

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 17.9.2010
KOM(2010) 474 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Euroopa ühtse raudteepirkonna väljaarendamise kohta

KOMISJONI TEATIS

Euroopa ühtse raudteepiirkonna väljaarendamise kohta

1. SISSEJUHATUS

1.1. Üldine taust

Kahel viimasel sajandil on raudteevedu arenenud peamiselt riigisiselt: iga riik on kohalikele vajadustele tuginedes loonud oma raudteesüsteemi ning riigi tööstussektor koos raudteeveo-ettevõtjatega on vastu võtnud oma tehnilised ja tegevusstandardid. Seepärast on Euroopa raudteestruktuur killustunud, mis ikka veel takistab märkimisväärselt Euroopa ühtse raudteepiirkonna väljaarendamist. Killustatuse tõttu esineb tõsiseid probleeme eelkõige seoses kaubaveo tõhususe, paindlikkuse ja usaldusväärsusega ning ka käitamiskulud on suured, mistõttu raudteel on raske konkureerida teiste veoliikidega ja uued raudteeturule tulijad ei ole huvitatud erainvesteeringute tegemisest.

Pärast pikka langusperioodi on Euroopa raudteesektoril alates 2000. aastast õnnestunud suurendada reisijate arvu ja kaubaveomahtu ning stabiliseerida oma turuosa ühendvedude valdkonnas. Kriisi alguseks oli raudteesektori tööhõive kiire vähenemine peatunud, kuna töökohtade vähendamist turgu valitsevates ettevõtjates aitas osaliselt tasakaalustada uute töökohtade loomine vastloodud raudteeveo-ettevõtjates ja teenindusettevõtjates. Ka ohutus on oluliselt paranenud. EL 15 riikides vähenes õnnetustes surma saanud raudteereisijate keskmine arv 2005.–2007. aastal 47ni võrreldes 104ga aastatel 2000–2002. Sarnased olid ka suundumused enamikus EL 12 riikides.

Hoolimata sellistest suundumustest ei ole olnud võimalik suurendada ühendvedude turuosa raudtee-kaubaveo ja raudtee-reisijateveo valdkonnas sellises ulatuses nagu on ette nähtud 2001. aasta transpordipoliitika valges raamatus seatud eesmärkidega. Peale selle näitab turgu valitsevate ettevõtjate ja uute turule tulijate osakaal, et turu avamise eeldatav mõju on avaldunud aeglaselt. Muude kui turgu valitsevate raudtee-kaubaveoettevõtjate turuosa oli 2008. aasta lõpus üle 40 % kolmes liikmesriigis (Rumeenias, Ühendkuningriigis ja Eestis), samal ajal kui mitmes liikmesriigis on nii raudtee-kaubaveo kui ka raudtee-reisijateveo teenuste turg ikka veel monopoolses seisundis. Üldiselt on ka kaubaveoturg muutunud stabiilsemaks riikides, kus turu avamine on olnud kiirem ja kus uute turule tulijate osakaal on suurem.

Siiski on kvaliteediprobleemide (eelkõige usaldusväärsusega seotud probleemide) tõttu raudteesektoril raske oma positsiooni ELi transpordisüsteemis säilitada, rääkimata selle parandamisest, hoolimata keskkonnapiirangutest tulenevast kasvupotentsiaalst, raudtee-kaubaveo edust mujal maailmas ning elanike ja vedajate survest kasutada raudteevedu senisest enam.

1.2. Raudteeliikluse areng ELis

Ajavahemikus 1990–2000 vähenes raudtee-kaubaveo maht 526,3 miljardilt tonnkilomeetrilt 403,7 miljardile tonnkilomeetrile (peamiselt oli see tingitud EL 12 riikide väga negatiivsetest suundumustest) ning seejärel suurenes see EL 27 riikides 453,1 miljardi tonnkilomeetrini 2007. aastal (+12,2 %). Ka raudtee-reisijateveo teenuste maht vähenes 1990. aastatel (420,1 miljardilt reisijakilomeetrilt 1990. aastal 370,7 miljardi reisijakilomeetrini 2000. aastal jällegi tingituna EL 12 riikidest) ning seejärel suurenes 2007. aastal teenuste maht EL 27 riikides 395,3 miljardi reisijakilomeetrini (+6 %), hoolimata sellest, et vastav näitaja vähenes Kesk- ja Ida-Euroopas veelgi (-18,4 % EL 12 riikides).

