

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 18.12.2009
KOM(2009)676 lõplik

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Teine aruanne raudteeturu arengu seire kohta

{SEK(2009)1687}

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Teine aruanne raudteeturu arengu seire kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

I SISSEJUHATUS

1. Juba mitu aastat tagasi algas Euroopa raudteede jaoks oluliste muudatuste ajajärk, mis on seotud nii õigusliku raamistiku, eelkõige Euroopa õiguse, kui ka majanduslike, sotsiaalsete ja demograafiliste näitajate arenguga.
2. Õigusloome puhul on ühenduse tasandil alates 1990. aastatest võetud vastu hulk meetmeid, eelkõige kolm meetmepaketti, et rajada raudtee-ettevõtjate vabal konkurentsil põhinev Euroopa ühine raudteevõrk (vt 1. lisa¹).
3. Nüüd on muudatuste tegemisega jõutud otsustavasse etappi: kui turu avamine hõlmas esimeses etapis üksnes raudtee kaubavedu, siis alates 1. jaanuarist 2010 avatakse konkurentsile rahvusvaheline reisijatevedu. Samal ajal võimaldas direktiivide 2008/57/EÜ ja 2008/110/EÜ² vastuvõtmine raudteede ohutust ja koostalitlusvõimet käsitlevat õiguslikku raamistikku hiljuti kohandada.
4. Õigusliku raamistiku pidev täiustamine ajendas seadusandjat võtma vastu otsust, millega pandi komisjonile kohustus pidevalt jälgida Euroopa raudteeturu arengut ning hinnata, kuidas ühenduse poliitilised meetmed raudteeturgu mõjutavad, samuti lihtsamini määratleda meetmed, mis tuleks edaspidi raudteevaldkonnas heaks kiita ja ellu rakendada.
5. Käesolev aruanne vastab seega direktiivi 2001/12/EÜ³ kohasele raudteeturu seire kohustusele.
6. Esimene dokument, millega kõnealune kohustus oli ette nähtud, kandis pealkirja „Teatis raudteeturu arengu seire kohta” ja võeti vastu 18. oktoobril 2007⁴. Käesolevas aruandes mitte üksnes ei ajakohastata esimest dokumenti, vaid selles esitatakse ka hulk uusi üksikasju eelmises dokumendis käsitlemata jäänud teemade kohta.

¹ Käesolevale raudteeturu arengu seiret käsitlevale aruandele on lisatud komisjoni talituste töödokument, millel on 26 lisa.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (ELT L 191, 18.7.2008) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2008. aasta direktiiv 2008/110/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (ELT L 345, 23.12.2008).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001)) Va jaotis.

⁴ Komisjoni 18. oktoobri 2007. aasta teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile raudteeturu arengu seire kohta (KOM(2007) 609).

II RAUDTEETURU SEIREKAVA

7. Turu jälgimise nõuetele vastamiseks töötas komisjon välja raudteeturu seirekava (Rail Market Monitoring Scheme – RMMS).
8. Seirealaste ülesannete puhul aitab komisjoni töörühm, mis koosneb liikmesriikide ministeeriumide ja raudteesektori ekspertidest, sealhulgas sotsiaalpartneritest. Ajavahemikul 2001. aastast kuni 2009. aasta keskpaigani pidas raudteeturu seirekava töörühma 22 koosolekut, neist neli pärast eelmise aruande vastuvõtmist.
9. Tänu sellele, et koostati ankeet, mis sisaldas hulka näitajaid raudteeturu eri külgede kohta (vt lisa 26) tõhustati kõnealust tegevust veelgi. Komisjon tunneb kahetsust, et teatav hulk liikmesriike ei ole ankeedile vastanud või on täitnud selle lünklikult. Seetõttu ei ole osades lisades sisalduv teave täielik. Praegu on vaatluse all küsimus, kas lisada esimese raudteepaketi uuestisõnastamise käigus õiguslik kohustus edastada teatavat teavet.
10. Käesolev ülevaade põhineb raudteeturu seirekava raames tehtud töödel, eelkõige ankeedi vastustel, kuid ka hiljutistel uurimustel ning Euroopa Komisjonis ja eelkõige Eurostatis kättesaadavatel statistilistel andmetel. Viimati osutatud allika puhul on informaatikaalase probleemi tõttu puudu 2008. aasta transporti kajastavad andmed.

III ÕIGUSLIKU JA INSTITUTSIOONILISE RAAMISTIKU RAKENDAMINE

11. Kõik raudteevõrke omavad liikmesriigid on esimese raudteepaketi direktiivid üle võtnud. Kuid kuna õigusakte võeti üle erineval määral ja mõne aspekti puhul ka valesi, pidi komisjon saatma 2008. aasta juunis 24-le liikmesriigile kirja hoiatuse tegemiseks, seejärel 2009. aasta oktoobris 21-le liikmesriigile põhjendatud arvamuse (vt 3. lisa).
12. Alates 2008. aastast on komisjon saanud turu toimimise kohta mitmeid kaebusi, mis on seotud ettevõtjate tegevusega: näiteks võib tuua terminalide haldamise ja teenustele juurdepääsu. Seda silmas pidades kavatses komisjon esimese raudteepaketi uuestisõnastamise raames paketi teatavaid sätteid täpsemalt sõnastada või muuta.
13. Lisaks sellele tuleks rõhutada komisjoni asutatud kontrolliasutuste rühma (vt 4. lisa) rolli. Kõnealune rühm on võimaldanud luua viljaka dialoogi ja võrrelda liikmesriikide erinevaid kogemusi.
14. Teise raudteepaketi kohaselt on liikmesriikides loodud vajalikud ametiasutused (vt 4., 5. ja 6. lisa). Komisjoni talitused valmistuvad parajasti kontrollima, kuidas peamiselt ohutusele keskendunud õigusakte rakendatakse.

