



Brüssel, 16.4.2018  
COM(2018) 189 final

**KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE**

**määruse (EL) nr 913/2010 kohaldamise kohta vastavalt selle artiklile 23**

{SWD(2018) 101 final}

## KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

### määruse (EL) nr 913/2010 kohaldamise kohta vastavalt selle artiklile 23

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta<sup>1</sup> (edaspidi „määrus“) jõustus 2010. aasta novembris.

Määruse vastuvõtmine tuleb seada laiemasse konteksti, milleks on Euroopa Liidu pikaajaline poliitika muuta transport säästavamaks, vähendades eelkõige kasvuhoonegaaside heidet ja transpordisektori CO<sub>2</sub>-heidet. Raudteekaubaveol on tuleviku transpordimudelisel tõepoolest põhiroll. Valdkond on saanud värske tõuke 2016. aastal Rotterdamis vastu võetud ministrite deklaratsiooniga<sup>2</sup> ja Rotterdami valdkondliku avaldusega<sup>3</sup>.

Määruses kehtestatakse konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride (raudtee-kaubaveokoridorid) loomise ja organiseerimise eeskirjad, eesmärgiga luua Euroopa konkurentsivõimeline raudteevõrgustik kaubaveoks. Määrusega toetatakse koostööd raudteekaubaveo peamiste sidusrühmade vahel (eelkõige raudteetranspordi eest vastutavad liikmesriikide asutused ja taristuettevõtjad, aga ka raudteeveo-ettevõtjad ja terminaliettevõtjad). Eelkõige toetatakse kooskõlastamist veomahtude pakkumisel, liikluse korraldamisel, ehitustöödel ja investeringute kavandamisel.

Määruses nimetatud üheksa esimest raudtee-kaubaveokoridori on kindlaks määratud (kuus koridori 2013. aasta novembris ja kolm viimast 2015. aasta novembris) ning toimivad nüüd täielikult. Üks täiendav („lisa-“) koridor on kindlaksmääramisel ning asjaomased liikmesriigid ja Serbia on esitanud veel ühe koridori ettepaneku.

Määruse artikli 23 kohaselt vaatab komisjon kõnealuse määruse kohaldamise korrapäraselt läbi. Ta esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande esimest korda hiljemalt 10. novembriks 2015 ja seejärel iga kolme aasta tagant. Käesolevaga esitab komisjon parlamendile ja nõukogule oma esimese aruande. Käesolev aruanne esitatakse mõningase hilinemisega, kuna komisjon soovis täielikult läbi töötada alles 2015. aasta lõpus kindlaks määratud koridoridelt saadud tagasiside ning kuna 2016. aastal otsustati koridoride küsimuses algatada ulatuslik konsulteerimine sidusrühmadega (üleskutse seisukohtade esitamiseks ja avatud avalik konsultatsioon). Konsultatsiooni vastamismäär oli väga rõõmustav, see tekitas suurt huvi määruse rakendamise vastu ja selle kohta anti olulist tagasisidet, mis on osaliselt jõudnud ka käesolevasse aruandesse.

Käesolevas aruandes esitatakse põhilised senised järeldused määruse rakendamise kohta. Aruande eesmärk on rõhutada nii määruse peamisi positiivseid mõjusid kui ka põhilisi murekohti ja probleeme. Koridoride rakendamist käsitlev üksikasjalikum analüüs on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis. Mõlemad põhinevad ka komisjoni talituste kogutud vahetel tagasisidel nende osalemisest koridore käsitlevatel koosolekutel, aga ka neid käsitlevatel erinevatel dokumentidel ja aruannetel, samuti ühtse

<sup>1</sup> ELT L 276, 20.10.2010, lk 22.

<sup>2</sup> Ministrite deklaratsioon „Raudtee-kaubaveokoridorid edendavad rahvusvahelist raudteekaubavedu“:  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/tfc-declaration.pdf>

<sup>3</sup> Valdkondlik avaldus „Rahvusvahelise raudteekaubaveo edendamine“:  
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>

Euroopa raudteepiirkonna komitee töörühma kaks korda aastas peetavatel koosolekutel toimunud aruteludel.