Raudtee-kaubaveo ja raudtee-reisijateveo tulemuslikkuse näitajad

Miljardites

	1990		2000		2007	
	kaubad (tonn-kilomeetrites)	reisijad (reisijakilomeetrites)	kaubad (tonn-kilomeetrites)	reisijad (reisijakilomeetrites)	kaubad (tonn-kilomeetrites)	reisijad (reisijakilomeetrites)
EL 15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
EL 12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
EL 27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Tänu 2000.–2007. aasta positiivsetele suundumustele on raudteeveo osakaal ELi-sisestes ühendvedudes jäänud alates 2000. aastast üldiselt samaks. Raudtee osakaal ELi-sisestes kõigis kaubavedudes on endiselt ligikaudu 11 %. Sisemaa-kaubavedude (v.a meritsi või õhuteed pidi) osakaal on veidi üle 17 %. Raudteekaal osa ELi-sisestes reisijatevedudes on ligikaudu 6 %. Arvestades üksnes maismaad pidi toimuvaid vedusid, moodustavad raudteeveod 7% reisijatevedudest.

2008. aasta andmed näitavad kaubaveomahu vähenemist kõigi veoliikide lõikes ligikaudu 2 %, mis oli peamiselt tingitud majanduskriisi puhkemisest kõnealuse aasta teisel poolel. Reisijateveosektoris raudtee osakaal suurenes mõnevõrra tänu kiirliikluse mahu keskmisest suuremale kasvule. 2008. aasta sündmused mõjutasid kaubaveoliikide jaotust väga vähe, samal ajal kui majanduskriisi süvenedes 2009. aastal vähenes raudtee-kaubaveo maht teiste veoliikidega võrreldes veidi rohkem. Seega on tõenäoline, et raudtee-kaubaveo osa ühendvedudes on lühiajaliselt vähenenud. Ka reisijateveo maht vähenes 2009. aastal, eriti ärireisijate osas, kuid tundub, et raudteesektoril ei ole läinud palju halvemini kui teistel veosektoritel. Praegused majandustingimused on võimendanud raudteeturu mõnesid struktureid puudujääke ja kiirendanud raudteesektori konsolideerimist; turgu valitsevad ettevõtjad omandasid 2008. ja 2009. aastal mitu uut kaubaveoteenuste osutajat¹.

1.3. ELi raudteepoliitika eesmärgid

Raudteevedu on keskkonnahoidlik veoliik, mis võimaldab välja töötada uusi energiasäästlikke liikuvusliike, tänu millele vähendatakse ohtu, et saaste, ummikute (eriti kui kasutatakse mittefossiilsest kütusest saadud elektrit) ja kliimamuutustega seotud probleemid süvenevad. Raudteesektor võimaldab osutada kvaliteetseid,

¹ KOM(2009) 676, 18.12.2009, lk 15.

usaldusväärseid, ohutuid ja turvalisi teenuseid, ning hõlbustada seega Euroopa majanduse jätkusuutlikku arengut.

Nagu vulkaanituhast põhjustatud kriis näitas, on vaja jätkata eri veoliikide arendamist, et tagada Euroopa transpordisüsteemi usaldusväärsus, arvestades et Euroopa majandus sõltub sellest. Selline mitmekesisus on oluline, kuna pakub suuremaid võimalusi kliimamuutuste vastaseks võitluseks ja energiapuuduse tagamiseks. Euroopa tootjad on raudteetehnikavaldkonnas (eriti kiirraudteesektoris) maailmas juhtpositsioonil. Selle näitamiseks ja Euroopa tehnika kasutuselevõtu soodustamiseks teistel turgudel on oluline, et Euroopa raudteesektori positsioon oleks tugev.

ELi raudteepoliitika, aga ka kogu majanduspoliitika oluline eesmärk on seega tagada, et raudteesektori kasvupotentsiaali kasutatakse täielikult ära.