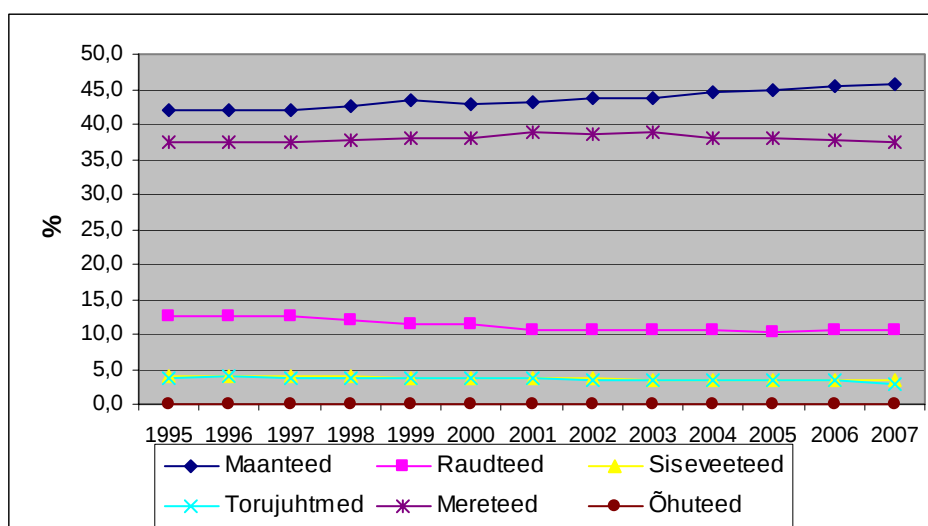
15. Kolmanda raudteepaketi puhul oli direktiivi 2007/58/EÜ⁵ (mis käsitleb turu avamist raudtee rahvusvahelistele reisijateveoteenustele ühenduses) ülevõtmise tähtaeg 4. juuni 2009 (2. lisa). Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta peab olema üle võetud käesoleva aasta 4. detsembriks.
16. 2006. aastal asutatud Euroopa Raudteeagentuur oma nüüdsest täielikult teovõimeline. Euroopa Raudteeagentuur soovib panna toimima tehnilisel tasandil integreeritud Euroopa ühise raudteevõrgu.

IV EL-I RAUDTEEVEOTURU TOIMIMINE⁶

IV.1 Raudteeveo olukord võrreldes teiste veoliikidega

17. Raudtee osatähtsus kaubaveos oli viimastel kümnenditel küll pidevas languses, kuid pärast 2000. aastat on olukord stabiliseerunud. Tonnkilomeetrites arvestatuna oli raudtee osatähtsus EL 27-s 1995. aastal 12,6 % ja 2002. aastal 10,5 %, tõustes 2007. aastal 10,7-ni.

Joonis 1: raudtee osatähtsus kaubaveos (EL 27, 1995–2007)



Allikas: statistikaväljaanne „Arvandmed energia ja transpordi kohta EL-is 2009. aastal” („EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009”).

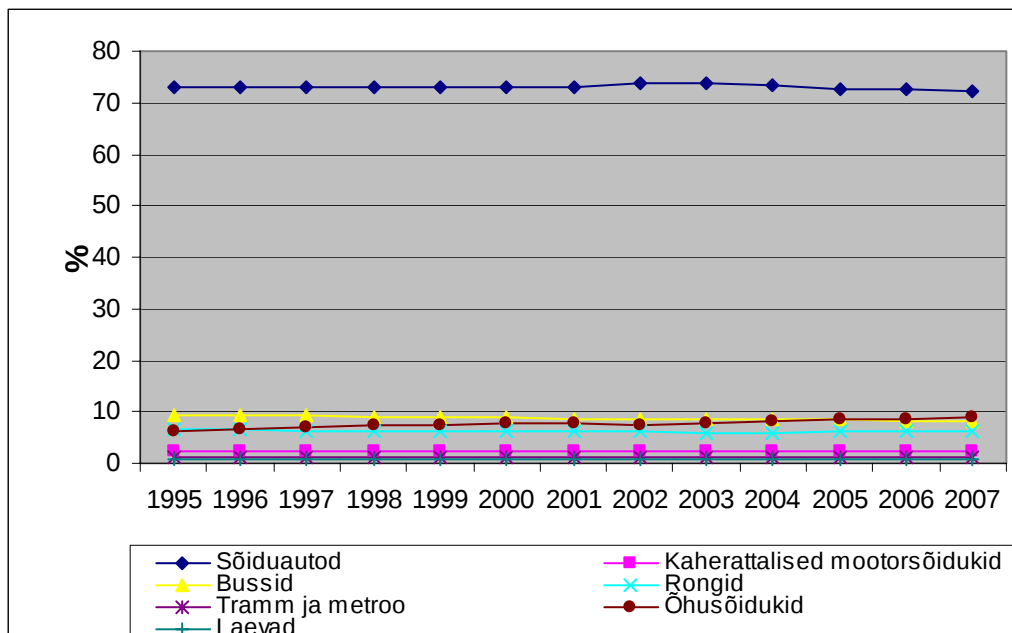
18. Maismaa-kaubaveo puhul on raudtee osatähtsus, mis oli 1995. aastal 20,2 %, langenud pärast 2002. aastat ühtlaselt 17,1 %-le.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/58/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 44).

⁶ Kuna Küprose ja Malta territooriumil ei ole raudteevõrku, tuleb arvesse võtta, et kõigi viidete puhul EL 12-le ja EL 27-le on kaks kõnealust riiki välja jäetud.

