa merkittävän esteen yhteentoimivuudelle. Siksi unionissa otettiin käyttöön yhteinen eurooppalainen merkinantojärjestelmä – Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS). Uuden Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän eurooppalaisen käyttöönottosuunnitelman[14] mukaan noin 30-40 prosenttia ydinverkkokäytävistä (15 672 kilometriä) on varustettava ERTMS:llä vuoteen 2023 mennessä: tästä vain kolmannes on tällä hetkellä toiminnassa, joten tuleviksi vuosiksi jää paljon tehtävää.

5.3. Infrastruktuurin kustannukset ja rahoitus

Infrastruktuurin kokonaiskustannukset kasvoivat EU:ssa vuoden 2011 29 miljardista eurosta 50 miljardiin euroon vuoteen 2014 mennessä, minkä jälkeen ne laskivat 3,5 miljardilla eurolla vuonna 2016[15].

Kuva 10: Infrastruktuurimenot sekä kunnossapidon ja uudistamisen osuus vuosina 2011–2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018.

[14] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/6, annettu 5 päivänä tammikuuta 2017, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän eurooppalaisesta käyttöönottosuunnitelmasta (EUVL L 3, 6.1.2017, s. 6).

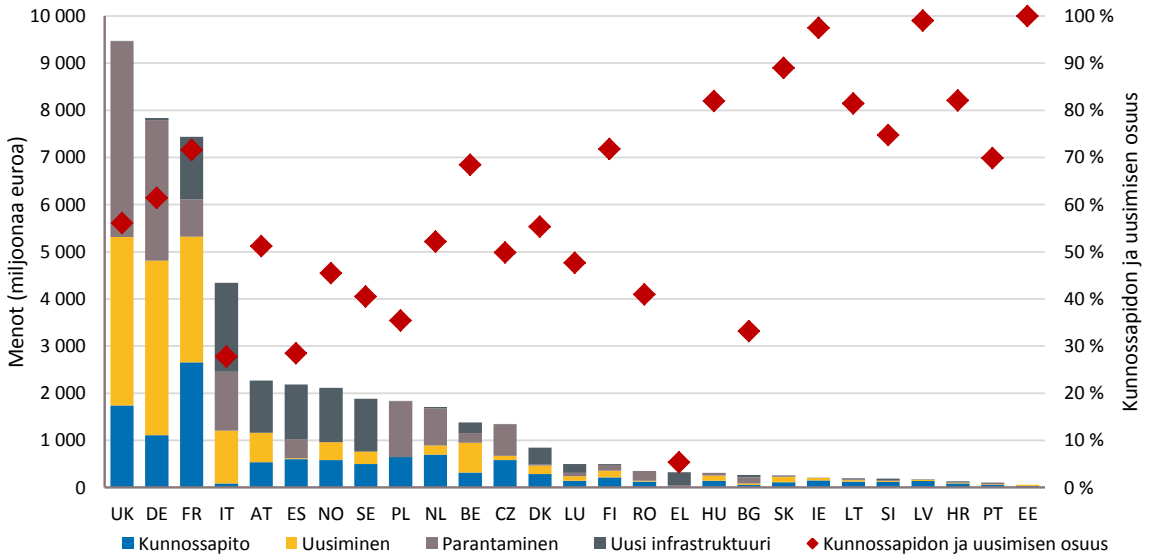
[15] Pois lukien Norja.

EU voi myöntää rautatieliikenteen investointeihin osarahoitusta tai tukea koheesiorahaston, Euroopan aluekehitysrahaston, Verkkojen Eurooppa -välineen, Euroopan investointipankin ja Euroopan strategisten investointien rahaston kautta. Rautatieliikenteen investointeihin on kohdennettu EU:n nykyisessä rahoituskehyksessä (2014–2020) yli 33 miljardin euron avustukset.

Nykyisen rataverkon kunnossapito ja uudistaminen sen turvallisuuden ja toimivuuden parantamiseksi ja luotettavan palvelun varmistamiseksi on rataverkon haltijoille merkittävä haaste – etenkin kun huomioidaan lisääntyvä liikennemäärä ja tiukat suorituskykytavoitteet, joista on sovittu kansallisten viranomaisten ja rautatieliikenteen harjoittajien kesken.

Vuonna 2016 kunnossapito- ja uusimiskustannusten määräksi ilmoitettiin yhteensä 26 miljardia euroa[16]. Kunnossapito- ja uusimiskustannusten osuus kaikista menoista oli yhteensä 54 prosenttia, mutta osuus vaihteli maiden välillä. Keski-Euroopan ja Itä-Euroopan maissa merkittävä osuus menoista kohdistui ratojen kunnossapitoon ja uusimiseen.

Kuva 11: Infrastruktuurimenot sekä kunnossapidon ja uudistamisen osuus maittain vuonna 2016

