



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 21.8.2012
COM(2012) 459 final

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Kolmas aruanne raudteeturu arengu seire kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2012) 246 final}

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Kolmas aruanne raudteeturu arengu seire kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

I SISSEJUHATUS

1. Viimaste aastate jooksul on Euroopa raudteedel toimunud olulisi muudatusi, mis on seotud nii maailmamajanduse ebasoodsa olukorraga kui ka õigusliku raamistiku, eelkõige Euroopa õiguse arenguga.
2. Eesmärki arendada välja vabal konkurentsil põhinev ühtne Euroopa raudteepiirkond on korratud mitmel pool, sealhulgas 2011. aasta valges raamatus pealkirjaga „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, 30. mai 2012. aasta teatises „Stabiilsus-, kasvu- ja tööhõivemeetmed” (milles rõhutatakse administratiivkulude ja turutõkete vähendamise olulisust), Euroopa Nõukogu 2012. aasta jaanuari järeldestes ja teatises „Ühtse turu parem juhtimine”. Turu avamine aitab saavutada strateegia „Euroopa 2020” eesmäärke, kuna sellega toetatakse majanduskasvu ja luuakse uusi töökohti.
3. Seda silmas pidades tegi komisjon ettepaneku esimene raudteepakett uuesti sõnastada, mis sai poliitilise heakskiidu 3. juulil 2012; mõju hakkas avaldama ka 1. jaanuaril 2010 jõustunud rahvusvahelise reisijateturu avamine konkurentsile.
4. Õigusliku raamistiku pidevaks täiustamiseks võttis seadusandja vastu otsuse, millega pani komisjonile kohustuse korrapäraselt jälgida Euroopa raudteeturu arengut ning hinnata, kuidas ühenduse poliitilised meetmed raudteeturgu mõjutavad, et kindlaks määrata tulevased meetmed, mis tuleks raudteevaldkonnas vastu võtta ja rakendada.
5. Käesolev aruanne on esitatud vastusena direktiivi 2001/12/EÜ¹ kohasele raudteeturu seire kohustusele.
6. Sama eesmärki täitsid ka 18. oktoobril 2007. aastal vastu võetud teatis raudteeturu arengu seire kohta² ning 18. detsembri 2009. aasta samasuguse pealkirjaga raport³. Käesoleva aruandega ajakohastatakse nimetatud dokumendid ja esitatakse ka uusi üksikasju varasemates dokumentides käsitlemata jäänud teemade kohta.

II RAUDTEETURU SEIREKAVA

7. Turu jälgimise nõude täitmiseks töötas komisjon välja raudteeturu seirekava (*Rail Market Monitoring Scheme*).
8. Seirealaste ülesannete puhul aitab komisjoni töörühm, mis koosneb liikmesriikide ministeeriumide ja raudteesektori ekspertidest ning sotsiaalpartneritest.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ (millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta) Va jaotis (EÜT L 75, 15.3.2001).

² Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile, 18. oktoober 2007, raudteeturu arengu seire kohta, (KOM(2007) 609).

³ Aruanne nõukogule ja Euroopa Parlamendile raudteeturu arengu seire kohta, KOM(2009) 676, muudetud 8. detsembri 2010. aasta parandusega.

Ajavahemikul 2001. aastast kuni 2011. aasta lõpuni pidas raudteeturu seirekava töörühm 25 koosolekut, neist 3 peale eelmise aruande vastuvõtmist.

9. Käesolev ülevaade põhineb raudteeturu seirekava raames tehtud töödel, eelkõige ankeedi vastustel, kuid ka hiljutistel uurimustel ning Euroopa Komisjoni ja eelkõige Eurostati käsutuses olevatel statistilistel andmetel. Käesolevas ülevaates hõlmab mõiste „liikmesriigid” ka Norrat, kes samuti ankeedile vastas.

III ÕIGUSLIKU JA INSTITUTSIOONILISE RAAMISTIKU RAKENDAMINE

10. Kõik raudteevõrke omavad liikmesriigid on esimese raudteepaketi direktiivid oma õigusesse üle võtnud. Kuna aga õigusakte võeti üle suuremate või väiksemate puudustega ja mõne aspekti puhul osaliselt, on komisjon alates 2008. aastast alustanud rikkumismenetlust enamiku liikmesriikide suhtes. Olukorrast tulenevalt on menetlused riigiti erinevas staadiumis. 2011. aasta lõpuks olid Luksemburgi kohtul lahendamata veel 12 riiki käsitlevad menetlused. Vastuväited on enamasti seotud põhiliste funktsioonide ja reguleeriva ameti sõltumatusega ning raudteetaristu kasutustasude kehtestamisega.
11. Lisaks tegi komisjon ettepaneku⁴ esimene raudteepakett uuesti sõnastada. Vormi osas on vaja lihtsustada raudteesektori reguleerivat raamistikku, milleks tuleb ühtlustada ja täpsustada eespool nimetatud kolme direktiivi ning liita need üheks tekstiks. Sisu osas soovitakse saavutada kolm eesmärki: kindlustada raudteetaristule piisav rahastus ja sobivate kasutustasude kehtestamine, kindlustada ettevõtjatele võrdsed konkurentsitingimused ning tugevdada kontrolliasutuste tõhusust.
12. Teise raudteepaketi kohaselt on liikmesriikides loodud vajalikud ametiasutused. Komisjoni talitlused tegelevad nüüd raudteede ohutuse direktiivi⁵ ülevõtmise hindamisega, mis peaks lõpule jõudma 2013. aasta keskpaigaks.
13. Kolmanda raudteepaketi puhul oli direktiivide 2008/57/EÜ⁶ ja 2009/131/EÜ⁷ ülevõtmise tähtaeg 19. juuli 2010 ning direktiivi 2011/18/EL⁸ ülevõtmise tähtajaks määrati 31. detsember 2011. Direktiivi 2007/58/EÜ⁹ ülevõtmise tähtaeg oli 4. juuni 2009 ning täieliku rakendamise tähtaeg 1. jaanuar 2010.
14. Lisaks avaldas komisjon oma 2011. aasta märtsi valges raamatus¹⁰ uued raudteetransporti toetavad algatused. Komisjon kavatseb esitada „neljanda raudteepaketi”, mille eesmärk on avada siseriiklik reisijateveo turg, parandada

⁴ Komisjoni teatis KOM(2010) 474, 17. september 2010, Euroopa ühtse raudteepiirkonna väljaarendamise kohta.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta (millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta.