19. Ka viimase kolme aastakümne jooksul reisijateveos täheldatud langus on viimasel ajal seiskunud. Raudtee osatähtsus EL 27 reisijateveoturul oli 1995. aastal 6,6 % ja 2003. aastal 5,9 %, tõustes 2007. aastal 6,1 %-ni (vt 7. lisa).

Joonis 2: raudtee osatähtsus reisijateveos (EL 27, 1995–2007)



Allikas: statistikaväljaanne „Arvandmed energia ja transpordi kohta EL-is 2009. aastal” („EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009”).

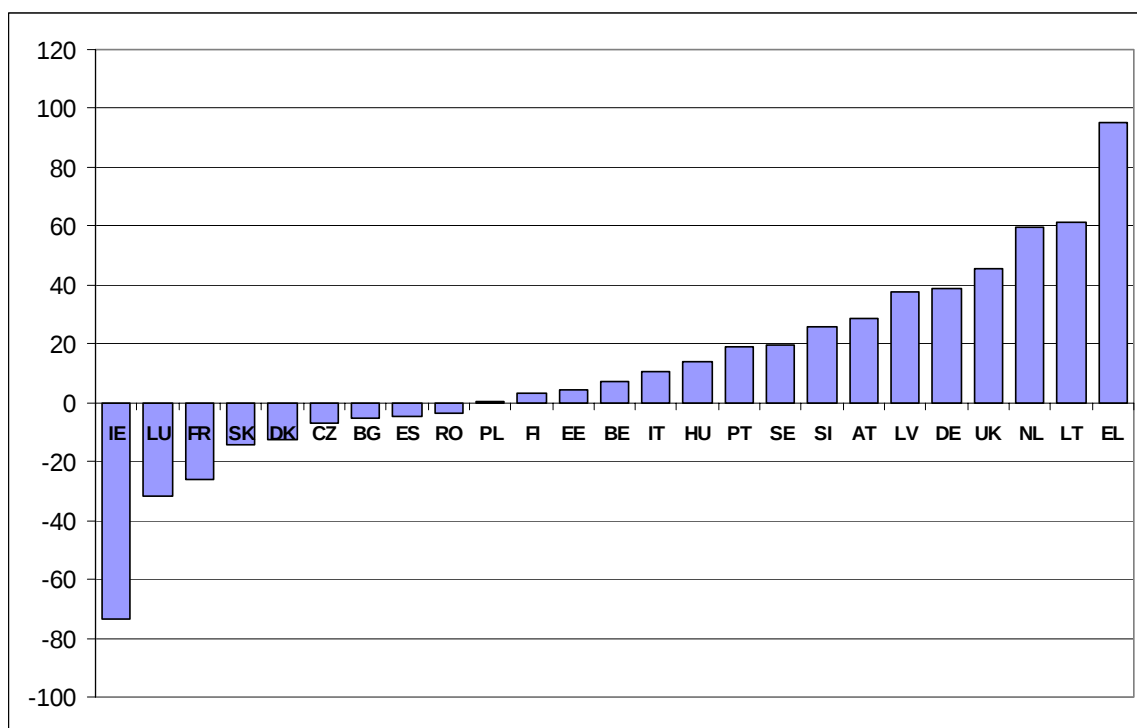
20. Reisijate raudteeveo osa maismaavedudes oli 2007. aastal 6,9 % võrreldes 6,5 %-ga 2003. aastal.

IV.2 Raudteevedude mahtu ja suutlikkust käsitlevad suundumused⁷

a) Kaubavedu

21. Pärast pidevat vähenemist, mis oli eriti märgatav uutes liikmesriikides, suurenes raudtee-kaubavedude maht aastatel 2000–2007 märkimisväärselt (vt joonis 3); see toimus eelkõige teatavates liikmesriikides, kus uued raudteeettevõtted vallutasid märkimisväärselt suuri turuosi.

Joonis 3: raudtee-kaubaveo areng aastatel 2000–2007



Allikas: statistikaväljaanne „Arvandmed energia ja transpordi kohta EL-is 2009. aastal” („EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009”), tabel 3.2.5.

