EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 18.10.2007
KOM(2007) 608 lõplik

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas

{SEK(2007) 1322}
{SEK(2007) 1324}
{SEK(2007) 1325}

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas

1. TAUST

1.1 Raudteekaubaveo väike turuosa ja suured võimalused

Kaubaveo maht on ajavahemikul 1995–2005 kasvanud igal aastal 2,8 %, mis ületab SKP kasvu samal ajavahemikul. Veonduse tehniline pool (infrastruktuurid ja sõidukid) on märkimisväärselt edasi arenenud, samuti on muutunud lastiomanike suhtumine, kes on veoettevõtjate suhtes järjest nõudlikumad. Raudteekaubaveo osakaal kõigist veoliikidest on jätkuvalt vähenenud ning jäänud alates 2005. aastast[1] püsima ligikaudu 10 % juurde, mis on alates 1945. aastast madalaim osakaal (vt I lisa[2]).

Praegu esineb raudteekaubaveo puhul mitmeid probleeme, mis selgitab osaliselt asjaomase valdkonna suutmatust oma turuosa suurendada. Probleemid on peamiselt seotud veonduse usaldusväärsuse, pakutava veomahu, teabe haldamise, keskmise kiiruse ja paindlikkusega.

Samas tundub, et on tekkimas uusi võimalusi. Nüüdsest konkurentsile avatud raudteekaubavedu on hakanud teatavates liikmesriikides uuesti kiiremini arenema, mille põhjuseks on eeskätt arvukamad kaubandussuhted, maanteede ülekoormus, kütuse hinna tõus ja keskkonnakaitsega seotud mureküsimused. Samuti kasvab endiselt konteinerveo ja pikamaaveo maht, mille puhul raudteel on ilmselgeid eeliseid (vt I ja II lisa).

1.2 Ühenduse juba võetud meetmed

Euroopa Ühendus on juba viisteist aastat rakendanud poliitikat, mille eesmärk on anda raudteesektorile uut dünaamikat; poliitika on koondunud eeskätt kolme telje ümber:

– esimese[3] ja teise[4] raudteepaketiga loodi üleeuroopaline kaubaveoturg. Raudteekaubaveo turu järkjärgulise ja alates 2007. aasta jaanuarist täieliku avanemisega kaasnes traditsiooniliste ettevõtete ümberkorraldamine. Ajavahemikul 2001–2004 vähenesid raudteekaubaveoga seotud kulud 2 % võrra aastas ning selle veoliigi suhtes kehtivad maksumäärad 3 % võrra aastas[5];

– tehnilise koostalitlusvõime ja ühiste ohutuseeskirjade väljaarendamine. Siin võib loetleda hiljutised Euroopa rongijuhiluba käsitlevad algatused ja 2006. aasta lõpus komisjoni tehtud ettepanek veeremi ristkasutuse lubamise kohta.

---

1 EU 25, aluseks on jõudlus (tonne km kohta)

2 Lisad on koondatud komisjoni talituste töödokumenti „Teatise „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas" lisa".

3 26. veebruari 2001. aasta direktiivid 2001/12, 2001/13 ja 2001/14. Vt aruanne esimese raudteepaketi ellurakendamise kohta – KOM(2006)189, 3.5.2006.

4 Direktiivid 2004/49/EÜ, 2004/50/EÜ, 2004/51/EÜ ja 29. aprilli 2004. aasta määrus nr 881/2004/EÜ.

5 CER (Euroopa Raudteede Ühendus), The Future of Rail Freight in Europe (Euroopa raudteekaubaveo tulevik).

– Raudteevõrgustiku arvamine üleeuroopalise transpordivõrgustiku (TEN-T) hulka. Mitmetele raudteeprojektidele anti rahalist toetust TEN-T vahenditest. TEN-T programmi raames toetas ja julgustas komisjon ka ühise kontrolli-, juhtimis- ja signaalimissüsteemi ERTMS väljaarendamist, millega kavatsetakse asendada olemasolevad riiklikud süsteemid. Ühendus annab raudteesektorile olulist rahalist toetust ka oma ühtekuuluvuspoliitika kaudu.