Neid eesmärke arvestades peab Euroopa Liit looma Euroopa ühtse raudteepiirkonna, mis põhineb integreeritud infrastruktuurivõrgul ja koostalitlusvõimelistel seadmetel, mis võimaldavad osutada piiriüleseid veoteenuseid kogu Euroopas ja naaberriikides. Siis oleks kõigil Euroopa raudteeveo-ettevõtjatel võimalik osutada tõhusaid teenuseid, mis vastavad reisijate ja ettevõtjate ootustele, ning pakkuda suuremat konkurentsi teistele veoliikidele, eriti hinna, paindlikkuse, sõiduaja ja täpsuse osas.

Raudteesektori konkurentsivõime ja keskkonnahoidlikkuse suurendamiseks tuleks võtta varem saavutatule tuginevaid täiendavaid meetmeid, mis moodustaksid osa terviklikust strateegiast, millega soodustatakse ELi tõhusa raudteeinfrastruktuuri arendamist, atraktiivse ja tõeliselt avatud raudteeturu loomist, tehniliste ja haldustõkete kõrvaldamist ning teiste veoliikidega võrdsete tingimuste loomist. Käesolevas teatises esitatakse sellise strateegia üldjooned.

2. TÕHUSA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ARENDAMISE EDENDAMINE

Infrastruktuuri arendamiseks ja hooldamiseks tehtavate investeeringute maht ei ole paljudes liikmesriikides ikka veel piisav. Mitmel juhul halveneb olemasoleva infrastruktuuri kvaliteet pidevalt. Piiriüleseid ühendusi (sh ühendusi naaberriikide raudteevõrkudega) ei ole ikka veel piisavalt. Olukord on eriti tõsine Kesk- ja Ida-Euroopas. Võrgu ebapiisav hooldus, aeglane ajakohastamine ja kitsaskohtade suurenemine mõjutavad otseselt kogu sektori konkurentsivõimet. Seoses sellega on Euroopa komisjoni poliitiline eesmärk koondada rahvusvahelised, ELi, liikmesriikide ja erasektori vahendid, et töötada välja uued raudteeveoprojektid, millega tagatakse olemasoleva infrastruktuuri nõuetekohane hooldus ja optimeerimine selliste finantstingimuste abil, millega stimuleeritakse liikmesriike ja kandidaatriike raudteesektorisse investeerima, ning millega lihtsustatakse infrastruktuuri kohandamist vastavalt suurenevatele eriotstarbelistele nõudmistele, eelkõige soodustatakse kiirraudteevõrkude ja kaubaveovõrkude arendamist.

2.1. Raudteeinfrastruktuuri arendamiseks vajalike vahendite koondamine

Üldiselt moodustavad liikmesriikide investeeringud raudteeinfrastruktuuri üksnes väikese osa infrastruktuuriinvesteeringutest; maantee-infrastruktuur saab endiselt suurema osa. Selline tasakaalustamatus on eriti suur Kesk- ja Ida-Euroopas. Seepärast on EL otsustanud eraldada transpordipoliitika jaoks ettenähtud eelarvest

olulise osa raudteeinfrastruktuuride arendamiseks. Selline otsene sekkumine aitab lahendada probleeme, mis on seotud liikmesriikide raudteevõrkude vähese koostalitlusega ning kitsaskohtadega piiriülestel lõikudel. See aitab selgelt võimendada liikmesriikide investeeringuid. Praeguse 2007.–2013. aasta finantsraamistiku kohaselt eraldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) projektideks ette nähtud vahenditest enamik raudteede arendamiseks (üle 63 % TEN-T investeeringutest, st 246 miljonit eurot 390 miljonist eurost). Raudtee osakaal on TEN-T prioriteetsete projektide jaoks eraldatud rahastamise puhul isegi suurem (üle 83 % kõigist rahalistest vahenditest, st 129 miljonit eurot aastatel 2007–2013). Ka ELi teiste vahendite (Ühtekuuluvusfond, Euroopa Regionaalarengu Fond ning Euroopa Investeerimispanka laenud ja tagatised) raames tehakse olulisi investeeringuid raudteesektorisse, eriti Kesk- ja Ida-Euroopas. ELi struktuurifondide ja Ühtekuuluvusfondi vahenditest kulutatakse 2007.–2013. aastal ligikaudu 82 miljardit eurot (23,8 % kõigist eraldatud vahenditest) transpordile ning 23,6 miljardit sellest eraldatakse raudteeinfrastruktuuri jaoks. Laienemisprotsessi kaasatud riigid võivad taotleda rahalisi vahendeid ühinemiseelse abi rahastamisvahendi kaudu ning naaberriigid Euroopa naabus- ja partnerlusinstrumendi kaudu.