Üldiselt on koridoride juurutamine kaasa aidanud tõhusamale piiriülesele koostööle, mis raudtee-kaubaveosektoris enne määruse jõustumist puudus, eelkõige taristu operatiivse haldamise valdkonnas. Määruse vastuvõtmine kujutas endast ambitsioonikat sammu piiriülese kooskõlastamise lünkade täitmisel. Märgetud on ka määrusekohaste koostöömehhanismide kaudset mõju, näiteks on tihenened rahvusvahelised operatiivkontaktid (isegi muudes küsimustes kui raudtee-kaubaveod) ning stimuleeritakse kooskõlastusprotsesside ja IT-vahendite arendamist nt RailNetEurope<sup>4</sup> raames. Tegu on märkimisväärse edusammuga.

Mõnes valdkonnas (nt koridoride kindlaksmääratud veomahud, ehitustööde kooskõlastamine ja liikluse juhtimise kooskõlastamine) on tulemused aga vastuolulised või tagasihoidlikud. Tegu on põhivaldkondadega, milles tuleb teha edusamme piiriüleste raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteedi ja usaldusväarsuse parandamiseks, mille näol on tegu raudtee-kaubaveo konkurentsivõime paranemise ja lõppesmärgina vedude ümbersuunamise eeltingimusega.

Praktikas rong mitte üksnes ei sisene koridori ega välju sellest, vaid liigub ka ühest koridorist teise. Nii on kehtivas õigusraamistikus algatatud koridoridevaheline koostöö, mis toimub eri tasandil (liikmesriigid, taristuettevõtjad, raudteeveo-ettevõtjad). See näitab konkurentsivõimelise kaubaveo nimel võrgustikupõhise lähenemisviisi tugevdamise tendentsi.

Koridoride teenused ja veomahtudega seotud tooted vastavad määruse mõttele, kuid tagasiside ja piiratud juurdumine turul osutavad sellele, et need ei ole piisavalt kohandatud raudtee-kaubaveoklientide vajadustele. Lisaks takistavad üldjuhul riikliku orientatsiooniga eeskirjad ja protsessid jätkuvalt tõhusamat ja takistusteta rahvusvahelist kaubavedu.

Mitmed valdkondlikud algatused liiguvad õiges suunas ja praegu katsetatakse mitut huvitavat ennetavat lähenemisviisi, nt veomahuga seotud piloottooteid ühekordseteks vedudeks ja lõppklientide ulatuslikumat kaasamist strategiakoosolekute kaudu. Sellele on kindlasti kaasa aidanud tõuge, mille andis raudtee-kaubavedudele nii Rotterdami vastu võetud ministrite deklaratsioon, mille koostamisel komisjon aktiivselt osales, kui ka Rotterdami valdkondlik avaldus, mis võeti vastu 2016. aastal TEN-T päeval.

Loomulikult tuleb omandada rohkem kogemusi sellistes valdkondades nagu ehitustööde kooskõlastamine ja veomahtude haldamine üle piiride. Nende valdkondade protsessid ja vahendid on endiselt arendus- või kavandamisjärgus. Koridorid on tõesti endiselt sünnietapis, milles õpitakse katse ja eksituse meetodil.

Samuti on oluline arvesse võtta piirkondlikke eripärasid näiteks seoses turu ootuste või veomahu olemasoluga taristus. Seetõttu ei ole võimalik teha üldistusi ega kohaldada koridoride ambitsioonika kava elluviimisel kõigile sobivat üht lähenemisviisi. Lisaks on paljud mõjud hoomamatud, mistõttu neile on raske omistada arvulist väärtust (nt mõtteviisi muutumine riiklikust euroopalikumaks, tõhusam teabevahetus).

Üldisel tundub, et asjaomased pooled järgivad määrust vaid ametlikult nõutud ulatuses, jäädes jäigalt selle kitsasse kohaldamisalasse. Määruse üldesmärkide saavutamist mõjutavad määruse sätete kohaldamise erinevad viisid, mis võivad olla rohkem või vähem ambitsioonikad. Samas on mõned koridoride laiendamise näited ja kahe täiendava koridori kindlaksmääramine näidanud suurt huvi ja üldist toetust koridoride rakendamise vastu.