⁷ Komisjoni direktiiv 2009/131/EÜ, 16. oktoober 2009, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) VII lisa.

⁸ Komisjoni direktiiv 2011/18/EL, 1. märts 2011, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta) II, V ja VI lisa.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/58/EÜ, 23. oktoober 2007, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta ning direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta.

¹⁰ Valge raamat, 28. märts 2011, „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (KOM(2011) 144 (lõplik)).

ligipääsu taristule ja lisateenustele ning laiendada ka Euroopa Raudteeagentuuri sertifitseerimisega seotud ülesandeid.

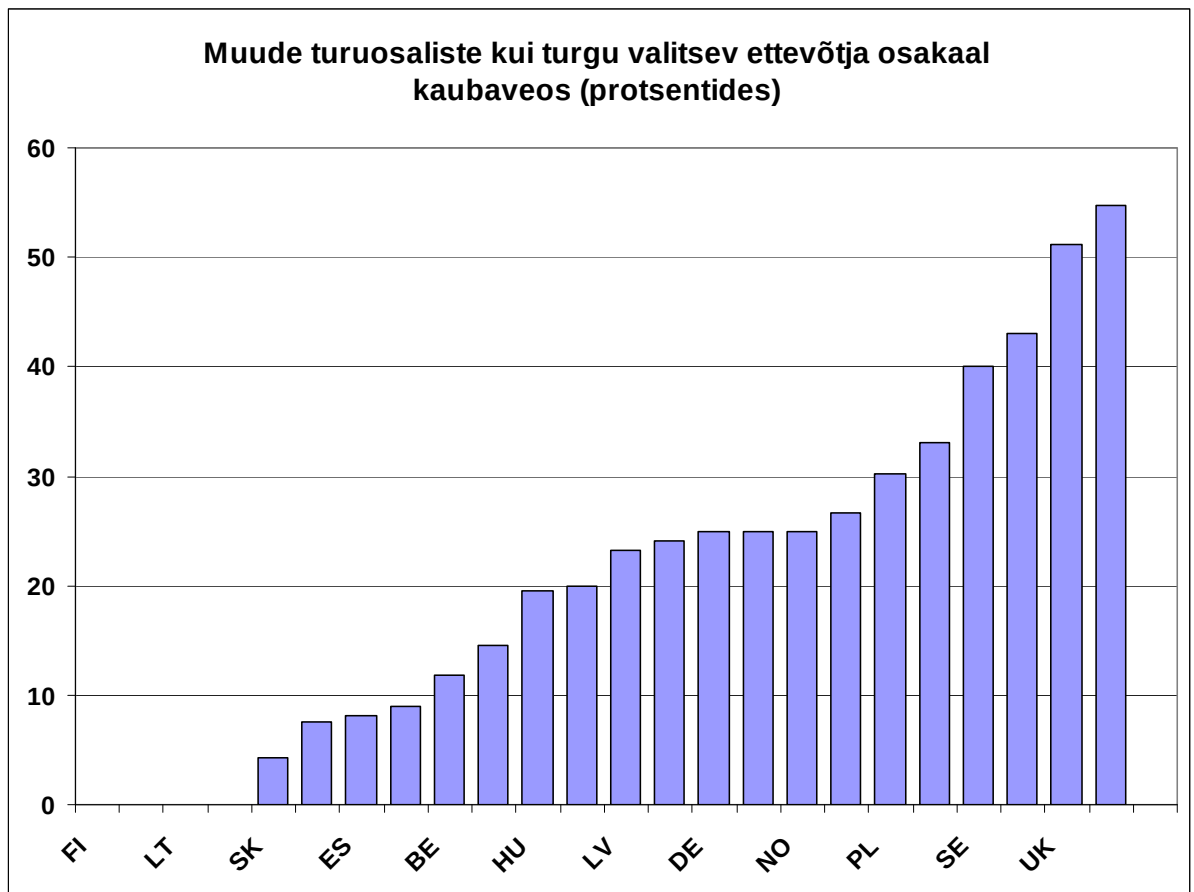
15. Kaubaveokoridore käsitleva määrusega¹¹ nähakse ette kuue koridori loomine 10. novembriks 2013 ning veel kolme loomine 10. novembriks 2015. Liikmesriigid peavad iga koridori jaoks asutama täitevkomitee, kelle ülesanne on jälgida koridori loomist komitee poolt, millesse kuuluvad koridori kasutavad raudteetaristu-ettevõtjad. Suurema osa koridoride jaoks on täitevkomitee juba loodud. Need kaubaveokoridorid on TEN-T multimodaalsete koridoride selgrooks.
16. Esimese raudteepaketi direktiivide uuestisõnastamine võimaldas edasi arendada regulatiivset järelevalvet, rahastamist, kasutustasude kehtestamist ja turulepääsu tingimusi. Luuakse ametlik regulatsiooniametite võrgustik, et kindlustada koordineerimine ja heade tavade vahetamine, ning lisatakse ka säte nimetatud korralduse läbivaatamiseks 2014. aastal.