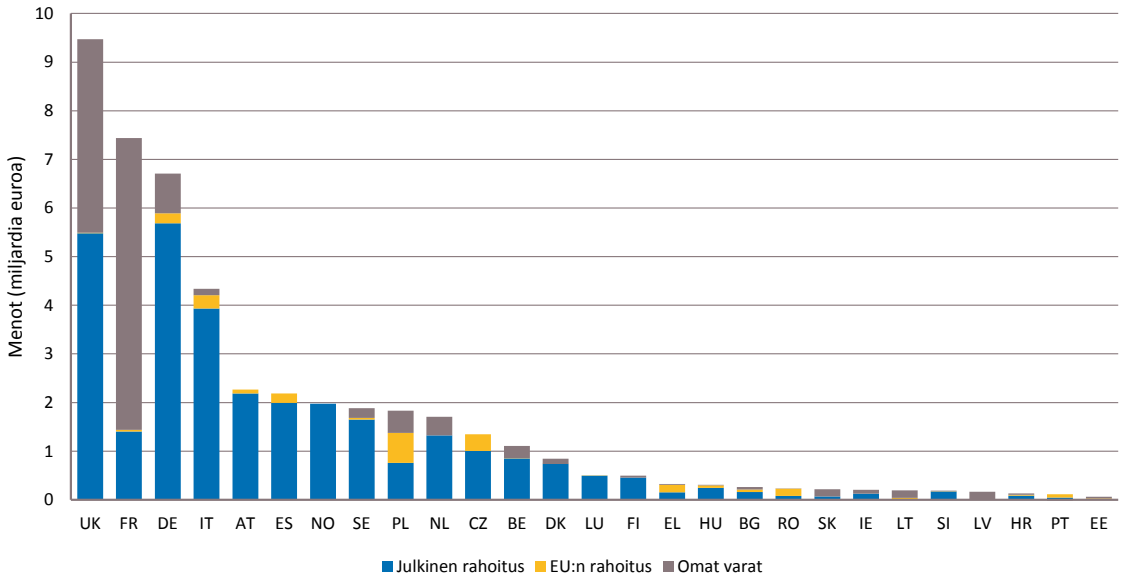


Lähde: RMMS-kysely, 2018. Norjan ja Ruotsin tietoihin sisältyvät parantaminen ja uusiminen.

Rataverkon haltijat hankkivat varat rautatieinfrastruktuuriensa kunnossapitoon ja parantamiseen useista eri lähteistä. Vuonna 2016 varoista 70 prosenttia tuli kuitenkin kansallisista talousarvioista. Rataverkon haltijoiden omiin varoihin sisältyvät muun muassa infrastruktuurin käyttömaksut. Itse kerättyjen varojen osuus oli suurin Latviassa (100 %), Liettuassa ja Ranskassa (kummassakin 81 %), ja seuraavina tulivat Slovakia (69 %) ja Yhdistynyt kuningaskunta (42 %).

16 Mukaan lukien Norja.

Kuva 12: Rautatieinfrastruktuuriin osoitettu valtion rahoitus lähteittäin ja maittain vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018.

5.4. Rautatieliikennepalvelujen laatu

Matkustajaliikenteen täsmällisyys ja luotettavuus

Käytetyn määritelmän[17] mukaan keskimäärin 90 prosenttia henkilöliikenteen paikallis- ja lähiliikenteen junista **pysyi aikataulussa**. Kaukoliikenteen täsmällisyys ei ole samalla tasolla, koska pidemmillä välimatkoilla on usein vilkkaita ratoja, jotka ovat sekakäytössä. Liikenteen **luotettavuus** peruutettujen vuorojen valossa tarkasteltuna on yleensä alle 2 prosenttia sekä kaukoliikenteen että paikallis- ja lähiliikenteen junissa.

Tavaraliikenteen täsmällisyys ja luotettavuus

Tavaraliikenteen **luotettavuudesta** on saatavilla rajoitetusti tietoja, sillä jäsenvaltiot hyödynsivät edelleen siirtymäkautta, jonka aikana ne voivat mukauttaa toimintaansa vastaamaan uusia RMMS-asetuksen mukaisia raportointivaatimuksia. Enemmistö jäsenvaltioista ilmoitti kotimaan tavaraliikenteen olevan kansainvälistä tavaraliikennettä **täsmällisempää**[18]. Käytettävissä olevien vajavaisten tietojen perusteella näyttää siltä, että tavaraliikenteen luotettavuus on huomattavasti henkilöliikenteen luotettavuutta heikompaa ja että kansainvälinen liikenne kärsii häiriöistä kotimaan liikennettä enemmän, mikä johtuu pääasiassa pidemmistä välimatkoista.

Turvallisuus

Rautatieliikenne on yhä yksi turvallisimmista liikennemuodoista. Euroopan alueen rautatieliikenteessä kuoli 964 henkilöä[19] vuonna 2016: suurin osa kuolonuhreista oli tasoristeyksen käyttäjiä (255) ja rautatiealuetta luvattomasti käyttäneitä henkilöitä (600).

17 RMMS-asetuksen mukaan matkustajajuna on aikataulussa, kun se myöhästyy enintään 5 minuuttia.

18 RMMS-asetuksen mukaan tavarajuna on aikataulussa, kun se myöhästyy enintään 15 minuuttia.

19 Itsemurhia lukuun ottamatta. Lisätietoja on viraston julkaisemassa kertomuksessa, jossa käsitellään rautateiden yhteentoimivuutta ja turvallisuutta EU:ssa vuonna 2018 – ”Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018”.

Työntekijöitä ja matkustajia oli kuolleista tasoristeysturmissa 32 ja rautatiealuetta luvattomasti käyttäneistä henkilöistä 44. Rautatieliikenteen turvallisuus parani edelleen vuosina 2010–2015, vaikkakin kuolonuhrien ja vakavien onnettomuuksien määrä kasvoi hieman vuonna 2016. Vuosina 2011–2015 junalla matkustaminen oli yli 25 kertaa turvallisempaa autolla liikkumiseen verrattuna.

Asiakastyytyväisyys henkilöliikenteessä

Syyskuussa 2018 julkaistun Eurobarometri-tutkimuksen[20] mukaan eurooppalaisista 66 prosenttia on tyytyväisiä matkustajajunien vuorotiheyteen, 59 prosenttia täsmällisyyteen ja luotettavuuteen sekä 55 prosenttia matkan aikana annettaviin matkatietoihin, etenkin myöhästymistilanteissa. Nämä luvut osoittavat asiakastyytyväisyyden lisääntyneen huomattavasti vuoden 2013 vastaavasta tutkimuksesta.