Raudteeinfrastruktuuri arendamiseks ette nähtud otserahastamine ELi eelarve kaudu võib suurened, sõltuvalt järgmisest mitmeaastasest finantsraamistikust ning võimalustest luua uusi rahastamisvahendeid ja koondada selleks lisavahendeid. Komisjon esitab lähiajal oma lähenemisi ELi tulevast transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus.

2.2. Raudteeinfrastruktuuri kvaliteedi tagamine sobivate finantstingimuste abil

2008. aasta teatise raudteeinfrastruktuuri kvaliteeti käsitlevate mitmeaastaste lepingute kohta² esitas komisjon meetmed, mida liikmesriigid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peaksid võtma, et tagada olemasoleva raudteeinfrastruktuuri jätkusuutlik rahastamine. Avaliku sektori sekkumine peaks eelkõige olema kooskõlas keskpika kuni pika perioodi investeerimisstrateegiatega ja sisaldama finantstasakaalu põhimõtet ning reeglina tuleks tasude hulka lisada lisarongi käitamisega seotud otsekulud (kõikide kulude tagasisaamine on lubatud üksnes erandkorras ja teatavatel tingimustel).

Turulepääsu hõlmavate ELi kehtivate õigusaktide läbivaatamise raames kavandatud eri muudatuste peamine eesmärk on raudteeinfrastruktuuri jätkusuutlik rahastamine. Komisjon üritab luua finantstingimused, mis hõlmavad pädevate ametiasutuste selgeid kohustusi järgida keskpika ja pika perioodi investeerimisstrateegiaid, mis võimaldavad tänu tõhusamale tasude määramise süsteemile raudteesektori äri võimalusi paremini prognoosida ning anda raudteeveo-ettevõtjatele rohkem stiimuleid investeerida ohutusse, koostalitlusvõimelisse ja keskkonnahoidlikku tehnoloogiasse. Eespool öeldu peaks soodustama erasektori ja avaliku sektori täiendavaid investeeringuid riigi tasandil.

² KOM(2008) 54, 6.2.2008.

2.3. Eriotstarbeliste võrkude arendamine

TEN-T poliitika on üleeuroopaliste kiirraudteeliinide ja kaubaveo-infrastruktuuri arendamisel kesksel kohal. 1990. aastatel laienes kiirraudteevõrk märkimisväärselt. 2001.–2007. aastal kahekordistus kiirraudteeliinide pikkus Euroopas ja hõlmas 2008. aastal 5 764 km ning 2009. aastal oli 2 500 km täiendavate kiirraudteeliinide ehitamine pooleli Belgias, Prantsusmaal, Saksamaal, Itaalias, Hispaanias ja Madalmaades. aastal moodustasid kiirraudteeveod 23 % kogu ELi raudteereisijateveoturust, võttes aluseks reisijakilomeetrid, ning kiirraudteeveod on hõivanud auto- ja õhuvõrkude arvelt turuosa.

Ka raudtee-kaubavedude turg vajab infrastruktuuri majandamise ja käitamise tavaid, mis võimaldavad osutada kaubaveo-ettevõtjatele paremaid ja usaldusväärsemaid teenuseid. Seepärast esitas komisjon 2008. aasta septembris teatise, mis sisaldas suuniseid ja praktilisi ettepanekuid raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteedi jälgimiseks³. Euroopa Parlament ja nõukogu võtavad varsti vastu määruse konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta. Komisjon esitas sellekohase ettepaneku 2008. aasta detsembris. Kui raudtee-kaubaveo turg ei toimi ikka veel rahuldavalt, esitab komisjon ettepaneku täiendavate meetmete kohta.

Raudteeturule pääsu käsitlevate kehtivate ELi õigusaktide läbivaatamisega kavatakse komisjon luua finantstingimused, mis soodustavad avaliku sektori ja erasektori vahendite investeerimist raudteesektorisse.

Raudteeinfrastruktuuri arendamiseks on vaja ka paremat ülevaadet uutest rahastamisvahenditest (nii avaliku sektori kui ka erasektori vahendeid) ning asjakohaseid vahendeid tuleks koondada ka järgimise mitmeaastase finantsraamistiku raames.