IV RAUDTEETURU AVAMINE

17. 2010. aasta lõpus tegutses raudteekaubaveo turul ligikaudu 700 litsentsitud raudtee-ettevõtjat, neist 340 Saksamaal ja 72 Poolas. Reisijateveo sektoris on välja antud üle 500 litsentsi, neist 320 Saksamaal ja 44 Ühendkuningriigis. Kahe aasta jooksul on ELi tasandi kaubaveo litsentside arv kasvanud ligikaudu 16 % ning reisijateveo litsentside arv 11 %. Tuleb märkida, et need andmed ei hõlma riiklikke litsentse, mida mõned liikmesriigid jätkuvalt suurel arvul välja annavad (ettevõtjad, kelle tegevus piirdub piirkondliku raudtee-kaubaveoteenuse osutamisega, võivad tegutseda riikliku litsentsi alusel).
18. Kaubaveo tonnkilomeetrite arvestuses kuulub ettevõtjatele, kes ei ole suurimad turul osalejad, kõige suurem turuosa Rumeenias (55 %), Ühendkuningriigis (51 %) ja Eestis (43 %), nagu on näha jooniselt 1. Kahe kriisiaasta jooksul on uute turuosaliste turuosa mitmes liikmesriigis märkimisväärselt suurenenud (Lätis 10 %-lt 23 %-le, Belgias 14 %-lt 27 %-le ja Prantsusmaal 10 %-lt 20 %-le), samas kui Soomes, Iirimaal, Leedus ja Luksemburgis on see jäänud olematuks või nullilähedaseks.

Joonis 1. Muude raudtee-kaubaveo ettevõtjate kui turgu valitsev ettevõtja summaarne turuosa 2010. aasta lõpus (väljendatuna protsendina kaubaveo tonnkilomeetritest).

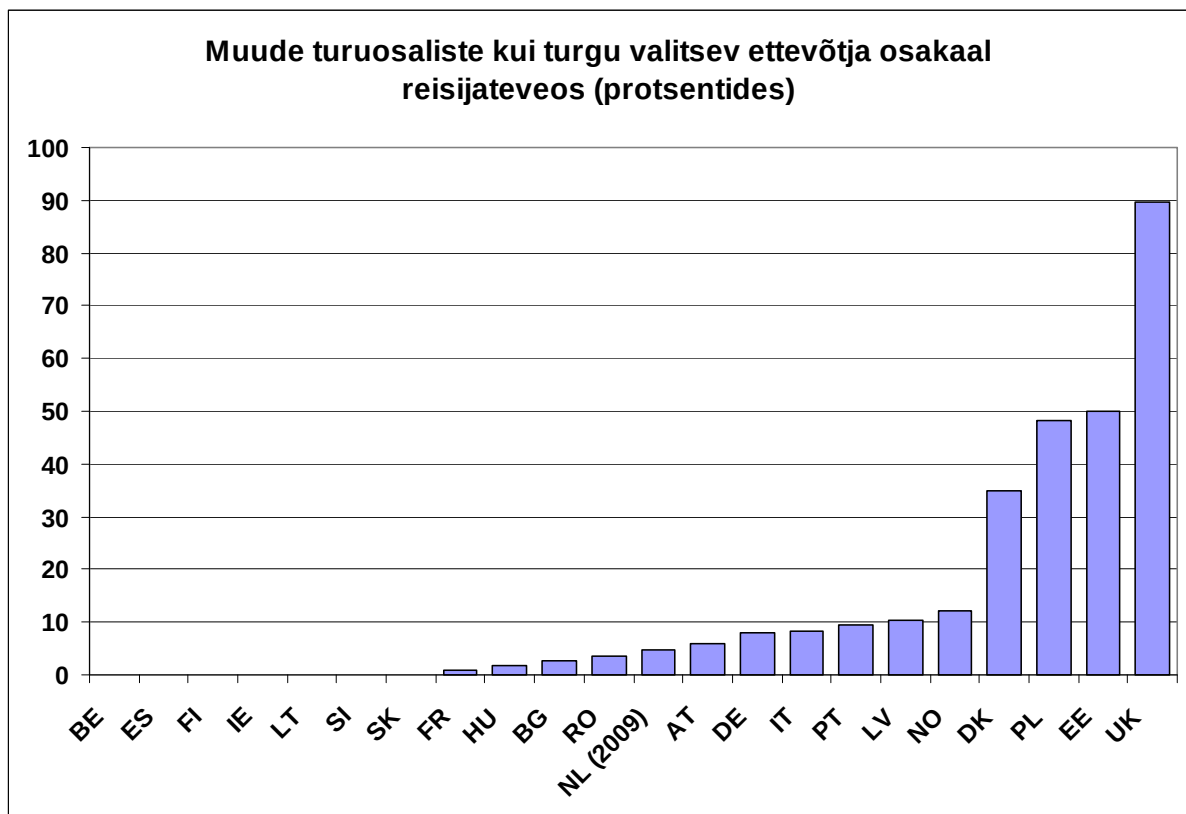
¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr. 913/2010, 22. september 2010, konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta.



Allikas: raudteeturu seirekava ankeet, mille liikmesriigid täitsid 2011. aasta mais-juunis.

19. Uutel turule tulijatel on eriti suur reisijateveo turuosa Ühendkuningriigis (90 %), Eestis (50 %) ja Poolas (48 %), samas kui vähemusse on jäänud riigid, milles turgu valitsev ettevõtja kontrollib jätkuvalt kogu turgu (Belgia, Kreeka, Hispaania, Soome, Iirimaa, Leedu, Sloveenia ja Slovakkia). Mõnes liikmesriigis, näiteks Poolas, on uued turuletulijad tekkinud turgu valitseva ettevõtja osadeks jagamisega ning nende käes on monopol ühes piirkonnas.