Loetletud algatused ei ole siiani andnud loodetud tulemusi. Liikmesriigid peavad viima lõpule raudtee valdkonda hõlmavate Euroopa õigusaktide rakendamise. Edusammud koostalitlusvõime alal on aeglased, probleemid piiridel jätkuvad. Seetõttu esineb raudteekaubaveos endiselt olulisi kvaliteediprobleeme. Rahvusvahelise Raudtee/Maanteetranspordifirmade Liidu andmetel jõudis maantee-raudtee ühendveo[6] puhul 2006. aastal[7] õigeaegselt kohale vaid 53 % rongidest.

Üldises plaanis nähtub ühenduse tegevuse tulemuste analüüsist, et riikide tasandil on olukord parem kui rahvusvahelisel tasandil. Euroopa Liidu algatused ei ole siiani suutnud vajalikul määral vähendada Euroopa raudteeturu killustatust.

1.3 Ühise transpordipoliitika suunised

Valges raamatus Euroopa transpordipoliitika kohta aastani 2010, milles sätestatakse eesmärk minna maanteeveolt üle raudteeveole, nähakse ette „põhiliselt kaubaveoks kasutatavate multimodaalsete koridoride” loomist. Valge raamatu 2006. aasta vahekokkuvõttes keskenduti Euroopa Liidu eesmärgile arendada koosmodaalsust, st „veoliikide tõhusat kasutamist ühe- või mitmeliigilises veos”[8] ning otsustati uuesti käivitada „raudtee kaubaveovõrgustiku” edendamise projekt (vt III lisa).

Ka komisjoni 2006. aasta juuni teatises[9] „Kaubaveologistika Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti” rõhutati vajadust võtta meetmeid põhiliselt raudteekaubaveoks kasutatava võrgustiku loomise toetamiseks. Sellise võrgustiku loomine on jätk asutamislepingus sätestatud ühtse turu arendamisele ning Lissaboni kavas püstitatud majanduskasvu ja tööhõive edendamise eesmärkidele. Lisaks sellele toetab see Euroopa ametiasutuste rakendatavat jätkusuutliku arengu poliitikat.

2. PÕHILISELT KAUBAVEOKS KASUTATAVA RAUDTEEVÕRGUSTIKU EESMÄRGID JA VÕIMALUSED

2.1 Käesoleva teatise eesmärk on Euroopa struktuurse raudteevõrgustiku rajamine, mis oleks TEN-T osa ja mis võimaldaks suurendada kaubaveo usaldusväärsust ja kvaliteeti

Järjest tõhusama autoveo kontekstis peab raudteevedu muutuma konkurentsivõimelisemaks, seda eeskätt just kvaliteedi mõttes. Logistikateenuste klientide jaoks tähendab kvaliteet eeskätt konkurentsivõimelist veoaega, kaubaveo usaldusväärsust ja vajadustele vastavat

---

6 Ühendveod moodustavad ligikaudu 15 % raudteekaubaveo mahust.

7 Rahvusvaheline Raudtee/Maanteetranspordifirmade Liit (UIRR) peab lubatavaks maksimaalselt 30minutilist hilinemist.

8 Koosmodaalsuse määratlus transpordipoliitikat käsitleva Valge raamatu vahekokkuvõttes.

9 KOM(2006) 336 (lõplik).

veomahtu. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb üheaegselt rakendada mitut lähenemisviisi, mille puhul käsitletakse kogu Euroopa Liidu territooriumi tegevuskorda ja koordineeritud tegevusi. Siia kuulub ka infrastruktuuri kättesaadavus.

Käesoleva teatise eesmärk on toetada Euroopa struktuurse raudteevõrgustiku rajamist, mille vahendusel pakuks kaubavedu praegusest kvaliteetsemat teenust nii veoaegade, usaldusväärsuse kui ka veomahu mõistes. Teenuse kvaliteedi paranemine kogu võrgustikus peaks avaldama positiivset mõju kaubaveoturu segmentidele tervikuna, sealhulgas ka vagunilastile. Eesmärk asetub komisjoni nende algatuste konteksti, mis on tehtud Euroopa raudteekaubaveo kvaliteedi parandamise nimel. Pärast seda, kui komisjoni poolt kolmanda raudteepaketi raames esitatud määruse ettepanek tagasi lükati, on komisjon võtnud kohuseks jälgida tähelepanelikult asjaomases valdkonnas tehtavaid edusamme ning teha võimalikke uusi ettepanekuid, et toetada ja julgustada sektoris tehtavaid pingutusi.