Lisaks konkurentsivõimelise raudtee-kaubaveovõrgu loomisele ELis kaalub komisjon, kas raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteedi parandamiseks oleks vaja võtta selliseid täiendavaid meetmeid nagu vahendite loomine raudteeveo-ettevõtjate tulemuslikkuse jälgimiseks ning kvaliteedinäitajate avaldamine.

2011. aastal tutvustab komisjon tulemusi, mis on saavutatud TEN-T ja Euroopa naaberriikide võrkude vaheliste täiendavate ühenduste loomisel ning kandidaatriikide võrkude ühendamisel TEN-T võrkudega.

3. ATRAKTIIVSE JA TÕELISELT AVATUD RAUDTEETURU LOOMINE

3.1. Kehtivate eeskirjade jõustamine ja täiustamine

Komisjon on juba kaua aega leidnud, et siseturu toimimise tõhustamine peaks soodustama raudteesektori tõhustamist ja aitama vastata tarbijate vajadustele. Seega on ELi raudteeturule pääsu käsitlevate õigusaktide arendamisega järk-järgult soodustatud turu avamist nii, et infrastruktuuri majandamine ja veotegevus lahutatakse ka tegelikkuses. Raudtee-kaubavedu ja rahvusvaheline raudtee-

³ KOM(2008) 536, 8.9.2008.

reisijatevedu on olnud konkurentsile täielikult avatud vastavalt alates 2007. aasta jaanuarist ja 2010. aasta jaanuarist.

Siiski piiravad raudteeveo-ettevõtjate vahelist konkurentsi mitmed tegurid, mis tulenevad turgu pikka aega valitsevate ettevõtjate proteksionistlikust vastuseisust ja raudteeinfrastruktuuri konkurentsivastasest majandamisest; raudteeinfrastruktuur on loomulik monopol ja kõik taotlejad peaksid sellele ausatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurde pääsema. Enamikus liikmesriikides on konkurentsivõimeliste raudteeveoteenuste osutamine raske, kuna turutingimused ei ole piisavalt läbipaistvad ja institutsiooniline raamistik ei toimi tõhusalt. Uutel turule tulijatel ei ole ikka veel võimalik saada süstemaatiliselt ja hõlpsalt teavet taotluste või kaebuste esitamise korra kohta. Endiselt diskrimineeritakse uuele turule tulevaid ettevõtjaid, kui nad soovivad pääseda juurde infrastruktuurile, mis tihti kuulub turgu valitsevale raudteeveo-ettevõtjale, ja raudteega seotud teenustele, mida tihti osutavad turgu valitsevad raudteeveo-ettevõtjad.

Liikmesriikide reguleerivatel asutustel on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate üle raske järelevalvet teostada, eelkõige on raske tagada, et uusi turule tulijaid ei diskrimineeritaks, ja kontrollida, kas tasude määramise ja raamatupidamisarvestuse lahususe põhimõtteid kohaldatakse nõuetekohaselt. Sellised probleemid on tihti tingitud töötajate ja vahendite puudusest ning need võivad süveneda juhul, kui reguleeriv asutus ei ole piisavalt sõltumatu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatest, turgu valitsevast raudteeveo-ettevõtjast või ministeeriumist, kellele turgu valitsev ettevõtja kuulub. Konkurentsivõimelist raudtee-kaubavõrku käsitleva määrusega on ette nähtud, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad teevad Euroopa transpordikoridoride siseriiklikes lõikudes tihedamalt koostööd, mis omakorda eeldab, et riikide vastavad reguleerivad asutused teevad samal ajal rohkem koostööd. Nii saadavad kogemused võivad olla kasulikud, kui komisjon peaks hiljem kaaluma, kas kasutada Euroopa ühtse raudteepiirkonna turujärelevalve teostamisel integreeritumat lähenemisviisi. Kehtivates õigusaktides juba käsitletakse neid probleeme teataval määral. Kuid komisjon on teadlik, et probleemid jäävad, kui ELi õiguslikku raamistikku ei rakendata nõuetekohaselt. Seepärast on komisjon juba alustanud rikkumismenetlust nende liikmesriikide suhtes, kes ei kohalda ELi õigust nõuetekohaselt. Samuti tundub, et kehtivaid eeskirju on vaja muuta selgemaks ja ajakohastada. Koos käesoleva teatisega vastuvõetud direktiivi eelnõus teeb komisjon seepärast ettepaneku muuta turulepääsu käsitlevaid kehtivaid eeskirju, et kõrvaldada ausat konkurentsi takistavad kindlakstehtud tegurid.