Tutkimuksessa valotetaan myös eurooppalaisten matkustustottumuksia. Neljä viidestä (80 prosenttia) eurooppalaisesta matkustaa junalla ja 67 prosenttia valitsee todennäköisimmin junan matkustaessaan esikaupunkiliikenteessä. Vielä on kuitenkin huomattavasti parannettavaa: vain 38 prosenttia eurooppalaisista on tyytyväisiä valitusten käsittelyyn, ja rautatieliikenteen esteettömyyttä liikuntarajoitteisille henkilöille on parannettava. Tutkimuksesta käy myös ilmi, että 75 prosenttia eurooppalaisista pitää junalippujen ostamista helppona, ja 62 prosenttia on tyytyväisiä lippujen saatavuuteen sellaisten matkojen osalta, joissa matkustetaan useilla junilla tai eri liikennemuodoilla.

Sidosryhmien tyytyväisyys rautateiden tavaraliikennekäytävien palveluihin

EU:n tasolla ei ole tehty vertailevaa tutkimusta rautateiden tavaraliikenteen asiakastyytyväisyydestä[21]. Sidosryhmien keskuudessa tuntuisi kuitenkin vallitsevan jonkinlainen yksimielisyys kolmesta keskeisestä osatekijästä, joilla varmistetaan rautateiden tavaraliikenteen asiakastyytyväisyys: luotettavuus, joustavuus ja luotettavien lähetystietojen tarjoaminen.

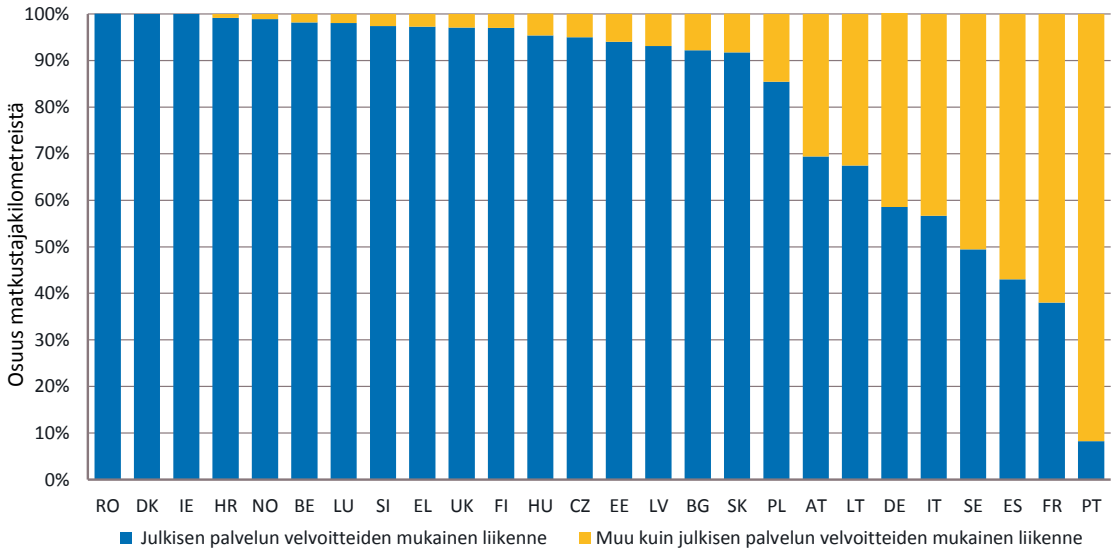
5.5. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset

Vuonna 2016 yli 60 prosenttia matkustajakilometrien kokonaismäärästä EU:ssa matkustettiin julkisen palvelun velvoitteiden mukaisessa liikenteessä, ja julkisen palvelun velvoitteesta maksettu korvaus on edelleen merkittävä tulonlähde rautatieyrityksille suurimmassa osassa jäsenvaltioita. Julkisen palvelun velvoitetta käytetään enemmän kotimaisessa ja alueellisessa liikenteessä kuin kaukoliikenteessä; vain muutama maa ilmoitti soveltavansa julkisen palvelun velvoitetta kansainvälisessä liikenteessä.

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

[21] Rautateiden tavaraliikennekäytävistä julkaistaan vuotuisia tutkimuksia, jotka perustuvat vakiolomakkeisiin.

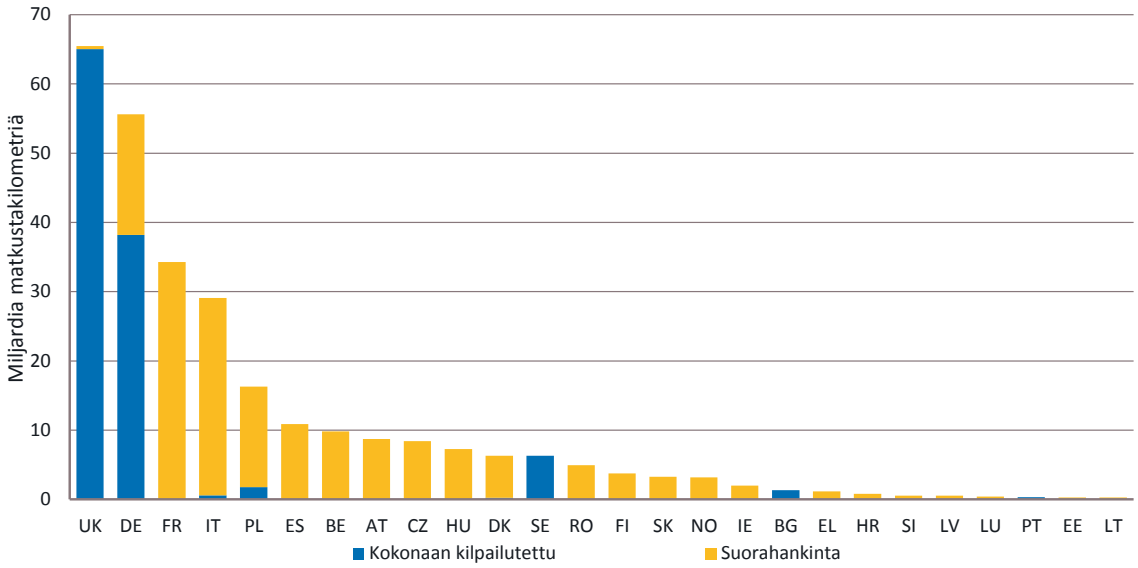
Kuva 13: Matkustajakilometrit julkisen palvelun velvoitteiden mukaisessa liikenteessä ja kaupallisessa rautatieliikenteessä vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Alankomaita koskevia tuoreita tietoja ei ole saatavilla.