Võrgustik võiks lähtuda olemasolevatest üleeuroopalistest transpordivõrgustikest, sealhulgas kaubaveovõrgustikust, mida kirjeldatakse direktiivis 2001/12/EÜ, ning ERTMSi väljaarendamiseks esmatähtsatest või Euroopa uurimisprojektide (Eufranet, Trend, Reorient ja New Opera) raames kindlaks määratud koridoridest. Järgmisel joonisel on visandatud ülevaade koridoridest, mis võiksid olla osutatud võrgustikuga hõlmatud.

INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK

Rail freight-oriented network

Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004

Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007

© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Põhiliselt raudteekaubaveoks kasutatava Euroopa võrgustiku rajamiseks juba tehtud algatused

Sektoris tegutsevad ettevõtted ja liikmesriigid, keda mõnikord on innustanud ka komisjon, on juba varem võtnud mitmeid meetmeid rahvusvaheliste raudteetelgede väljaarendamiseks, mis tagaksid kaubaringluseks head tingimused, ning arendanud koostööd eri infrastruktuuri haldajate vahel investeeringute kavandamiseks ja rahvusvahelise kaubaliikluse haldamise parandamiseks.

Sellistest algatustest võiks nimetada järgmisi (vt IV lisa):

– koostalitlusvõime arendamine eeskätt liikluskorralduse koostalitusvõime tehnilise kirjelduse (OPE KTK) kaudu ja kogu kontinendi ulatuses rongiliiklust käsitleva teabe paremaks haldamiseks kavandatud kaubaveo teenuste telemaatiliste seadmete koostalituse tehnilise kirjelduse (TAF KTK)[10] väljaarendamine;

– süsteemi Europatirails[11] rakendamine. See on süsteem, mis teatavates liikmesriikides teavitab kasutajaid reaalajas rongide asukoha ja nende võimaliku hilinemise kohta;

– struktuuri RailNetEurope[12] (RNE) rajamine, mis pakub oma klientidele rahvusvahelisi rongiliine ja mille puhul on tegemist väga kasuliku vahendiga enamiku infrastruktuuri haldajate tegevuse koordineerimiseks;

– TEN-T võrgustiku olulise infrastruktuuri, nagu „Betuwe line”, väljaehitamine;

– ERTMSi väljaarendamise käigus piki kuut olulist Euroopa kaubaveotelge[13] kulgevate koridoride tugistruktuuri loomine liikmesriikide ja infrastruktuuri haldajate poolt. See algatus hõlmab iga koridori jaoks ministrite allkirjastatud pöördumiskirja ja iga koridori jaoks on komisjon määranud Euroopa koordinaatori. Käesolevas teatises esitatud peamised meetmed rajanevad sellel kogemusel.

Kõik nimetatud meetmed aitavad koos TEN-T programmiga kaasa põhiliselt kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku loomisele. Komisjon soovib neid toetada, soodustada nende levitamist ja neid täiendada.

2.3 Valitud stsenaarium – võtta uusi meetmeid kaubaveole orienteeritud võrgustiku loomiseks

Põhiliselt kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku loomiseks uuriti mitmeid stsenaariume – lasta sektori ettevõtjatel ja liikmesriikidel tegutseda ilma täiendava ühendusepoolse ergutuseta; võtta rida uusi meetmeid selleks, et luua põhiliselt kaubaveoks

---

10 TAF KTK ja selle väljaarendamise kava eesmärk on arendada raudteekaubavedu käsitleva teabe haldamise koostalitlusvõimelisi süsteeme.

11 Europtirails on komisjoni toetusel infrastruktuuride haldajate rühma poolt väljatöötatud tarkvara. See võimaldab neil reaalajas jälgida riikidevaheliste rongide marsruuti.