---

<sup>4</sup> RailNetEurope (RNE) on ühendus, mille moodustas Euroopa taristuettevõtjate ja jaotusasutuste enamus eesmärgiga edendada Euroopa raudteetaristust rahvusvahelist liiklust; <http://www.rne.eu/>

Määrusega on ette nähtud konkreetne juhtimisstruktuur, mille raames on osalistel võimalik minna miinimumülesannetest ja -pädevustest kaugemale. Tegelikult on koridor integreeritud operatiivne struktuur ja seda on võimalik kasutada erinevatel, tihti teineteist täiendavatel eesmärkidel. Koridori kui „turuvahendi“ abil on võimalik osutada vahetutele ja lõppklientidele kvaliteetseid ja konkurentsivõimelisi teenuseid. „Poliitika-/koostöövahendina“ on nende rolliks parandada koridori käitamistingimusi, sealhulgas kooskõlastada/ühtlustada mitme valdkonna riiklike tavasid, aga ka lahendada suurt hulka erinevaid probleeme, mis raudteekaubavedusid takistavad, näiteks piiriülesed ja koostalitlusvõimega seonduvad probleemid. Ühe või teise lähenemisviisi kasutamise ulatus varieerub koridoride lõikes.

Koridorid põhinevad valitsustevahelisel ja valdkondlikul koostööl. Senine kogemus näitab, et nende edu sõltub peamiselt liikmesriikide asutuste (juhatuste) ja taristuettevõtjate (haldusnõukogude) ambitsioonikusest eelkõige kõrgel tasemel. Lisaks peetakse määrust mõne koridori puhul miinimumnõudeks ja üksnes sellest kaugemale minnes jõudsid asjaomased osapooled lähemale määruse eesmärgi – konkurentsivõimelisema raudteekaubaveo – saavutamisele.

Kokkuvõttes on komisjon praeguses etapis seisukohal, et koridoride raames on tehtud mõningaid olulisi edusamme, nt loodud koostöömehhanismid, ja neil on suur potentsiaal. Sellest hoolimata on täielikku edu võimalik saavutada üksnes siis, kui erinevate osaliste juhtorganite pühendumus on suur, konkreetseks eesmärgiks saavutada muutusi, eelkõige muutes suhtumist ja riikliku orientatsiooniga protsesse.

On oluline märkida, et ehkki koridorid jäävad komisjoni raudteekaubaveo elavdamise poliitika põhielemendiks, ei piisa raudteekaubavedude kõigi probleemide lahendamiseks üksnes neist. Koridoride vallas tehtav töö täiendab eelkõige komisjoni pikaajalist poliitikat saavutada koostalitlusvõime ja turu avamine ning eelkõige nii neljanda raudteepaketi tehnilist kui ka turusamba rakendamist, taristu arendamist TEN-T ja Euroopa ühendamise rahastu poliitika raames, samuti innovatsiooni ja digiüleminekut algatuse Shift2Rail raames ning seotud poliitikavaldkondades mitmeliigilise transpordi konkurentsieeliste taastamiseks tehtavaid jõupingutusi.

Samamoodi, kuid mitte vähem tähtsana mõjutavad raudteekaubavedude konkurentsivõimet ka välised tegurid, nagu üldine majandusseis, valdkonna suundumused, taristu olukord ja sellega seotud investeeringud, transpordiliikidevahelise õiglase konkurentsi ulatus, riikliku raudteekaubavedude poliitika ambitsioonikus jne.

Kokkuvõttes on määruse rakendamine andnud rahvusvaheliste raudteekaubavedude arendamisele selget hoogu. Koridoride kontseptsiooni tõhusus sõltub suurel määral asjaosaliste pühendumisest selle tõhusale rakendamisele, vajaduse korral kõrgetasemelise toetuse abil. Euroopa raudteekaubavedude olukord on jätkuvalt ebakindel. Komisjon hindab määrust ametlikult 2019. aastal, võttes täielikult arvesse viimaseid arenguid ja käimasolevaid valdkondlikke algatusi Rotterdami valdkondliku avalduse rakendamiseks.