Kilpailuun perustuvaa tarjousmenettelyä käytettiin vuonna 2016 vain 41 prosentissa kaikista julkisen palvelun velvoitteiden mukaisista palveluista, lähes yksinomaan kolmessa jäsenvaltiossa, joissa rautatieliikenne vapautettiin varhain (Yhdistynyt kuningaskunta, Saksa ja Ruotsi). Neljännen rautatiepaketin myötä kilpailuun perustuvasta tarjousmenettelystä tulee vähitellen pääsääntöinen menettelytapa, ja suorahankintaa voidaan käyttää vain poikkeustapauksissa. Vuonna 2016 tarjouskilpailumenettelyn perusteella tehtiin uusia sopimuksia, jotka ovat volyymiltaan yli 32 miljoonaa junakilometriä.

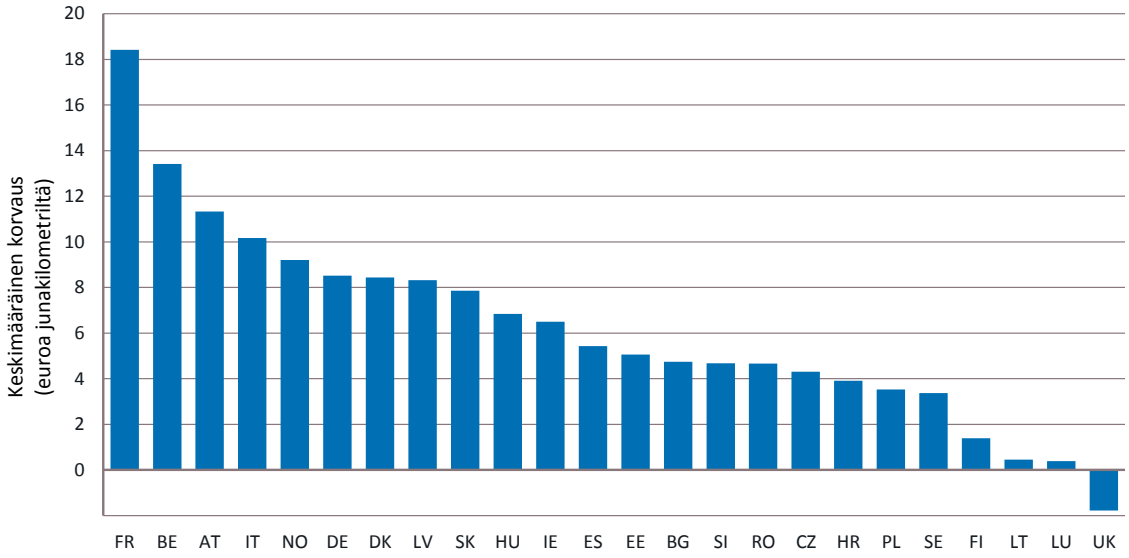
Kuva 14: Tarjouskilpailumenettelyn perusteella ja suorahankintana tehdyt sopimukset julkisen palvelun velvoitteiden mukaisista palveluista vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Alankomaita koskevia tietoja ei ole saatavilla.

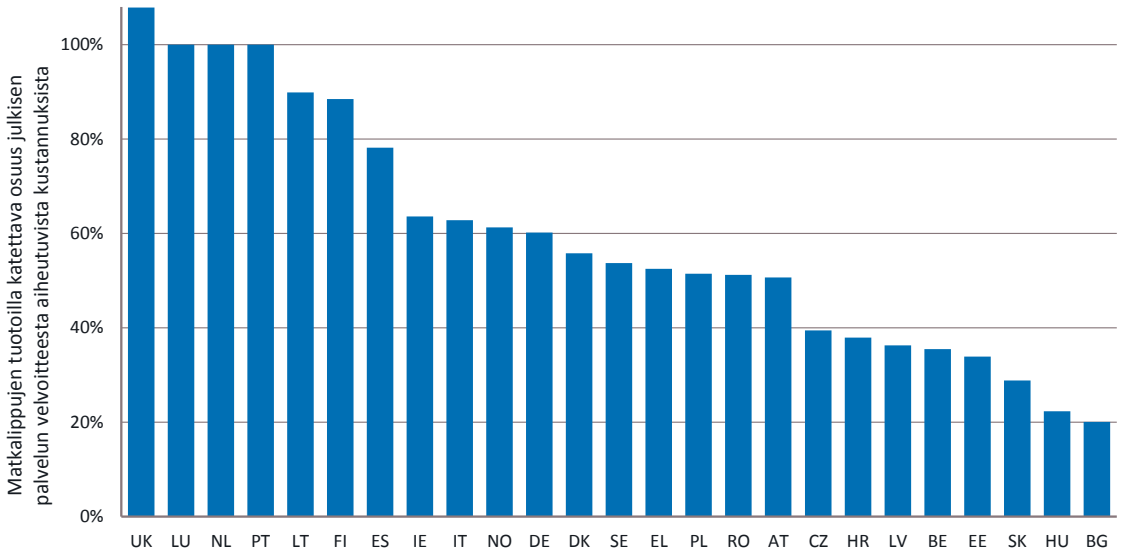
Julkisen palvelun tarjoamisesta junakilometriä kohden maksettavan korvauksen määrä ja matkalippujen tuotoilla katettava osuus julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuvista kustannuksista vaihtelevat suuresti maittain. Keskimääräinen julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus on negatiivinen Yhdistyneessä kuningaskunnassa, jossa palveluhankintasopimusten nojalla yksinoikeuden saaneet tarjoajat (”franchise-toimijat”) voivat joutua maksamaan oikeudestaan, jos katsotaan, että liikennettä voidaan harjoittaa kannattavasti nykyisillä (säännellyillä) käyttömaksuilla ja matkalippujen tuotoilla.