Ka avalikke raudtee-reisijateveoteenuseid reguleeritakse ELi õigusega. Raudteeveo-ettevõtjate vahelise ausa konkurentsi tagamiseks on vaja kõnealused sätted jõustada, eriti need sätted, mis on seotud avaliku teenindamise hüvitamise nõuetekohase tasemega.

3.2. Turu lõplik avamine

Turu avamist ei saa lõpule viia aga enne, kui Euroopa raudteeveo-ettevõtjatel ei ole õigust osutada riigisisest reisijateveoteenust kogu Euroopa Liidu piires. Seoses sellega on komisjon juba käivitanud uuringu selle kohta, milliseid õiguslikke võimalusi saaks kasutada riigisisese reisijateveoturu avamiseks. Kuna väga suur osa riigisisestest reisijateveoteenustest osutatakse avaliku teenindamise lepingute alusel, uurib komisjon ka raudteeveo avaliku teenindamise lepingu sõlmimise tingimusi

liikmesriikides. Juba on käimas 2009. aasta detsembris jõustunud määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaste praeguste tavade analüüs. Kõnealused esialgsed meetmed, mis hõlmavad konsulteerimist huvitatud isikutega ja eelkõige sotsiaalpartneritega, peaksid võimaldama komisjonil 2011. aastal esitada riigisisese reisijateveoturu avamise lõpuleviimise kulude ja tulude üldine hinnang ning võtta siis uusi meetmeid turu täiendavaks avamiseks hiljemalt 2012. aastal, nagu on ette nähtud kehtivate õigusaktidega. Selliste algatuste kavandamisel võtab komisjon arvesse meetmeid, millega tagatakse, et turu avamine aitab tõesti parandada teenuste kvaliteeti ning et sellega ei kaasne ootamatut negatiivset mõju.

Raudteeturule pääsu käsitlevate kehtivate ELi õigusaktide läbivaatamisega kavatseb komisjon kõrvaldada ausat konkurentsi takistavad tegurid, mis on ilmnunud alates 2001. aastast.

Komisjon teeb ka ettepaneku avada konkrentsile nii avaliku teenindamise lepingute kui ka eralepingute alusel osutatavad riigisisised reisijateveoteenused, tingimusel et tagatakse piisav kvaliteet.

Seoses sellega käsitletakse ka küsimust, kas raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate institutsioonilise eraldamise nõudeid tuleks karmistada ning kas tuleks luua sobiv institutsiooniline kord, et tagada ELi raudteesektori integreeritum järelevalve.

4. HALDUSLIKE JA TEHNILISTE TÕKETE KÕRVALDAMINE

4.1. Ühine lähenemisviis ohutusele

Ohutusnõuded ja vähene koostalitlusvõime on endiselt suureks takistuseks ELi raudteeturule tulijate jaoks. Need takistused on peamiselt tingitud liikmesriigi tasandil hõlmava menetluse maksumusest, kestusest ja sellekohastest erinevustest Euroopa piires ning vähesest läbipaistvusest ja prognoositavusest.

Komisjon on juba pannud edule aluse selles valdkonnas, ühtlustades raudteeveo-ettevõtjate ohutustunnistused ja kehtestades ühised ohutuseesmärgid ja -meetodid. Kuid selleks, et need meetmed toimiskid, on eelkõige vaja luua tugevad, tõhusad ja sõltumatud riiklikud ohutusasutused, kes teevad üksteisega koostööd, et vältida liigseid kontrole või kontrollide dubleerimist. Seepärast jälgib komisjon endiselt seda, kas liikmesriigid järgivad ELi õigusakte, mis reguleerivad selliste asutuste loomist.