Joonis 2. Muude raudtee-reisijateveo ettevõtjate kui turgu valitsev ettevõtja summaarne turuosa 2010. aasta lõpus (väljendatuna protsendina vedude reisijakilomeetritest)



Allikas: raudteeturu seirekava ankeet, mille liikmesriigid täitsid 2011. aasta mais-juunis.

20. See olukord tuleneb suuresti asjaolust, et liikmesriikide raudtee-reisijatevedu avati konkurentsile eri aegadel, näiteks Rootsis 1992. aastal, Saksamaal 1994. aastal, Ühendkuningriigis 1995. aastal, siis Taanis ja Itaalias ning hiljem veel ligikaudu kümnes liikmesriigis.
21. Rahvusvahelisel reisijateveo turul, mis avati Euroopa õigusega konkurentsile 1. jaanuaril 2010, on kõige tavalisem käitamisviis turgu valitsevate ettevõtjate vahelised liidud. Võib siiski märgata, et üha rohkem pakutakse teenuseid, mis mõnes teenindatavate liinidega hõlmatud riigis konkureerivad turgu valitseva ettevõtjaga. Näiteks ühendasid Deutsche Bahn ja ÖBB München-Bologna liini teenindamiseks oma jõud Lombardia ettevõtjaga FNM. Sarnaselt pakuvad Trenitalia ja Veolia Transdev ühendust Pariisi ja Veneetsia vahel. Westbahn GmbH avas liini Viin-Salzburg-Freilassing. Lähitulevikus võib Deutsche Bahn tõenäoliselt iseseisvalt pakkuda ühendusi Saksamaalt Londonisse ja Pariisi. Komisjoni uuringu¹² kohaselt võib piirkondadevahelise piiriülese transpordi puhul täheldada uute teenuste mitmekordistumist, millest osa pakuvad turgu valitsevad ettevõtjad ja osa uued turuletulijad.

¹²

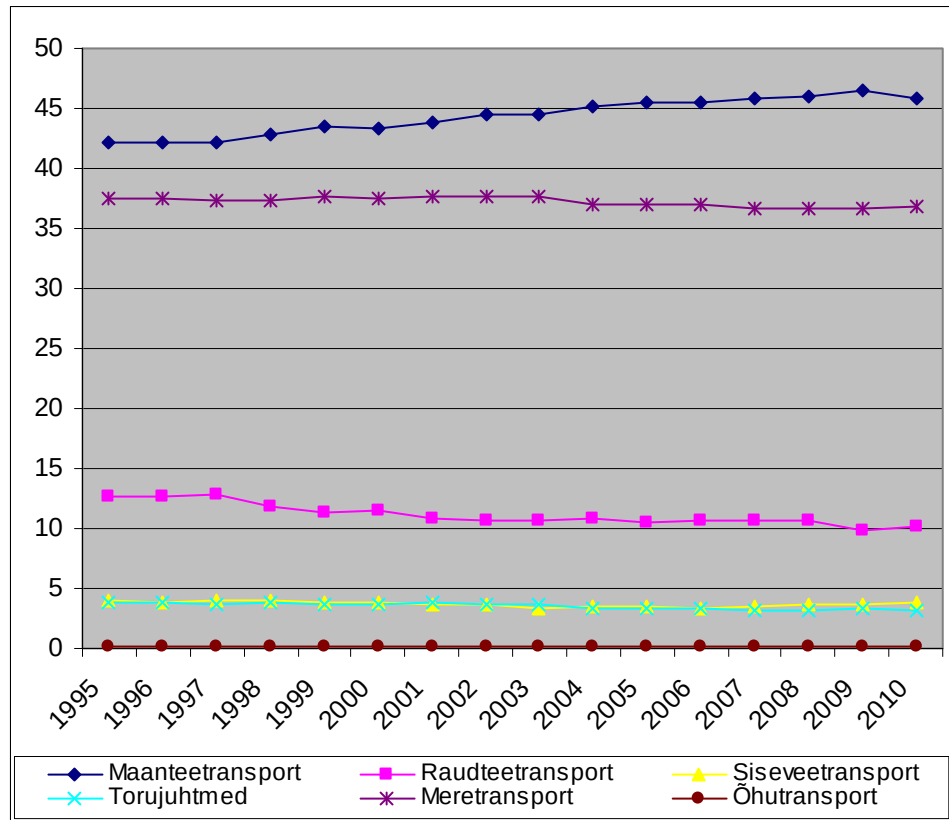
Raudteetranspordituru olukord ja perspektiivid, märts 2010.

V EL-I RAUDTEEVEOTURU TOIMIMINE¹³

V.1 Raudteeveo olukord võrreldes teiste veoliikidega

22. Kuigi raudtee osakaal ülemaailmses kaubaveos on viimaste aastakümnete jooksul oluliselt vähenenud, on selle turuosa viimase aastakümne jooksul püsinud veidi alla 11 %, kusjuures 2010. aastal majanduskriisi tingimustes oli see vaid 10,2 %.
23. Raudtee osakaal maismaa-kaubaveos, mis püsis 2002. aastast alates 17,1 % juures, ulatus veel 1995. aastal 20,2 %ni ning langes 2010. aastal 16,2 %-le.