Kuva 15: Julkisen palvelun velvoitteesta maksettava keskimääräinen korvaus vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Kreikkaa, Alankomaita ja Portugalia koskevia tietoja ei ole saatavilla.

Kuva 16: Matkalippujen tuotoilla katettava keskimääräinen osuus julkisen palvelun velvoitteesta aiheutuvista kustannuksista vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Ranskaa ja Sloveniaa koskevia tietoja ei ole saatavilla.

5.6. Toimiluvat

Rautatieyrityksille myönnettyjen käytössä olevien toimilupien määrä vaihteli vuonna 2016 Saksan 448:sta Luxemburgin ja Irlannin kahteen. Puolassa ja Tšekissä oli käytössä yli 100 toimilupaa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa yli 50.

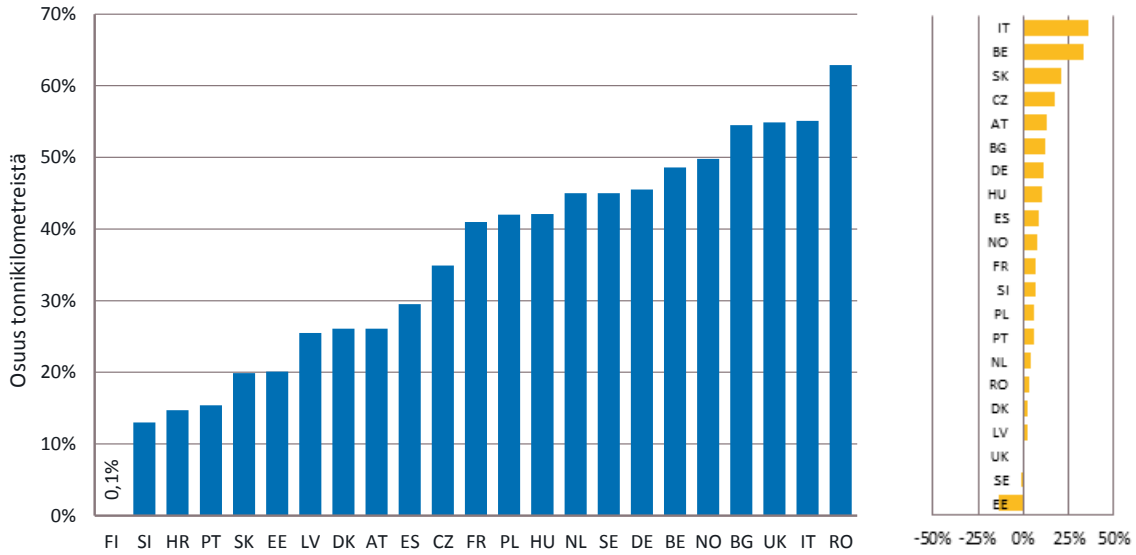
Keskimääräinen toimiluvasta suoritettava maksu vuonna 2016 vaihteli Portugalin 37 500 eurosta Kroatian 10 euroon.

Keskimääräinen toimiluvan saamisaika oli pisin Ruotsissa, Espanjassa ja Puolassa (yli 100 päivää).

5.7. Markkinoiden avautumisaste ja käyttöoikeuksien hyödyntäminen

EU:n lainsäädännön ansiosta **rautateiden tavaraliikennemarkkinat** avattiin **kilpailulle** vuonna 2007. Vuonna 2016 uusia, kilpailevia toimijoita ilmestyi hallitsevassa markkina-asemassa olevien rautatieyritysten rinnalle Irlantia, Kreikkaa, Liettuaa ja Luxemburgia lukuun ottamatta kaikissa jäsenvaltioissa , ja puolessa niistä kilpailijoiden markkinaosuus oli yli 40 prosenttia. Vuosina 2011–2016 kilpailijoiden markkinaosuus kasvoi vakaasti kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. Kilpailijat menettivät markkinaosuuttaan vain Ruotsissa ja Virossa, joista jälkimmäisessä niiden markkinaosuus pieneni 41 prosentista 20 prosenttiin.

Kuva 17: Kilpailijat tavaraliikenteen alalla, markkinaosuus ja keskimääräinen kasvu vuosina 2011–2016

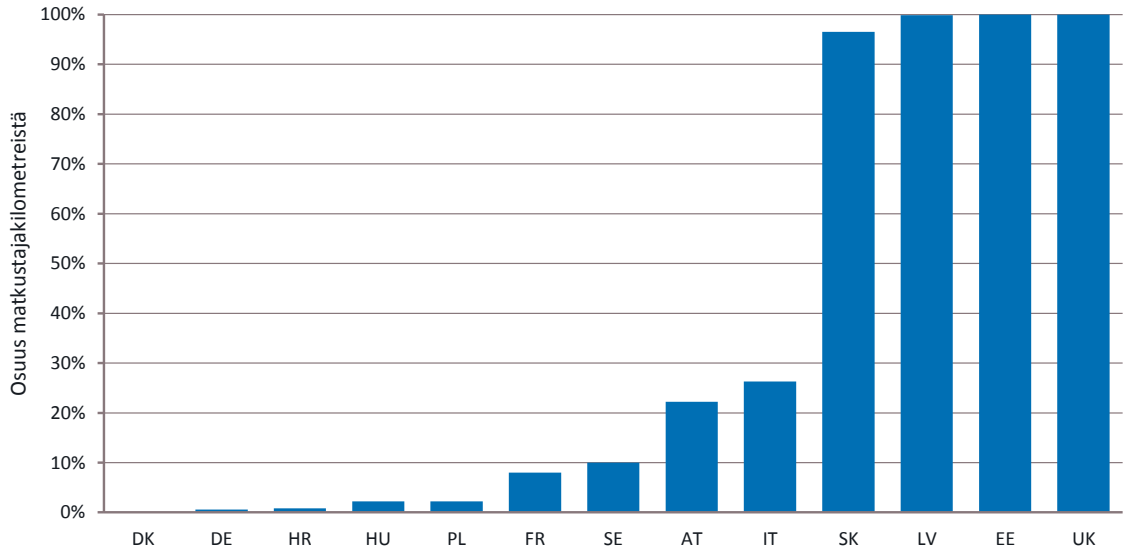


Lähde: RMMS-kysely, 2018. Yhdellä toimijalla 100 prosentin markkinaosuus Irlannissa, Kreikassa, Liettuassa ja Luxemburgissa.