12 RNE, infrastruktuuri haldajate algatusel loodud struktuur, mis pakub eeskätt rahvusvahelisi „kasutamisvalmis” rongiliine ja annab operaatoritele rahvusvaheliste veokanalite asukoha määramiseks ühtse lähtekoha.

13 Kuus ERTMSi koridori on: A (Rotterdam–Genova), B (Stockholm–Napoli), C (Antwerpen–Basel–Lyon), D (Valencia–Lyon–Ljubljana–Budapest) , E (Dresden–Praha–Budapest), F (Duisburg–Berliin–Varssavi).

kasutatav võrgustik, mis koosneks täielikult kaubaveoks ette nähtud rongiliinidest ning nii kauba kui ka reisijate vedu võimaldavatest rongiliinidest; käivitada eriprogramm raudteevõrgustiku loomiseks, mida kasutatakse täielikult kaubaveoks.

Viimane stsenaarium tundub olevat komisjoni varem püstitatud eesmärgi saavutamiseks kõige tõhusam lahendus. Samas võib see lahendus olla ülemäära optimistlik, liialt kulukas ja realiseeritav vaid pikaajalises plaanis. Analüüsides juba võetud meetmeid, tundub, et esimene stsenaarium ehk praeguse olukorra säilitamine ühenduse tasandil ei ole piisav.

Teine stsenaarium, mis hõlmab algatuste tegemist eeskätt selleks, et paremini koordineerida eri liikmesriikide infrastruktuuri haldajate tegevust ning soodustada ja toetada koridoride rajamist, tundub keskpikas perspektiivis olevat püstitatud eesmärkide saavutamiseks tasakaalustatud lahendus. See peab täiendama juba käimasolevaid algatusi ja hõlmama nii õiguslikke, rahanduslikke kui poliitilisi meetmeid. Vajaminev rahaline toetus on selle lahenduse korral väiksem kui täielikult kaubaveoks ettenähtud võrgustiku puhul. Samas ei tohi alahinnata seda, kui oluline on kindlaks määrata võimalikud rahastamisallikad. Pikemaajalises plaanis võib see töö viia välja kas osaliselt või täielikult kaubaveoks mõeldud raudteevõrgustiku väljakujunemisele.

3. KAUBAVEOLE ORIENTEERITUD EUROOPA RAUDTEEVÕRGUSTIKU MOODUSTAMINE – VÄLJAPAKUTUD TEGEVUSED

Kaubaveole orienteeritud võrgustiku moodustamiseks on üks võimalikke lähenemisviise rahvusvaheliste koridoride väljaarendamine. See täiendaks ERTMSi väljaarendamiseks võetud meetmeid, keskendudes haldamise ja kasutamise probleemidele. Kindlaksmääratud koridorid täiendaksid korralikult piiritletud infrastruktuuri koridoride haldamist ja kasutamist käsitlevate meetmete rakendamise läbi. Koridoride kindlaksmääramine ja töölerakendamine eeldab nii infrastruktuuri haldajate kui ka liikmesriikide ja komisjoni tegutsemist. Kavandatu kohaselt hõlmab iga koridor eraldi tugistruktuuri eeskätt koridori haldamiseks, infrastruktuuri jõudluse suunamiseks infrastruktuuri jõudluse koordineeritud ja kaubavedu eelistavat haldamist, liikluse ülekoormatuse puhul kaubaveole eelisjärjekorra andmist, raudtee kõrvalteenustele juurdepääsu parandamist ning teenuse osutamise kvaliteeti (vt ka V lisa, milles on esitatud iga alljärgneva teema kohta täpsemini praeguse etapi problemaatika ja määratletud eesmärgid). Praegu kavatseb komisjon lülitada mõned tegevuskavas osutatud õigusaktid 2008. aastaks kavandatud esimese raudteepaketi ümbersõnastamise ettepanekusse.