Joonis 3. Raudtee osatähtsus kaubaveos (EL 27, 1995–2010)



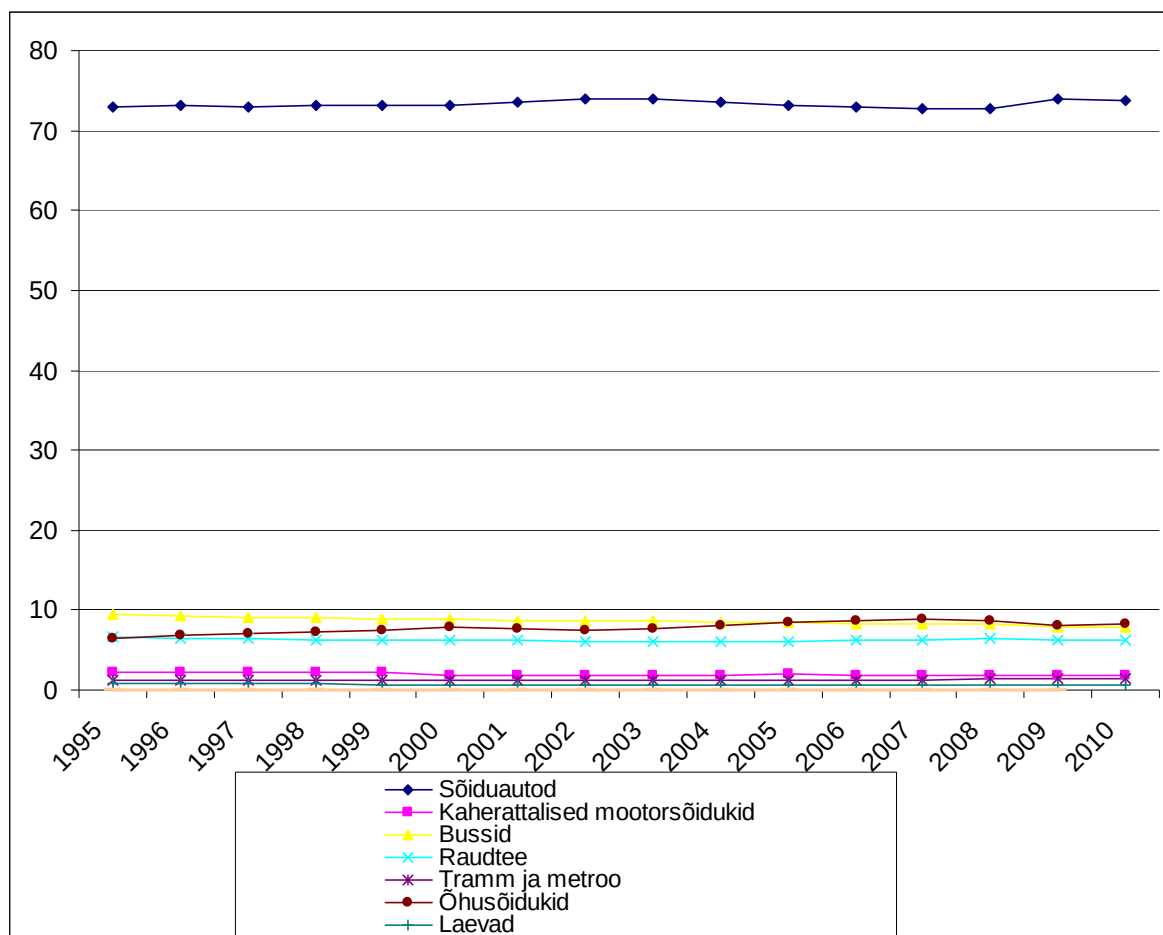
Allikas: statistikaväljaanne „ELi transport arvudes, 2012. statistika käsiraamat” (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012).

24. Raudtee osatähtsus reisijateveos on EL 27s viimastel aastatel veidi suurenenud ja jõudnud 5,9 %-lt 2004. aastal 6,3 %-le 2010. aastal. Siiski on raudteevõrku omavate liikmesriikide vahel jätkuvalt olulisi erinevusi, kuna nimetatud osakaal oli Ungaris ja Austrias ligikaudu 10 % või rohkem, kuid Eestis vaevalt 2 % ning Kreekas vaid veidi üle 1 %.

Joonis 4. Raudtee osatähtsus reisijateveos (EL 27, 1995–2010)

¹³

Kuna Küprosel ja Maltal ei ole raudteevõrku, on kõigi viidete puhul EL 12-le ja EL 27-le kaks kõnealust riiki vaatluse alt välja jäetud.



Allikas: statistikaväljaanne „ELi transport arvudes, 2012. statistika käsiraamat” (EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012).