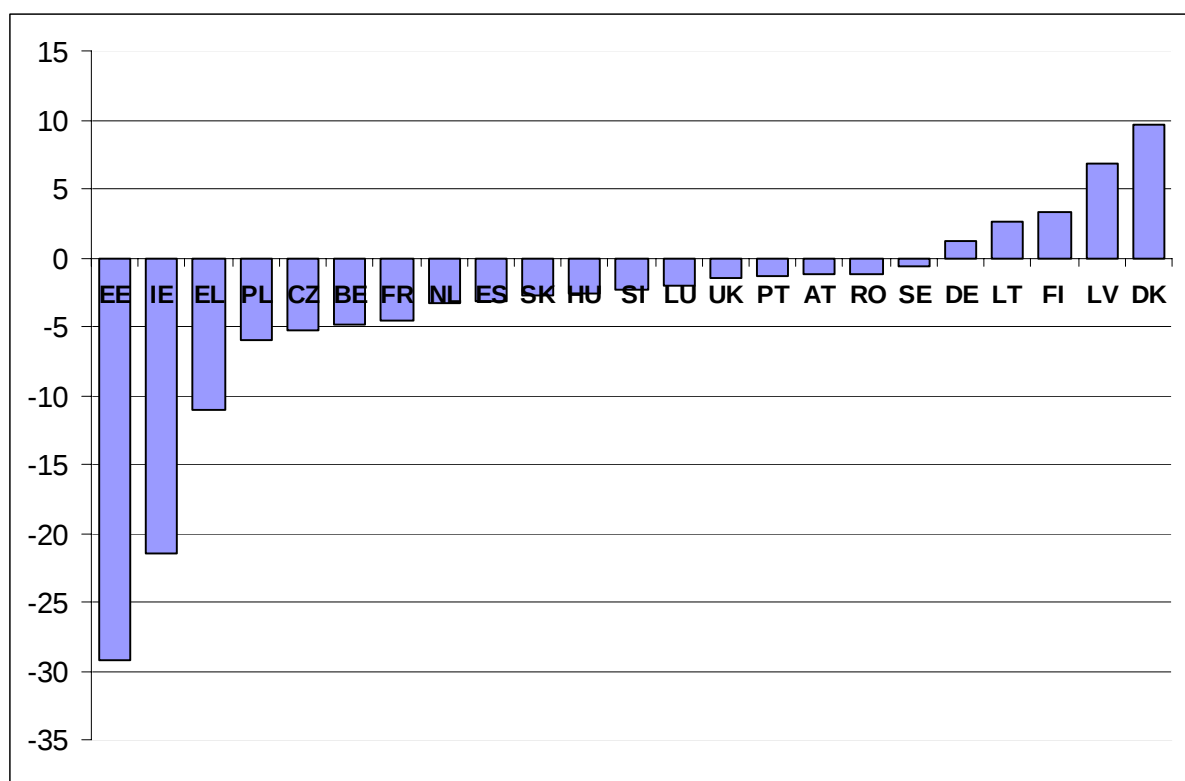
22. 2007. aastal suurenes EL 27 raudtee-kaubavedude maht 2,8 %, EL 12-s vastavalt 1,1 % ja EL 15-s 3,7 % (vt 8. lisa ja järgnevad lisad).

⁷

„Raudteevedude suutlikkus” on raudteeveod väljendatuna tonnikilomeetrites või reisijakilomeetrites.

23. 2008. aastal oli areng EL 27 raudtee-kaubaveos (väljendatuna tonnkilomeetrites) väga vastuoluline; selle maht vähenes 29,2 % Eestis ja 21,5 % Iirimaal, suurenedes samal ajal 9,7 % Taanis ja 6,9 % Lätis (vt joonis 4).

Joonis 4: raudtee-kaubaveo areng aastatel 2007–2008



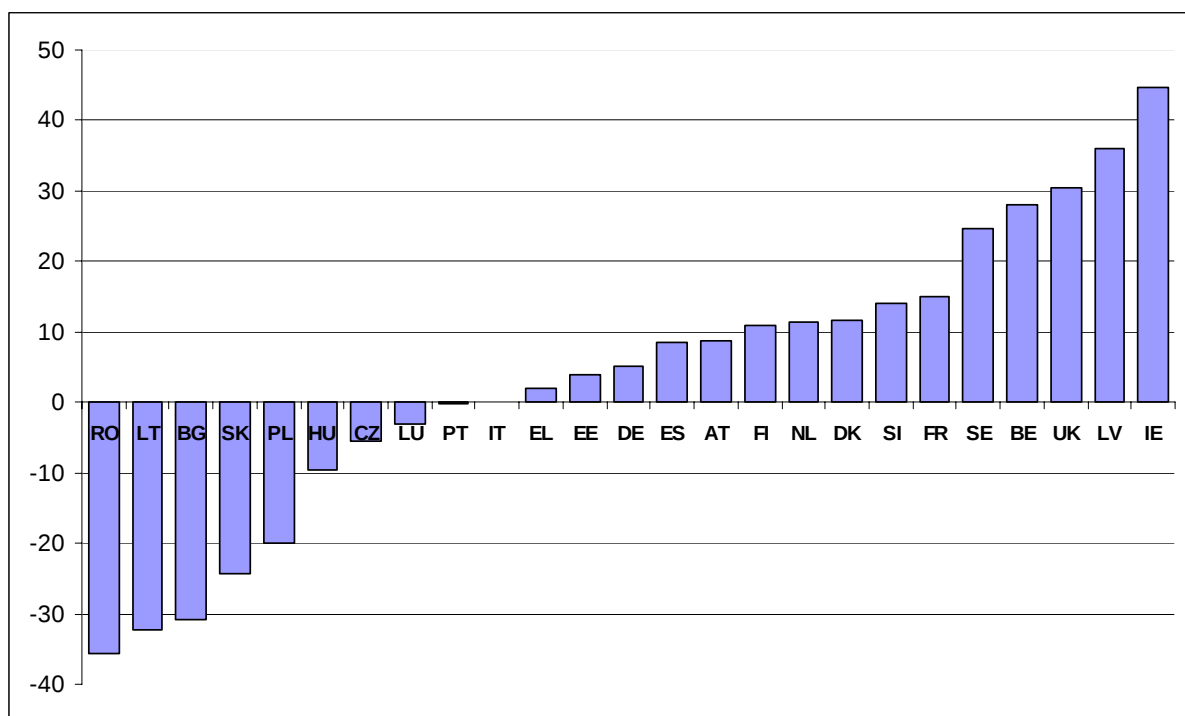
Allikas: raudteeturu seirekava ankeet, mille liikmesriigid täitsid 2009. aasta mais/juunis.