Kansainvälisen matkustajaliikenteen markkinat on **avattu kilpailulle** vuonna 2010, mutta jäsenvaltiot sääntelevät pääsyä kotimaan markkinoilleen siihen saakka, kunnes neljäs rautatiepaketti on pantu käytäntöön. Matkustajaliikennettä harjoittavat rautatieyritykset voivat tarjota palveluitaan julkisen palvelun velvoitteita koskevien järjestelmien mukaisesti tai puhtaasti markkinaehdoin (toisin sanoen ilman julkisen palvelun velvoitteesta maksettavaa korvausta). Molemmilla markkinoilla palveluita voi joko tarjota vain monopoliasemassa oleva yritys tai markkinat voidaan avata muille kilpaileville rautatieyrityksille. Ilmoitettujen lukujen mukaan kaupallisilla

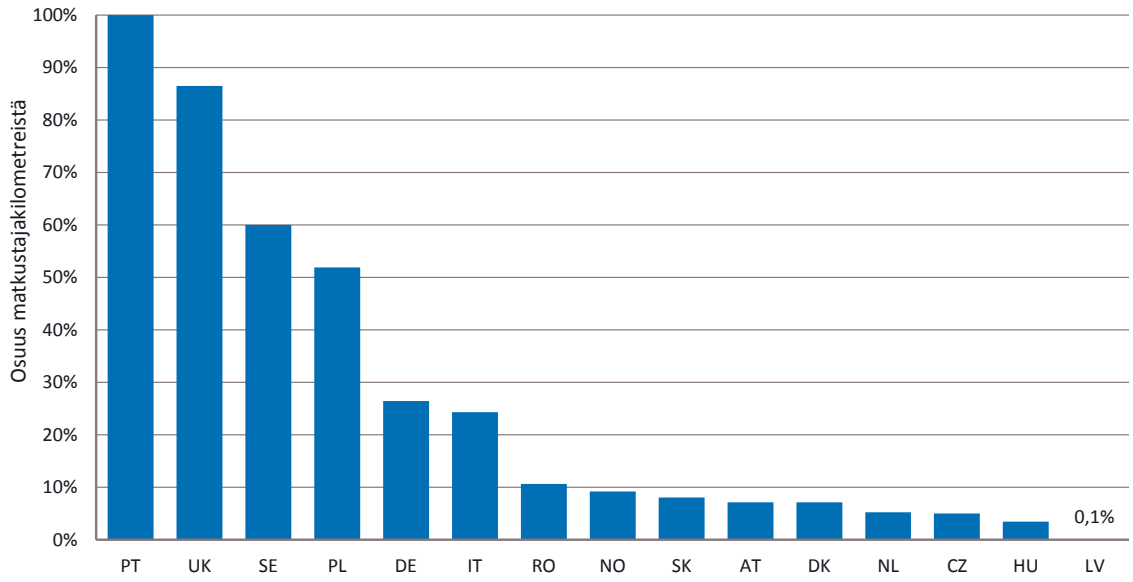
henkilöliikennemarkkinoilla toimii kilpailijoita vain puolessa jäsenvaltioita. Kilpailijoiden **markkinaosuus** on yleensä yli 10 prosenttia, ja neljässä jäsenvaltiossa uudet tulokkaat vastaavat lähes kaikista kaupallisista palveluista. Myös julkisen palvelun velvoitteiden mukaisten palveluiden alalla toimii vaihtoehtoisia toimijoita, joiden markkinaosuus kuitenkin ylittää 10 prosenttia vain harvassa jäsenvaltiossa.

Kuva 18: Kilpailijoiden markkinaosuus kaupallisilla henkilöliikenteen markkinoilla vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Belgiaa, Irlantia, Alankomaita, Romaniaa ja Tšekkiä koskevia tietoja ei ole saatavilla.

Kuva 19: Kilpailijoiden markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti tarjottavilla henkilöliikenteen markkinoilla vuonna 2016



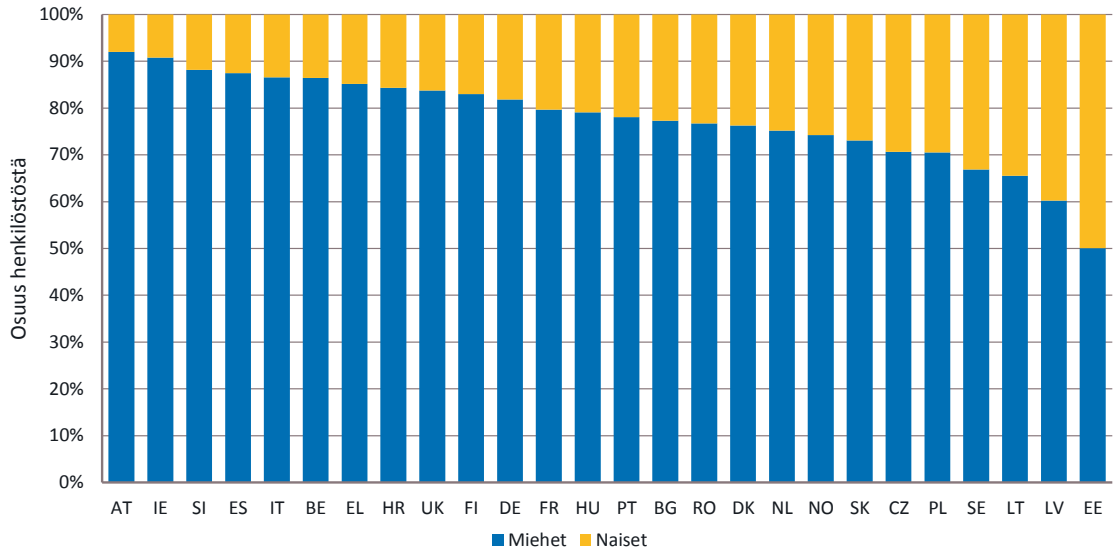
Lähde: RMMS-kysely, 2018. Kaikki muut jäsenvaltiot ilmoittivat yhden toimijan.