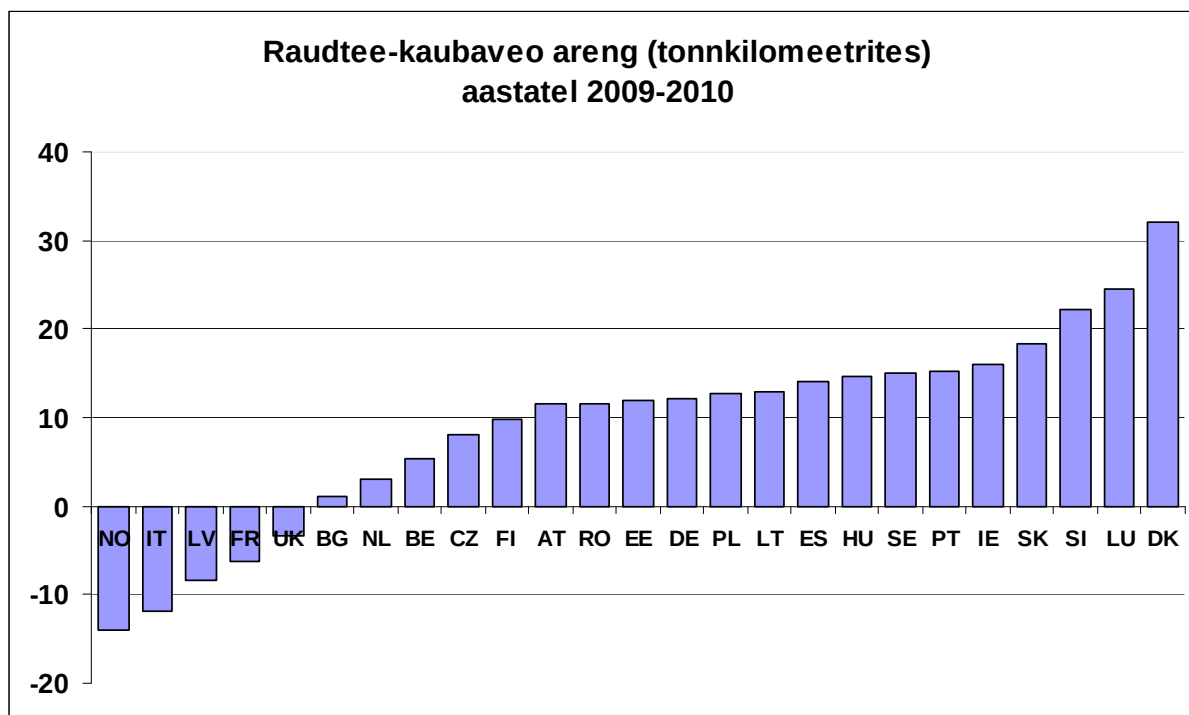
V.2 Raudteevedude mahu ja suutlikkuse suundumused¹⁴

a) Kaubavedu

25. Kriisi tõttu vähenes tonnkilomeetrites väljendatud kaubavedu EL 27s 2009. aastal 18,3 %. Tänu kõige enam mõjutatud sektorite, nimelt musta metallurgia ning keemia- ja autotööstuse märgatavale taastumisele hakkas 2010. aastal kaubavedu jälle suurenema, kuna vähemalt 15 liikmesriigis täheldati rohkem kui 10 %-list kasvu, kuid vedude maht ei jõudnud veel tagasi 2008. aasta tasemele. Euroopa Raudteede Ühenduse esitatud andmete kohaselt jäi raudtee-kaubaveo maht kogu Euroopas 2011. aasta kolmandas kvartalis 2008. aasta kolmanda kvartali näitajast 9,2 % madalamaks.

¹⁴ „Raudteevedude suutlikkus” on raudteeveod väljendatuna tonnkilomeetrites või reisijakilomeetrites.

Joonis 5. Raudtee-kaubaveo areng aastatel 2009–2010 tonnkilomeetrites



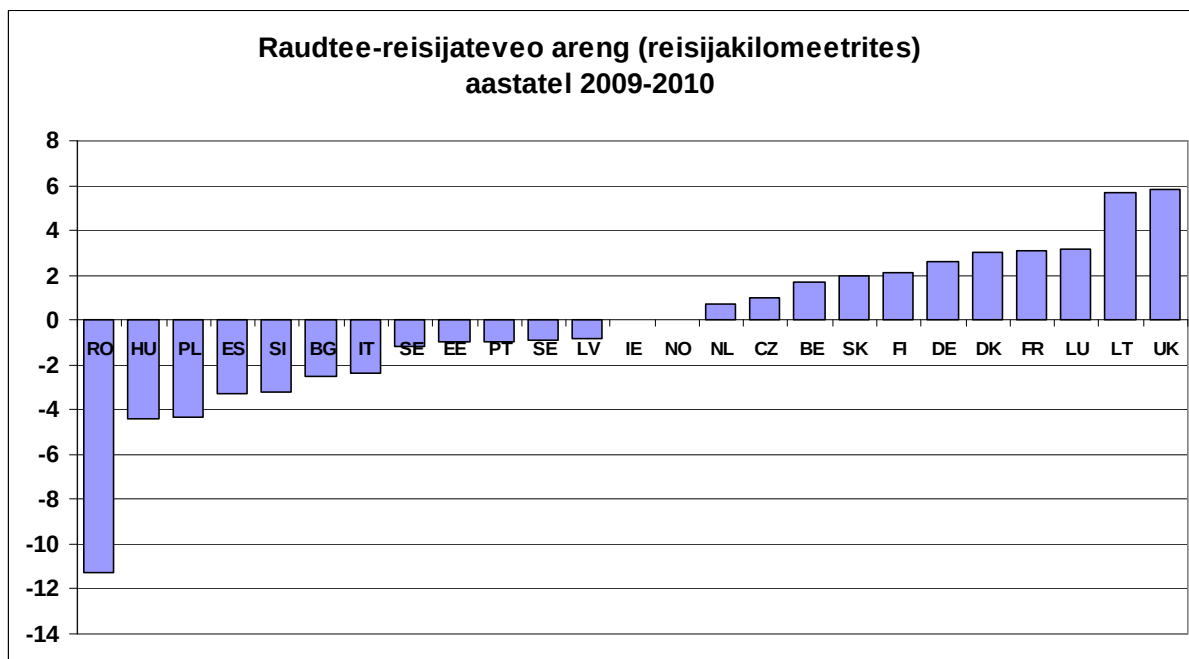
Allikas: raudteeturu seirekava ankeet, mille liikmesriigid täitsid 2011. aasta mais/juunis.

b) Reisijatevedu

26. Reisijatevedu jäi kriisist suhteliselt puutumata ning selle maht vähenes EL 27s 2009. aastal vaid 1,4 % (reisijakilomeetrites väljendatuna), kusjuures mahu 3,6 %-line suurenemine EL 15s ei olnud piisav EL 12 mahu 8,3 % vähenemise kompenseerimiseks.