24. Alates 2008. aasta keskpaigast hakkas kaupade raudteevedu märkimisväärselt mõjutama majanduskriis; muu hulgas tabas kriis ka selliseid sektoreid, mis on tavapärasel raudtee-kaubaveo kasutajad, näiteks must metallurgia ning keemia- ja autotööstus. Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) esialgsete andmete kohaselt vähenes kaupade raudteeveo maht EL-is 2008. aasta teisest kvartalist kuni 2009. aasta teise kvartalini ligikaudu 28 %.

b) Reisijatevedu

25. Aastatel 2000 kuni 2007 täheldas enamik liikmesriike ja eelkõige peaaegu kõik EL 15 riigid raudtee reisijateveo mahu suurenemist. See ulatus 44,6 %-ni Iirimaal, 36,1 %-ni Lätis ja 30,5 %-ni Ühendkuningriigis. Märkimisväärset vähenemist esines enamikus EL 12 riikides, eelkõige Rumeenias (–35,7 %), Leedus (–32,3 %) ja Bulgaarias (–30,8 %) (vt joonis 5).

Joonis 5: raudtee-reisijateveo areng aastatel 2000–2007

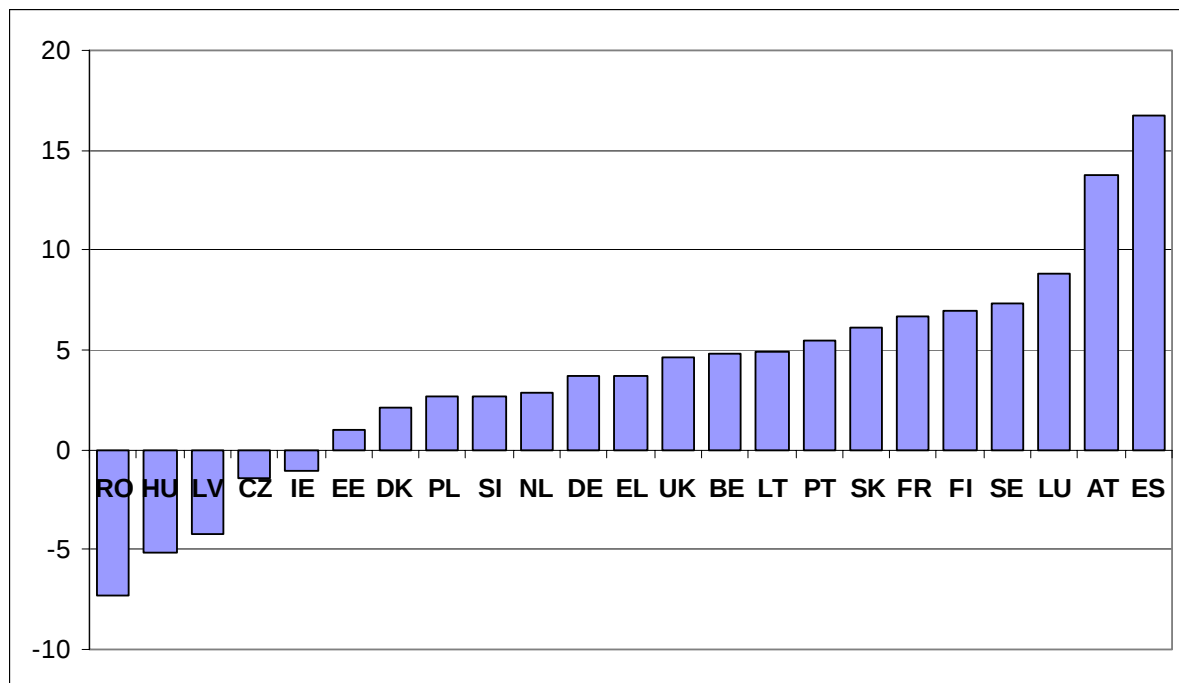


Allikas: statistikaväljaanne „Arvandmed energia ja transpordi kohta EL-is 2009. aastal” („EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009”), tabel 3.3.7.

26. Liiklustiheduse suurenemist võis täheldada eelkõige kiirrongide puhul. Miljonites inimestes mõõdetud reisijakilomeetrite arv tõusis 2000. aasta 59-lt 2007. aastal 92-le (sellest 48 Prantsusmaal, 22 Saksamaal ja 8 Itaalias). Kiirrongide osatähtsus reisijateveos tervikuna jõudis EL 27-s 2007. aastal 23 %-ni; Prantsusmaa puhul on näitaja 60 %.

27. 2008. aastal jätkus reisijateveo osatähtsuse suurenemine, seda eelkõige Hispaanias (+16,7 %), Austrias (+13,8 %) ja Luksemburgis (+8,8 %). Liiklusemahu kõige suuremat vähenemist võis täheldada Rumeenias (−7,3 %), Ungaris (−5,2 %) ja Lätis (−4,2 %), nagu on näha jooniselt 6.