3.1 Kaubaveole orienteeritud koridori loomine

Liikmesriikide loogikale põhinevast tegutsemisest tulenev infrastruktuuride liialt killustatud haldamine piirab finantsinvesteeringute tõhusust ja rahvusvahelise liikluse operatiivset haldamist. TEN-T programmi raames juba tehtud algatused ja ERTMSi väljaarendamine väärivad seda, et neid toetatakse ja täiendatakse. Liikmesriikide ja infrastruktuuri haldajate juhitavad koridoride tugistruktuurid võimaldavad infrastruktuuri operatiivset haldamist koordineerida oluliselt paremini kui praegu, seda ka maksustamise, rongiliikluse ja investeerimisvajaduste väljaselgitamise seisukohast. Need tugistruktuurid aitavad optimeerida investeerimiseks suunatud rahaliste vahendite kasutamist, lihtsustada piiriületamise haldus- ja tehnilisi menetlusi, parandada läbitavate liikmesriikide infrastruktuurides teenuse katkematust ja pakkuda tänu sellele rahvusvahelise raudteekaubaveo ettevõtjatele kokkuvõttes hõlpsasti juurdepääsetavat teenust.

Komisjon teeb ka kaubaveole orienteeritud koridori tugistruktuuride kohta õigusliku määratlemise ettepaneku, milles täpsustatakse eeskätt selle koridoriliigiga seotud peamisi eeskirju.

Komisjon julgustab liikmesiike ja infrastruktuuri haldajaid looma kaubaveole orienteeritud riikidevahelisi koridore. 2012. aastaks peab iga liikmesriik osalema vähemalt ühes koridoristruktuuris.

Komisjon võtab vaatluse alla koridori struktuuride tegevuseks vajalikud võimalikud rahastamisallikad olemasolevate programmide raames.

3.2 Teenuse kvaliteedi mõõtmine koridori ulatuses

Tundub, et kvaliteet on raudteekaubaveo puhul endiselt üks valupunkte ja et kliendid nõuavad selles valdkonnas suuremat pühendumust ja läbipaistvust. Komisjon leiab, et kvaliteet peab kogu kaubaveole orienteeritud raudteevõrgustiku ulatuses olema esmaklassiline. Teenuse kvaliteedi paranemine selles üleeuroopalises võrgustikus peaks avaldama positiivset mõju raudteekaubaveole laiemalt. Hiljem võiks kaubaveole orienteeritud koridoride puhul saavutatud kvaliteet kujuneda teetähiseks kogu sektori jaoks Euroopas.

Pärast mõju hindamist teeb komisjon ettepaneku kvaliteedinäitajate avaldamist käsitleva õigusliku vahendi kohta.

Üldises plaanis jätkab komisjon kõikide selliste meetmete toetamist, mille eesmärk on suurendada raudteekaubaveo teenuste kvaliteeti käsitleva teabe läbipaistvust.

Komisjon avaldab enne 2008. aastat aruande meetmetest, mida raudtee-ettevõtjad on võtnud oma kaubaveoteenuste kvaliteedi parandamiseks.

3.3 Koridori infrastruktuuri jõudlus

Mõned lõigud on praegu ülekoormatud, eeskätt teatavate Euroopa Liidu keskmes paiknevate piirkondade suured kaubaveoteljed. Eri uuringud raudteeliikluse prognooside kohta Euroopas näitavad, et tekkimas on täiendavad liikluse kitsaskohad, mis võivad muutuda 2020. aasta paiku väga problemaatiliseks. Kui selle nähtusega piisavalt tõhusalt ei võidelda, võib kaubaveole orienteeritud koridorides toimuv liiklus olukorda veelgi raskendada. Kaubaveo konkurentsivõimet saab suurendada veel iga rongi veomahu suurendamisega. See eeldab infrastruktuuri vastuvõtuvõime suurendamist rongide pikkuse, mõõtmete, teljekoormuse ja maksimaalse kiiruse osas. Neist asjaoludest nähtub, et kaubaveole orienteeritud koridorides tuleb rakendada koordineeritud ja läbimõeldud sihtinvesteeringuid, et tagada võimalikult sujuv liiklus ja konkurentsivõimelisem raudtee.

Komisjon nõuab, et koridoride tugistruktuuride osas töötataks välja investeerimiskava, mille eesmärk on likvideerida liikluse kitsaskohad ning ühtlustada ja parandada infrastruktuuri vastuvõtuvõimet eeskätt rongide pikkuse ja mõõtmete abil.

Komisjon uurib võimalust laiendada ühenduse õiguslikku raamistikku tehnilistele nõuetele, millele kaubaveole orienteeritud koridorid peavad vastama.