Vastupidine areng toimus 2010. aastal, kui EL 12s oli olukord ebasoodsam (−11,3 % Rumeenias) kui EL 15s, kus suurim kasv oli Ühendkuningriigis (+5,8 %).

Joonis 6. Raudtee-reisijateveo areng 2009–2010 (väljendatuna reisijakilomeetrites)



VI RAUDTEEVEO-ETTEVÕTJATE SUUTLIKKUS

a) Tööhõive

27. 2010. aasta lõpus oli raudteeteenuste ärieesmärkidel pakkumise ja taristu haldamisega tegelevate ettevõtete töötajate arv Prantsusmaal 110 000, Saksamaal 80 000 ja Poolas 64 000 (vt 6. lisa). Võrdluste tegemine on siiski keeruline, kuna nimetatud ettevõtjate tegevusvaldkond on eri riikides erinev. Samamoodi on raske täpselt kindlaks määrata töötajate arvu vähenemise ulatust selles sektoris viimase kümne aasta jooksul.
28. Üle 50aastaste osakaal maismaatranspordi töötajate hulgas ulatus 2010. aastal 31 %ni ning kõigi sektorite keskmine oli 27 %. Kõnealust sektorit iseloomustab ka töötajate varasem pensionileminek (keskmiselt 55 aasta vanuses) ning naiste väike osakaal töötajate hulgas (14 %).

b) Raudteeseadmete tööstuse areng

29. Euroopa raudteetööstuse liidu (*Union des Industries Ferroviaires Européennes – UNIFE*) uuringu¹⁵ kohaselt oli ülemaailmne raudteeturu hinnatav väärtus 2007. aastal 120 miljardit eurot ning peaks 2016. aastaks ulatuma 154 miljardi euroni. Kõige suuremat kasvumäära oodatakse Aasia ja Vaikse ookeani piirkonnas ning Sõltumatute Riikide Ühenduse riikides.
30. Lisaks teatab Euroopa Raudteede Ühendus (*Community of European Railways*), et Tšehhi Vabariigis, Slovakkias ja Sloveenias uuendatakse praegusel hetkel olulisel määral reisijate transpordiks mõeldud raudteeveeremit.

c) Teenuse kvaliteet ja reisijate rahulolu

31. Raudtee-kaubaveoteenuste kvaliteeti Euroopa Liidus on raske mõõta, kuna puuduvad ühtsed näitajad. Raudtee-kaubaveoteenuste suutlikkuse seire järk-järguline rakendamine kaubakoridorides peaks andma teavet teenuse täpsuse kohta.
32. Raudteeveo-ettevõtjad, kelle suhtes kohaldatakse määrust 1371/2007,¹⁶ on kohustatud avaldama aastaaruande pakutud teenuste kvaliteedi ja eelkõige reisijateveo teenuse täpsuse kohta.
33. Komisjoni läbiviidud uuring (vt 15. lisa) näitab, et reisijad on üldiselt rahul rongide turvalisusega, kavandatud sõiduajaga ning vagunite mugavusega. Seevastu leiavad reisijad sageli, et parandada tuleks rongide puhtust ja korrashoidu, nende täpsust ja edastatava teabe kvaliteeti, seda eriti hilinemise korral. Paljudes liikmesriikides peetakse täpsust rahuldavaks, kuid 40 % Poola, Saksamaa, Rootsi, Rumeenia ja Prantsusmaa küsitluteest leiavad, et rongid ei ole piisavalt täpsed.
34. Reisijate hinnangul tuleks rongijaamades ja parklates erilist tähelepanu pöörata rajatiste kvaliteedile ning nende puhtusele ja korrashoiule. Seevastu on üldiselt rahuldaval tasemel piletite ostmise lihtsus, teavitamine ja turvalisus. Rahulolu rongijaamadega erineb aga riigiti märkimisväärselt. Kõrgeim on see Hispaanias ja Luksemburgis, madalaim aga Poolas ja Ungaris.

¹⁵ Uurimus „Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016”.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1371/2007, 23. oktoober 2007, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