Joonis 6: raudtee-reisijateveo areng aastatel 2007–2008



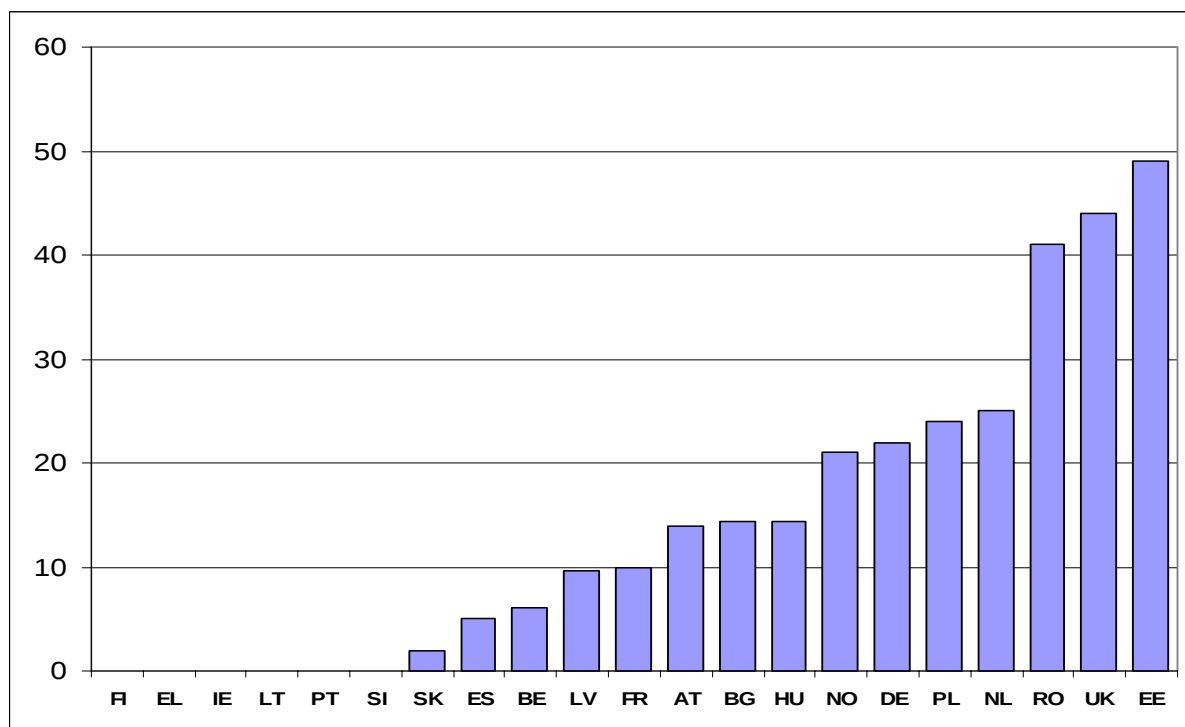
Allikas: raudteeturu seirekava ankeet, mille liikmesriigid täitsid 2009. aasta mais/juunis.

28. Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) esialgsete andmete kohaselt vähenes raudtee-reisijateveo maht 2008. aasta teisest kvartalist kuni 2009. aasta teise kvartalini 5 % EL 15-s ja 0,7 % EL 12-s. Tundub, et langus on tuntavam äriklientuuri puhul (see võib ulatuda üle 10 %); teise klassi piletite müük jäi suhteliselt stabiilseks, seda pigem nende klientide arvelt, kes varem sõitsid esimese klassis, kui raudteeettevõtjate soodsama hinnapoliitika arvelt.

V RAUDTEETURU AVAMINE

29. Kaubaveoturul tegutseb rohkem kui 600 litsentsitud raudtee-ettevõtjat, neist 315 Saksamaal ja 67 Poolas. Reisijateveosektoris on välja antud üle 450 litsentsi, millest 302 Saksamaal ja 45 Ühendkuningriigis.
30. Joonisel 7 on osutatud kaubaveoteenuseid pakkuvate uute raudtee-ettevõtjate kogu turuosa. Tonnkilomeetrites väljendatuna hõivavad uued ettevõtjad suurima turuosa Eestis (49 %), Ühendkuningriigis (44 %), Rumeenias (41 %), Madalmaades (25 %) ja Poolas (24%). Reisijateveo puhul kuulub uutele ettevõtjatele erakordselt suur turuosa Eestis (58 %), Rootsis, samuti Ühendkuningriigis, kus paljud endisest monopolist tekkinud ettevõtted on koondunud erinevatesse valdusettevõtetesse. 12. lisas on esitatud turuosade jagunemine EL 27-s üksikute äriühingute vahel.

Joonis 7: uute raudtee-kaubaveoettevõtjate kogu turuosa (protsentides) 2008. aastal



Allikas: raudteeturu seirekava ankeet, mille liikmesriigid täitsid 2009. aasta mais/juunis.

31. Kaubaveo puhul on kõige avatumateks turgudeks Eesti, Ühendkuningriik ja Rumeenia (vt 13. lisa). Samas on mitmes liikmesriigis säilinud monopolid. Reisijateliikluses esineb sageli kohalike monopolide vastandamist ja puudub konkurents raudtee-ettevõtjate vahel.

VI RAUDTEE-ETTEVÕTJATE SUUTLIKKUS

a) Tööhõive

32. 2008. aasta lõpus oli ettevõtetes, mis tegelevad raudteeteenuste kasutamisega ärilistel eesmärkidel, Poolas 118 000, Prantsusmaal 112 000 ja Saksamaal 86 000 töötajat (vt 14. lisa). Samas on raudtee infrastruktuuri haldamisega ja raudtee-ettevõtjatega seotud kohustused liikmesriigiti erinevad ning seetõttu on keeruline neid võrrelda.

b) Finantsolukord

33. Lisaks muule on EL 15 ja EL 10 raudtee-ettevõtjate suutlikkus ikka veel oluliselt erinev. EL 12 raudtee-ettevõtjate nõrk finantsolukord on eelkõige tingitud avalike teenuste osutamise alarahastamisest, ettevõtjate jätkuvatest kohustustest riigi ees ja mõningate ettevõtjate majanduslikult mittesäästvatest investeeringutest viimastel aastatel. Praegune kriis avaldab mõju siiski kogu EL 27-le ning sellest tuleneb ka ettevõtete finantsolukorra üldine halvenemine.

c) Veerem

34. Euroopa raudteetööstuse liidu (Union des Industries Ferroviaires Européennes – UNIFE) poolt 2008. aastal koostatud uuringu kohaselt kasvas turg ajavahemikul

2007–2013 maailmas keskmiselt 2,2 % aastas⁸. Kriisi tõttu, mis avaldab muu hulgas tugevat mõju kaubaveoks kasutatava veeremi ostudele, jääb tegelik olukord tõenäoliselt allapoole esialgseid hinnanguid.