5.8. Työllisyys ja työolosuhteet

Jäsenvaltioiden ja Norjan ilmoittamien RMMS-tietojen mukaan vuoden 2016 lopussa Euroopan rautatieala työllisti hieman reilut miljoona henkilöä, joista noin 600 000 työskenteli rautatieyrityksissä ja 440 000 rataverkon haltijoiden palveluksessa.

Valtaosa työvoimasta oli miehiä; naisia oli keskimäärin vain 21 prosenttia. Naispuolisen henkilöstön osuus vaihteli Viron 50 prosentista Itävallan 8 prosenttiin.

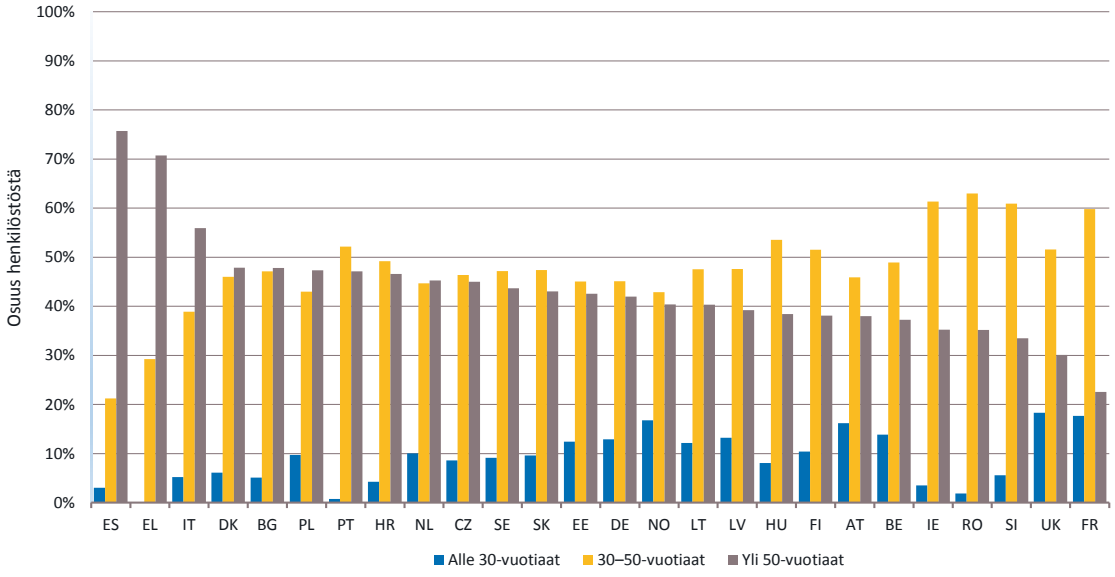
Kuva 20: Työntekijät sukupuolen mukaan maittain vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Luxemburgia koskevia tietoja ei ole saatavilla.

Huolenaiheena on edelleen työvoiman ikääntyminen, etenkin Espanjassa, Kreikassa ja Italiassa, joissa yli 50-vuotiaiden osuus oli yli 50 prosenttia vuonna 2016.

Kuva 21: Työntekijät ikäryhmän mukaan maittain vuonna 2016



Lähde: RMMS-kysely, 2018. Luxemburgia koskevia tietoja ei ole saatavilla.

Tiedoista käy ilmi, että vähintään 90 prosentilla henkilöstöstä on vakituinen työsuhde, mikä kertoo sekä siitä, että korkeasti koulutetun henkilöstön halutaan pysyvän työpaikassaan (esim. junankuljettajat ja merkinantojärjestelmän käyttäjät), että perinteisistä työllistämispolitiikoista. Lisäksi vähintään 80 prosenttia henkilöstöstä on kokoaikaisessa työssä.

Vain muutamassa jäsenvaltiossa on käytössä oppisopimus- tai harjoitteluohjelmia. Ohjelmat ovat yleisempiä rautatieyritysten osalta Itävallassa ja rataverkon haltijoiden osalta Saksassa.

6. Päätelmät

Tässä osiossa esitettävät päätelmät perustuvat tässä kertomuksessa ja siihen liitetyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa esitettyyn analyysiin. Päätelmissä tarkastellaan komission käynnissä olevien aloitteiden merkittävyyttä ja rautatiealan lainsäädännön tarvetta.

EU:n rautatieala on jatkuvassa kasvussa, ja etenkin matkustajamäärät ovat lisääntyneet merkittävästi vuosien 2011 ja 2016 välisenä aikana. Tavaraliikenteen määrä pysyi kuitenkin epävakaana, mikä johti rautatieliikenteen osuuden pienenemiseen vuonna 2016 tieliikenteeseen verrattuna. Samaan aikaan rautatiemarkkinat ovat asteittain avautumassa ja turvallisuus on edelleen hyvällä tasolla. Suorituskyky, innovatiivisuus ja asiakaslähtöisyys ovat vähitellen muodostumassa alan keskeisiksi tekijöiksi.