Selle õigusliku raamistikuga antakse Euroopa Raudteeagentuurile (ERA) keskne roll ühtlustada liikmesriikide ohutusmenetlust ja -korda järk-järgult ning asendada need ühiste meetoditega. Seepärast tagab komisjon, et ERA suudab neid ülesandeid täita. Nagu 2009. aasta septembris teatati, analüüsib komisjon, kuidas ERA rolli oleks võimalik järk-järgult suurendada või täiustada või isegi anda ERA-le osa riiklike ohutusasutuste nendest ülesannetest, mis on seotud sertimise ja lubade andmisega. Pärast vajaliku teostatavusuuringu läbiviimist ja sealhulgas sidusrühmadega konsulteerimist võib komisjon lähitulevikus esitada ettepaneku õigusakti kohta.

4.2. Koostalitlusvõimega seotud takistuste kõrvaldamine

Turutökete kõrvaldamiseks on vaja võtta vastu ühtlustatud ja selged koostalitluse tehnilised kirjeldused (KTKd). Selles osas on komisjon juba palju ära teinud, võttes vastu esimesed tehnilised kirjeldused nii kiir- kui ka tavaraudtee jaoks. Teised olulised KTKd võetakse vastu lähitulevikus. Käesolevas etapis kohaldatakse kõiki KTKsid üksnes üleeuroopalise võrgu suhtes. Samas sai ERA hiljuti volituse valmistada ette KTKde reguleerimisala laiendamine nii, et 2013. aastaks peaks kogu raudteesüsteemi suhtes kehtima ühtlustatud tehnilised kirjeldused.

Seoses reisijate- ja kaubaveoteenuste jaoks kasutatavate telemaatiliste seadmetega palutakse raudteesektoril luua integreeritud platvormid, et suhelda erinevate turuosaliste ja klientidega. Komisjon kavatab kaasa aidata sellele, et need platvormid, mille eesmärk on erineval viisil anda raudteereisijatele teavet ja väljastada pileteid (näiteks parem süsteem, mis võimaldab kogu reisi jaoks pileti osta) võetakse kasutusele õigel ajal ja täiel määral, et võimaldada tõhusat suhtlust eri raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate, raudteeveo-ettevõtjate ning muude ronge, vaguneid või ühendveoüksuseid käitavate üksuste vahel.

Komisjonis 2009. aasta juulis vastu võetud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) arenduskava ja TEN-T poliitika käimasoleva läbivaatamise eesmärk on kiirendada moodsaimate koostalitlusvõimeliste liiklusjuhtimissüsteemide paigaldamist ja tõhusat kasutamist.

Kuid kuna raudteeseadmete kasutusaeg on pikk ja investeerimiskulud tuleb hoida raudteesektorile vastuvõetaval tasemel, kulub koostalitlusevõime saavutamisele palju aega. Komisjon peab järgmistel aastatel siiski võtma meetmeid, et lühendada aega, mis kulub vanemate seadmete asendamiseks Euroopa sihtsüsteemiga, mis põhineb ühistel kavadel, millega on ette nähtud vanade süsteemide järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine ja asendamine koostalitlusvõimeliste süsteemidega, nagu ERTMSi puhul on juba tehtud.

Seni on vähese koostalitlusega seotud probleemide lahendamiseks antud ERA-le volitus töötada välja vahendid, mis muudavad olemasolevate raudteeveeremite käitamise lihtsamaks kõigis liikmesriikides, kohaldades siseriiklike eeskirjade vastastikuse tunnustamise põhimõtteid.

Komisjon võtab järk-järgult vastu ühtlustatud ohutus- ja koostalitluseeskirjad ning stimuleerib koostalitlusvõimeliste seadmete paigaldamist, et kõrvaldada ELi raudteeturule tulemisega seotud halduslikud ja tehnilised tõkked.

Tundub, et raudteeveo-ettevõtjatele ohutustunnistuste andmist ja raudteeveeremite kasutuselevõtu lubamist reguleeriv kõiki asjaosalisi ja eelkõige liikmesriikide ohutusasutusi hõlmav otsustamismehhanism ei ole tõhus ja ühtlustatud. Seepärast kaalub komisjon seda, kuidas anda Euroopa Raudteeagentuurile pädevus kontrollida loodud mehhanisme ja suurendada tema rolli tunnistuste ja lubade andmise menetluses lähitulevikus.