35. Kuni 2013. aastani peaks Euroopa lääneosas arenema aktiivsemalt ülikiirrongide segment, samal ajal kui idaosas jäävad endiselt valdavaks tavalised reisi- ja kaubarongid.

d) Teenuse kvaliteet ja piletihindade võrdlus

36. 2008. aastal avaldatud teatise⁹ teemaks olnud raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteet Euroopa Liidus on endiselt raskesti mõõdetav, kuna kvaliteedinäitajaid üldjuhul ei esine. Nende olemasolul, näiteks ühendvedude puhul (vt 16. lisa), võib väita, et teenuste kvaliteet ei ole endiselt piisav.
37. Reisijateveo valdkonnas on tarbijate vähest rahulolu täheldatud linnavälises transpordis: komisjoni uuringu kohaselt on rahul vähem kui üks reisija kahest (vt 23. lisa)¹⁰.
38. Lisaks sellele on ühes teises uuringus¹¹ rõhutatud, et rongipileti hind erineb liikmesriigiti märkimisväärselt; teise klassi pilet 200 kilomeetrise vahemaa puhul maksab Ühendkuningriigis 60 eurot ja Saksamaal 48 eurot, kuid vastavast vääringust ümberarvutatuna Bulgaarias mitte üle 5,50 euro ja Lätis mitte üle 6 euro. EL 15-s on piletid odavamad Kreekas (8 eurot), Portugalis (14 eurot) ja Belgias (17 eurot).

e) Ohutus

39. Euroopa Raudteeagentuuri aruande kohaselt hukkus 2007. aastal raudteetranspordiga seotud õnnetustes 1 517 inimest (2006. aastal oli see arv 1 319); kõnealuse arvu suurenemise põhjuseks on eelkõige raudteeületuskohtadel hukkunud isikute arvu suurenemine. Kui rääkida üksnes rongireisijatest, siis oli EL-is 2007. aastal 70 surmajuhtumit, samas kui ligikaudu 40 000 inimest kaotas elu maanteedel; lisaks sellele on raudteeõnnetustes hukkunud reisijate arv langenud 400-lt inimeselt 1970. aastal 77 inimeseni 2006. aastal (vt 24. lisa).

VII RAUDTEEINFRASTRUKTUUR

a) Võrkude pikkus

40. ELi raudteeliinide kogupikkus on ligikaudu 212 000 km. Pikima raudteevõrguga liimesriigid on Saksamaa (33 890 km), Prantsusmaa (29 918 km) ja Poola (19 419 km) (vt 17. lisa). Maltal ja Küprosel raudteevõrku ei ole. Tšehhi Vabariigis, Belgias ja Luksemburgis on raudteeliinide võrk kõige tihedam (vastavalt 122, 111 ja 106 km/1000 km²).

⁸ Uurimus „UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016”, 2008.

⁹ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteet” [KOM(2008) 536 (lõplik) – ELTs avaldamata].

¹⁰ Allikas: agentuuri IPSOS 2006. ja 2008. aasta uuringud tarbijate rahulolu kohta.

¹¹ Allikas: UBSi uuring „Hinnad ja palgad 2009”.

41. 2008. aastal kuulus Euroopa raudteevõrku 5 764 kilomeetrit kiirrongiliine Prantsusmaal, Hispaanias, Saksamaal, Itaalias, Belgias ja Ühendkuningriigis. Kiirrongivõrk laieneb oluliselt, seda eelkõige Hispaanias, kus praegu on ehitamisel üle 1600 km raudteed (vt 18. lisa).

b) Infrastruktuuriinvesteeringute areng

42. EL 12 riigid eristuvad teistest riikidest raudteetransporti suunatud investeeringute vähesuse poolest. Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) 2006. aasta andmete kohaselt oli keskmine investeering kilomeetri kohta raudteeliinide käigushoidmiseks EL 15-s viis korda suurem kui EL 12-s (vt 20. lisa).
43. Lisaks sellele võib täheldada ühtekuuluvuspoliitika raames kaasfinantseeritavate raudteeinvesteeringute seiskumist võrreldes 2000. kuni 2006. aasta summaga. Vaatamata väga soodsale olukorrale, kus regionaalpoliitikale eraldatud eelarvet on suurendatud 69 %, on osutatud asjaolu ilmne. EL 12-s on raudtee osa transpordisektoris tehtavatest koguinvesteeringutest kõige suurem Sloveenias (45,6 %), Leedus (36,5 %), Tšehhi Vabariigis ja Slovakkias (34 %) ning kõige väiksem Poolas (20,8 %). Maanteeinfrastruktuuridesse tehtavad investeeringud on raudteeinvesteeringutest märkimisväärselt suuremad nii Lääne-Euroopas kui ka EL 12-s, mida on näha ka rahvusvahelise transpordifoorumi (International Transport Forum – ITF)¹² uuringust (vt 19. lisa).

c) Tasud ja mitmeaastased lepingud

44. Transpordifoorumist selgub ka, et võrgule juurdepääsu tasud erinevad märkimisväärselt olenevalt infrastruktuuri haldajast (nt 21. lisa). Üldjuhul on need uutes liikmesriikides, eelkõige Slovakkias ja Balti riikides kaubaveo puhul väga kõrged; jäädes seevastu madalamale Taanis, Hispaanias ja Rootsis. Juurdepääsutasud *Intercity*-reisirongidele on kõrgemad Belgias, Leedus ja Saksamaal ning madalamad Põhjamaades.
45. Kombineeritud maantee-raudteetranspordi ettevõtjate rahvusvahelise liidu (UIRR) andmetest nähtub, et kriisi tõttu vähenenud liiklusmaht on sundinud teatavaid infrastruktuuride haldajaid juurdepääsutasusid kaubarongide jaoks vähendama, seda eelkõige Poolas ja Slovakkias.
46. Mitmeaastaste lepingute osas soovitatakse komisjoni teatistes nõukogule ja Euroopa Parlamendile¹³ liikmesriikidel ja infrastruktuuri haldajatel võtta teatavaid meetmeid, mille eesmärk on tagada teenuste hea tase ja vajalik finantstasakaal. Mitmeaastased lepingud infrastruktuuri haldajate ja raudteeettevõtjate vahel on allkirjastatud pooles tosinas liikmesriigis (vt 22. lisa).

d) Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtmine

¹² Uuring „Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008”.