Puhtaana ja erittäin tehokkaana liikennemuotona rautatieala tuo tärkeän panoksensa EU:n liikennemuotojen yhdistelmään. Vaikka eurooppalaisten tyytyväisyys rautateiden henkilöliikenteeseen on lisääntynyt viiden viime vuoden aikana, matkustajien oikeuksissa on edelleen parannettavaa. Neuvottelut jatkuvat edelleen komission vuonna 2017 tekemästä ehdotuksesta, joka koskee rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista annetun asetuksen (EY) N:o 1371/2007[22] tarkistamista.

Edellä kuvattu kehitys on tapahtunut tilanteessa, jossa alalla on koettu merkittäviä muutoksia. Niitä on vauhdittanut rakennemuutos, joka käynnistyi EU:n lainsäädännön myötä yli 20 vuotta sitten ja joka saatiin päätökseen neljännen rautatiepaketin hyväksymisen myötä vuonna 2016. Neljännen rautatiepaketin teknisen pilarin kesäkuussa 2019 alkava täytäntöönpano parantaa entisestään yhteentoimivuutta kansallisten rautatieverkkojen välillä. Se myös vähentää byrokratiaa jäsenvaltioiden rajat ylittävissä toiminnoissa ja vahvistaa Euroopan unionin rautatieviraston asemaa. Markkinapilari täydentää kotimaan markkinoiden avautumisen joulukuusta 2019 lähtien ja velvoittaa yleisesti noudattamaan kilpailuttamisen periaatetta EU:n julkisia palveluhankintoja koskevissa sopimuksissa viimeistään joulukuussa 2023, ja suorahankintaa voidaan käyttää vain poikkeustapauksissa.

Komissio on jatkanut työtään pannakseen täytäntöön tarvittavat toimenpiteet, joilla varmistetaan markkinoiden tehokas toiminta. Se keskittyy nyt täytäntöönpanon valvontaan ja varmistaa, että paketin molemmat pilarit saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä ja pannaan asianmukaisesti täytäntöön ja että täytäntöönpanosäädökset hyväksytään ja niitä noudatetaan.

[22] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 14–41).

Tavaraliikenteen osuuden kasvattamisessa kaikista liikennemuodoista on vaikeuksia, sillä kansainvälisen luonteensa vuoksi nämä palvelut reagoivat herkästi yhteentoimivuuden esteisiin ja rajat ylittävän koordinoinnin ongelmiin. Komissio pyrkii ratkaisemaan tilanteen täydentävillä aloitteilla ja toimenpiteillä. Äskettäin on vahvistettu komission pitkän aikavälin politiikkaa yhteentoimivuuden (mukaan lukien ERTMS:n tehokkaan ja koordinoidun käyttöönoton) saavuttamiseksi. Tällä pyritään etenkin ratkaisemaan rajat ylittävässä toiminnassa esiintyviä käytännön ongelmia.

Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T) on komission infrastruktuurin kehittämispolitiikka, jonka tarkoituksena on parantaa infrastruktuuria poistamalla pullonkauloja ja rakentamalla puuttuvia yhteyksiä. Komissio on ehdottanut, että seuraavassa rahoituskehyksessä käytetään uudistetun Verkkojen Eurooppa -välineen, koheesiorahaston, Euroopan aluekehitysrahaston ja InvestEU-rahaston taloudellista tukea myös rautatieliikenteen digitalisaatioon. Helpottaakseen rahoituksen saatavuutta rautatiealalla komissio kehittää parhaillaan osana kestävän rahoituksen toimintasuunnitelmaa[23] menetelmää rautatiehankkeiden vihreiden osatekijöiden arviointiin.

Tavaraliikennekäytävät ovat edelleen keskeinen osa komission politiikkaa, jolla edistetään rautateiden tavaraliikennettä. Rautateiden tavaraliikennettä koskeva asetus[24] ja veturinkuljettajia koskeva direktiivi[25] ovat edelleen arvioitavina. Rautateiden tavaraliikennettä vahvistaakseen komissio ehdotti marraskuussa 2017 yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin 92/106/ETY[26]muuttamista osana toista liikkuvuuspakettia. Ehdotettujen muutosten tarkoituksena oli tarjota uusia ja entistä tehokkaampia tukitoimenpiteitä tavaraliikenteen siirtämiseksi maanteiltä rautateille,

Näiden keskeisten politiikkojen lisäksi pyritään ratkaisemaan rautatieliikenteen meluun liittyviä ongelmia, juurruttamaan rautatieliikenne entistä paremmin multimodaaliseen liikennejärjestelmään hyödyntämällä digitaaliteknologiaa sekä vauhdittamaan innovointia, etenkin Shift2Rail-yhteisyrityksen[27] puitteissa toteutettavalla toiminnalla.

Rautatiealaa ei myöskään voida tarkastella muista liikennemuodoista erillisenä: sen kilpailukykyyn vaikuttavat osaltaan intermodaalisten kuljetusten kilpailupuitteet. Siksi komissio pyrkii saamaan intermodaaliset kilpailuehdot tasapuolisiksi muun muassa Eurooppa liikkeellä -liikkuvuuspaketin avulla, johon sisältyy esimerkiksi eurovinjettidirektiivin[28] muuttaminen. Komissio on myös teettänyt kattavan selvityksen liikenteen ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin. Sen avulla voidaan arvioida, missä määrin jäsenvaltioissa toteutuvat ”käyttäjä maksaa”- ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteet kaikkien liikennemuotojen osalta.

---

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

24 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22–32).

25 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/59/EY, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, vetureita ja junia rautateillä yhteisössä ajavien veturinkuljettajien hyväksymisestä (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 51–78).

26 Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

27 https://shift2rail.org/

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

Rautatiemarkkinoiden luotettava seuranta on edelleen ensisijainen keino pysyä perillä markkinoiden kehityksestä ja vertailla suorituskykyä.