Komisjon tutvub nende investeeringute võimalike rahastamisallikatega olemasolevate programmide raames.

3.4 Rongiliinide jaotamine – rohkem koordineerimist ja eelisõiguse andmine rahvusvahelisele kaubaveole

Praegu otsustab rongiliinide jaotamise üle iga infrastruktuuri haldaja, lähtudes liikmesriikides kehtivatest eri eeskirjadest. Erinevused võivad hõlmata jaotamise menetlusi või kaubaveo eelistamist võrreldes teiste veoliikidega. Iga koridori rongiliinide eraldamise eeskirjad tuleks ühtlustada, et muuta koridor tõeliselt kaubaveole orienteerituks ning jagada veomahud viisil, et kaubaveol, eeskätt rahvusvahelisel, oleks kasutada jõudsad ja usaldusväärsed rongiliinid. See võib näiteks hõlmata veomahtude jagamise ühist kavandamist kõikide koridori haldajate poolt, mille puhul võetakse arvesse kohaliku ja üleriigilise reisijateveoga seotud piiranguid, võimaldades seejuures optimeerida veomahtude haldamist suurema rahvusvahelise koostöö abil. Veelgi enam – et suurendada raudteekaubaveo atraktiivsust klientide jaoks, võib ka teistel ettevõtjatel peale raudtee-ettevõtjate lubada taotleda rongiliine kaubaveole orienteeritud võrgustikus. Praegused ühenduse õigusaktid hõlmavad juba seda küsimust käsitlevaid meetmeid. Asjaomaseid õigusakte tuleks täpsustada või tugevdada, et toetada senisest suuremal määral infrastruktuuri haldajate vahelist koostööd ja parandada rahvusvahelise liikluse haldamist.

Komisjon teeb täiendavaid õigusakti ettepanekuid rongiliinide rahvusvahelise jaotamise ja rahvusvahelise kaubaveo eelistamise kohta.

Komisjon teeb ettepaneku anda kinnitatud kandidaatidele õigus taotleda rongiliine kogu kaubaveole orienteeritud võrgustiku ulatuses.

Komisjon julgustab infrastruktuuri haldajaid pakkuma senisest enam suure jõudlusega rahvusvahelisi rongiliine ja süvendama juba käimasolevaid töid RailNetEurope'i raames.

Komisjon esitab selgemad piirid rahvusvahelise liikluse korraldamisega seotud ametiasutuste pädevuse küsimuses ja soodustab nende asutuste koostöö edendamist.

3.5 Tähtsuse järjekorra kindlaksmääramine liikluse häirete korral

Nagu osutati 2. peatükis, on teatav hulk võrgustiku lõike sageli üle koormatud. Muud lõigud võivad olla järgnevate aastate jooksul sama probleemi ees. Telgede puhul, kus sellises olukorras antakse eelis kaubaveole, tuleks täpsustada kehtivaid õigusakte, milles sätestatakse liikluse järjestamine rongiliini häirete korral. Raudteekaubaveo jõudlust ja kvaliteeti ei ole võimalik parandada, kui seda jäävad mõjutama probleemid, mida võib mõnikord põhjustada mõni muu veoliik, eeskätt suurte linnastute läheduses. Selleni jõudmiseks peavad rongiliinid olema usaldusväärsemad. Selleks tuleb paremini ühtlustada eelisjärjekorra andmise eeskirju kaubaveole orienteeritud koridorides.

Komisjon teeb ettepaneku tugevdada olemasolevaid õiguslikke meetmeid, milles käsitletakse võrgustiku häirete korral rahvusvahelise kaubaveo rongiliinidele eelisjärjekorra andmist.

Komisjon palub koridori tugistruktuuridel ja asjaomastel infrastruktuuri haldajatel ühtlustada eelisjärjekorra eeskirju kogu nende vastutusala ulatuses.