¹³ Teatis „Raudteeinfrastruktuuri kvaliteeti käsitlevate mitmeaastaste lepingute kohta”, KOM(2008)54, 6. veebruar 2008.

47. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (European Railway Traffic Management System – ERTMS) kasutuselevõtmine on samm suurema koostalitluse suunas. 2009. aasta lõpus oli EL-is ligikaudu 3 000 km toimivat liini ERTMS-iga vastustatud. Riiklikest kasutuselevõtmise kavades selgub, et ERTMS-iga vastustatud võrk peab 2012. aasta lõpuks olema 20 000 km ja 2020. aasta lõpuks 30 000 km.
48. Euroopa kasutuselevõtukava võeti vastu 22. juulil 2009. Euroopa kava aluseks on liikmesriikide kavad, kuid Euroopa kavas keskendutakse kõige olulisematele liinidele Euroopa tasandil. Euroopa kavasse ei ole üle võetud liikmesriikide kavu tervikuna, kuid sellega muudetakse kohustuslikuks peamiste raudteetelgede varustatus kindlatel kuupäevadel. Seega ühendatakse 2020. aastaks Euroopa peamised kaubaveoteljed ERTMS-iga varustatud liinidega, avades sellega tee uutele võimalustele raudtee-kaubaveo ettevõtjate jaoks.

VIII JÄRELDUSED

49. Käesolevas aruandes kirjeldatakse EL-i raudteeturul mõne viimase aasta jooksul ja eelkõige 2008. aastal täheldatud põhilisi suundumusi. Vaatamata praeguse majanduskriisi seni veel ebaselgele mõjule, on igal juhul selge, et Euroopa ühise raudteevõrgu areng ja turu järkjärguline avamine konkurentsile on toonud transpordis kaasa raudteeturuosa stabiliseerumise.
50. Lisaks võimaldab kõnealune dokument teha kokkuvõtte sektorit alates 2008. aasta keskpaigast tabanud kriisi esimesest käegakatsutavast mõjust. Mõju on rohkem tunda raudtee-kaubaveo kui reisijateveo sektoris. Peale selle on kriis mõjutanud pigem veeremisegmenti kui infrastruktuuri, mis peaks liikmesriikide jaoks ette nähtud majanduse elavdamise meetmetest abi saama.
51. Majanduse elavdamise väljakuulutatud kavade raames peaks raudteevõrk saama ligikaudu 20 miljardit eurot, mis antakse peamiselt EL 15 liikmesriikidele. Samas on tekkinud teatavaid kahtlusi seoses riikide finantssuutlikkusega, mida on vaja kõikide selliste investeeringute realiseerimiseks, mis on ette nähtud vaatamata eelarvelistele raskustele ja võlakoorma prognoositavale suurenemisele. Et selles elavdamise jõupingutuses osaleda ja üleeuroopaliste võrkude arengut kiirendada, on Euroopa Liit koondanud olemasolevad fondid ja teinud ettemaksuna 500 miljoni euro suuruse eraldise üleeuroopalise transpordivõrgu eelarve raames.
52. Teisest küljest kaalutakse praeguse kriisi tingimustes raudtee-kaubaveosektori tugevdamise kiirendamist; selle märgiks on teatavate kontsernide, näiteks DB Schenkeri laienemine välismaale, nagu on näha jooniselt 8.

Joonis 8: peamised ühinemised ja ostud raudteesektoris alates 2005. aastast

Aasta	Ettevõte	võtab üle	ettevõttest
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Allikas: Mofair („Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009”); Euroopa Komisjon

53. Lisaks selle võib märgata, et EL 15 ja EL 12 riikide vahel on endiselt erinevused ning raudteetranspordiettevõtete finantsolukord on veel sageli ebakindel. Teatavad ettevõtjad on pidanud leidma lahenduse, minnes massiliselt üle osalisele tööajale (nt Slovakkias) või hakates töötajaskonda vähendama (nt Bulgaarias).
54. Kaubaveo elavdamine saab toimuda tänu kaubaveokoridoride¹⁴ loomisele, kuid samas ka tänu liikluse arendamisele kolmandate riikidega, mis on ELi naaberriigid. Kõnealuselt perspektiivist lähtuvalt peetakse praegu läbirääkimisi Balkani riikidega sõlmitava lepingu üle, käimas on ühenduse liitumine rahvusvahelise raudteeveo organisatsiooniga (OTIF) ning tehniline koostöö Raudteede Koostööorganisatsiooniga.
55. Raudteeturu seirekavva lisandub lähemal ajal sellise kahe uuringu avaldamine, mille kallal komisjon praegu töötab. Uuringute pealkirjad on „Rahvusvahelise transpordi olukord ja tulevikuväljavaated” ja „Uuring õigusvaldade võimaluste kohta raudteetranspordi turu avamise jätkamiseks”.

¹⁴ Määruse ettepanek, milles käsitletakse konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavat raudteevõrgustikku, 11. detsember 2008.