5. TEISTE VEOLIIKIDEGA VÕRDSETE TINGIMUSTE TAGAMINE

Jätksuutlikud veod on pikaajaline strateegiline prioriteet, mille eesmärk on vastata tulevastele liikuvusega seotud vajadustele ja küsimustele. Oma 17. juuni 2009. aasta teatises transpordi tuleviku kohta⁴ ning keskkonnahoidliku transpordi paketi osana on komisjon pannud ette meetmed võtta arvesse transpordi väliskulusid kooskõlastatult ja veoliikide lõikes tasakaalustatult, nii et tasud kajastaksid ühiskonnal kanda tulevate väliskulude taset. Praegu on oluline, et transpordisektor aitaks saavutada komisjoni põhiprioriteete, milleks on säästev areng ja Euroopa konkurentsivõime säilitamine.

Väliskulude arvessevõtmine on sobiv viis, millega tagada, et hinnakujunduses kajastuksid veoliikide tegelikud kulud ja et veoteenuste kasutajatele saadetakse õigeid hinnasignaale, et stimuleerida neid oma käitumist muutma eesmärgiga vähendada kõnealuseid kulusid.

Võimalused ei ole praegu võrdsed ning konkurents ühendvedude valdkonnas ei ole aus. Raudtee-, maantee- ja õhuvõrded suhtes praegu kohaldatavad tasude määramise põhimõtted erinevad märkimisväärselt. Väliskulude (eelkõige õhusaaste, müra, kliimamuutuste ja ummikute) arvessevõtmise või muutmise alus (infrastruktuuri kasutustasud) ja vahendid on ikka veel väga erinevad. Raudteesektoris lubatakse liikmesriikidel infrastruktuurile juurdepääsu tasu muuta, et võtta arvesse rongi liikumisest tuleneva keskkonnamõju hinda. Tasude muutmine aga ei tohi anda raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale lisatulu, v.a juhul, kui sellist tasude määramist kohaldatakse samaväärselt ka konkureerivate veoliikide suhtes.

Komisjoni esitatud ettepanek, mis käsitleb esimese raudteepaketi läbivaatamist, ning keskkonnahoidliku transpordi paketi esitatud maantee-kaubavedude valdkonna meetmed (Eurovinjeti-direktiivi 1999/62/EÜ läbivaatamine⁵) juba hõlmavad uusi sätteid, mille eesmärk on ühtlustada raudtee- ja maanteevedude suhtes kohaldatavate tasude määramise põhimõtted ning luua tõeliselt võrdsed tingimused kõikide veoliikide jaoks. Läbivaadatud Eurovinjeti-direktiiviga võimaldatakse arvesse võtta väliseid keskkonna- ja ummikukuluseid, samal ajal kui komisjon teeb esimese raudteepaketi läbivaatamise käigus ettepaneku kehtestada konkreetsetel tingimustel raudteele juurdepääsu ühtlustatud tasude süsteem, mis põhineb müratasemete eristamisel, ning hõlbustada tasude määramise süsteemi et võtta arvesse teisi keskkonnamõjusid kogu Euroopa Liidus.

Komisjon on veendunud, et eespool esitatud eeskirjad aitavad nõuetekohase rakendamise korral muuta vedusid ELis jätkusuutlikumaks ja tõhusamaks. Selle visiooni oluline ja lahutamatu osa on raudteesektori veomahu osakaalu suurendamine. Kuid selleks et maksimeerida raudteesektori keskkonnaalast konkurentsivõimet, on võib-olla vaja võtta lisameetmeid eelkõige selleks, et soodustada energiatõhususe suurendamist.

Komisjon kavatses tagada, et kulude tagasisaamise põhimõtteid ühtlustatakse veoliikide lõikes, et luua ühendvedude valdkonnas võrdsed tingimused. Raudteeturule pääsu käsitlevate kehtivate ELi õigusaktide läbivaatamisega tuleks

⁴ KOM(2009) 279, 17.6.2009.

⁵ KOM(2008) 436, 8.7.2008.

tagada, et raudteele juurdepääsu tasude puhul võetakse arvesse rongi käitamisega kaasnevaid keskkonnamõjusid.

Komisjon kaalub ka võimalust võtta vastu uued meetmed, et veelgi edendada energiatõhusust raudteesektoris.

Komisjon kavatseb lähitulevikus korraldada huvitatud isikutega konsultatsioone käesolevas teatises esitatud algatuste üle. Seega saavad sidusrühmad kaasa rääkida järgmist viit aastat hõlmavate prioriteetsete meetmete väljatöötamisel.