3.6 Raudteega seotud täiendavad teenused (eeskätt terminalid ja sorteerimisjaamad)

Täiendavad raudteeteenused, eeskätt terminalid ja sorteerimisjaamad on raudteekaubaveo tänapäevase mudeli olulised sõlmpunktid. Seepärast tuleks täiustada meetmeid, mille eesmärk on koordineerida ja parandada kaubaveole orienteeritud koridoride kasutust; selleks viiakse ellu algatusi, mis toetavad terminalide ja sorteerimisjaamade suutlikkuse suurendamist kaubaveole orienteeritud raudteevõrgustikus. See hõlmab kahte tahku: julgustada investeerimist terminalide ja sorteerimisjaamade vastuvõtuvõime suurendamiseks ning muuta juurdepääs terminalidele ja sorteerimisjaamadele kõikide koridore kasutavate raudtee-ettevõtjate jaoks läbipaistvamaks ja mugavamaks. Erilist tähelepanu tuleb pöörata juurdepääsule sadamates asuvatele raudtee infrastruktuuridele ja nende haldamisele.

Komisjon kutsub koridoride tugistruktuure ja infrastruktuuri haldajaid looma koostöös asjaomaste ettevõtjatega hästi toimiv ja kohandatud terminalide ja sorteerimisjaamade võrgustik.

Komisjon võtab vaatluse alla asjaomaste investeeringute võimalikud rahastamisallikad olemasolevate programmide raames.

Samuti uurib komisjon võimalust täiustada olemasolevaid õigusakte, et parandada täiendavate raudteeteenuste läbipaistvust ja nendele juurdepääsu.

4. ETTEPANEKUS SISALDUVATE MEETMETE JÄRELEVALVE

Kõikide osutatud meetmete üle teostab struktureeritud arutelu raames järelevalvet strateegiline töörühm koos liikmesriikide, infrastruktuuri haldajate ja raudtee infrastruktuuride kasutajate esindajatega. Töörühmal on muu hulgas volitused määrata kindlaks koridorid ja nende tunnused, täpsustada võetavaid õiguslikke ja tegevuslikke meetmeid ning määrata kindlaks koridoride tugistruktuuride pädevus- ja vastutusalad. Töörühm peab lõpetama oma töö 2008. aasta esimesel poolaastal.

ERTMSi väljaarendamisega seotud tööd põhiliselt kaubaveoks kasutatavatel Euroopa raudteetelgedel jätkuvad Euroopa koordinaatori järelevalve all samaaegselt käesolevas teatises esitatud algatustega, neid täiendades.

Tuleb märkida, et käesolev teatis kuulub komisjoni töökavasse, mis hõlmab mitmeid tegevusi, millest mõned toetavad suuremal või vähemal määral otseselt kaubaveole orienteeritud üleeuroopalise võrgustiku kiireloomulist väljaehitamist. Nende hulgas tasub nimetada:

– õigusakti ettepanek veeremi ristkasutuse võimaldamise kohta;

– algatus raudteemüra vähendamise kohta;

– mõttevahetus liikmesriikide infrastruktuuri haldajate vahel mitmeaastaste lepingute sõlmimise kohta;

– teatis Euroopa logistikaga seotud tegevuskava kohta;

– teatis raudteeturu seirekava (*Rail Market Monitoring Scheme* – RMMS) kohta;

– Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) arendamiskava koostamine;

– TEN-T võrgu väljaehitamine, mis hõlmab otsuses 884/2004/EÜ määratletud eelisprojekte;

– käimasolevad tööd väliskulutuste arvessevõtmiseks.

Mitmed esitatud meetmed on seotud liikmesriikide ja kõigi raudteesektori ettevõtjate algatustega, ettepanekus sisalduva tegevuskava õnnestumine eeldab nende algatuste lülitamist kaubaveole orienteeritud raudteevõrgustiku projekti ja nende aktiivset kaasamist selle projekti elluviimisesse. Tegevuskava õnnestumine eeldab samuti juba tehtud püüdluste jätkamist, eriti tehnilise koostalitluse arendamise ning halduslike ja tehniliste menetluste lihtsustamise valdkonnas liikmesriikidevahelistel piiridel. Ja lõpuks peavad riikide, regioonide ja avalike või eraõiguslike poolte algatused raudteekaubaveo arendamiseks piirkondlikul või kohalikul tasandil täiendama ühenduse tegevust üleeuroopalise struktuurse raudteevõrgustiku loomisel.