d) Avaliku teeninduse kohustused

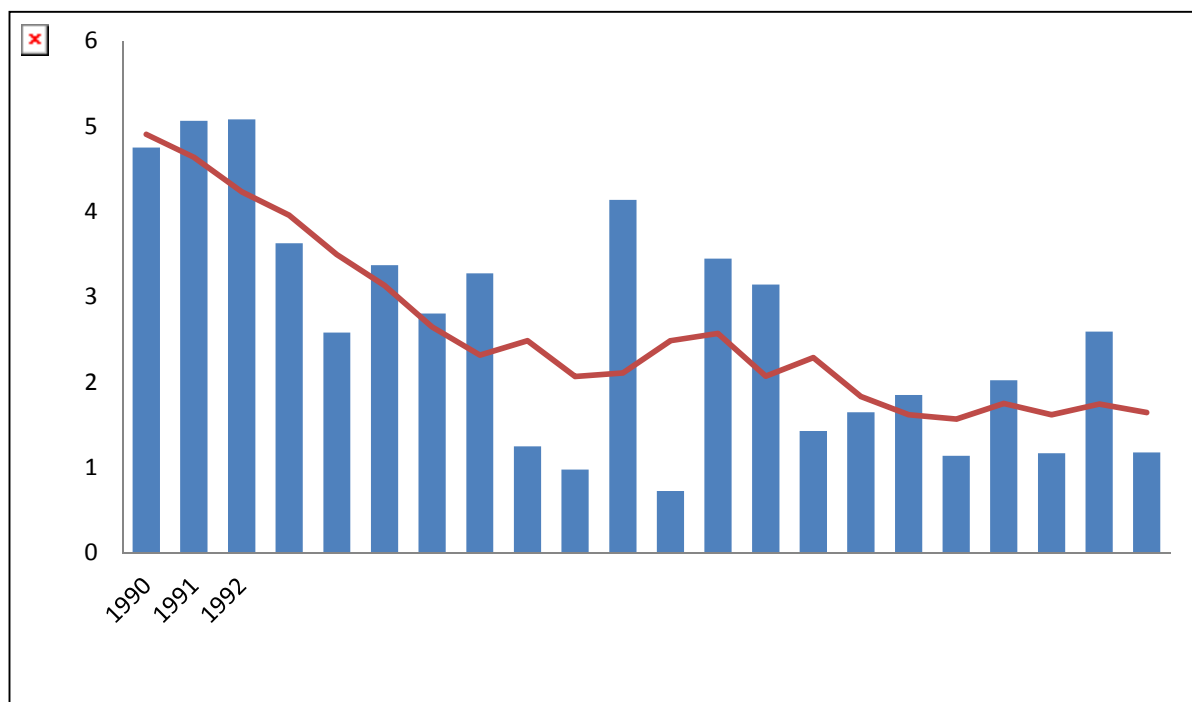
35. 90 % raudtee-reisijateveo siseturust on kaetud avaliku teeninduse kohustusega¹⁷. EL 15 riikides allkirjastatakse enamik avaliku teeninduse lepingutest vähemalt kaheks kuni kümneks aastaks; EL 12s ei ületanud 2005. aastal enamiku lepingute kestus üht aastat, kuid nüüdseks on pikaajaliste lepingute osakaal suurenenud, mis soodustab investeerimist.
36. Kulude ja piletimüügitulu vahe hüvitamise määr (väljendatud protsendina) ei ületanud EL 12 riikides 2009. aastal 71 %, seevastu EL 15s oli see 94 %; 2007. aastaga võrreldes on need numbrid suurte eelarvekärbete tõttu 4 punkti langenud (vt 11. lisa).

e) Ohutus

37. Vastavalt Euroopa Raudteeameti aruandele (vt 16. lisa) langes aastatel 2008–2010 õnnetuste ohvriks kokku 4120 rongireisijat, sealhulgas oli 188 surmajuhtumit. 60 % surmajuhtumitest olid seotud inimeste asumisega raudteerööbastel, millele ligipääs oli keelatud.
38. Üldine turvalisuse tase Euroopas, mida mõõdetakse surmajuhtumite arvuga miljardi rongisõidukilomeetri kohta, on 1990. aastast alates paranenud, kuid edasimineku on 2004. aastast alates aeglustunud, nagu seda näitab joonis 7.

¹⁷ Avalik raudteetransport Euroopa Liidus: ülevaade, november 2011 (Public service rail transport in the European Union: an overview).

Joonis 7. Surmaga lõppenud raudteeõnnetuste ja rööbastelt mahasõitude arv miljardi rongisõidukilomeetri kohta



Allikas: Euroopa Raudteeagentuuri 2012. aasta ohutuse hindamise aruanne.

VII RAUDTEETARISTU

a) Raudteevõrgu pikkus

39. Raudteeliinide kogupikkus ELis, mis on ligikaudu 212 000 km, on viimastel aastatel püsinud suhteliselt stabiilsena. Liikmesriikides, kellel on eriti suuri raskusi eelarvega (eelkõige Kreeka, Rumeenia ja Portugal), ei suleta peamiselt mitte raudteeliine, vaid paralleelteid, kuna nende riikide raudteevõrgud on liiga suured.
40. Jätkuvalt on kasvanud kiirrongiliinide võrk, mis kahekordistus kaheksa aasta jooksul ja ulatus 2010. aastal 6600 kilomeetrini. Hispaania edestab nüüdsest oma võrgustiku suurusega Prantsusmaad (vt 8. lisa).

b) Taristuinvesteeringute areng

41. Rahvusvahelise Transpordifoorumi (International Transport Forum) andmete kohaselt on maismaatranspordi taristusse tehtavad investeeringud Lääne-Euroopas viimase kümnendi jooksul püsinud ühtlasel 0,8 % tasemel, kuid Kesk- ja Ida-Euroopa riikides kasvasid need 2009. aastaks 2 %ni. Raudtee osakaal neis investeeringutes erineb riigiti. 2009. aastal oli see Austrias 65 %, Ühendkuningriigis 55 %, Luksemburgis 52 %, Rootsis 45 %, Belgias 41 % ning Lääne-Euroopas keskmiselt 32 %. Kesk- ja Ida-Euroopa riikides on raudtee osakaal langenud 22 %-lt 2000. aastal 13 %-le 2009. aastal (vt 9. lisa).

c) Tasud ja mitmeaastased lepingud

42. Võrgule juurdepääsu tasud erinevad märkimisväärselt, olenevalt raudteetaristu-ettevõtjast. 1000tonnise kaubarongi sõidukilomeetri hind eurodes on Hispaanias 0,1 ja Rootsis 0,5 ning Slovakkias 10,2 ja Iirimaal 9,8 (vt 10. lisa). Üldjoontes tundub, et erinevused on vähenemas, kuna mitu traditsiooniliselt kõrgete juurdepääsutasudega EL-12 riiki on kas teatanud kasutustasude vähendamisest või neid juba vähendanud.

Tuleb märkida, et tasud võivad märkimisväärselt erineda ka ühe ja sama riigi võrgu piires olenevalt liinist või kellaajast.

43. Komisjon leiab, et raudteetaristu-ettevõtjate ja raudtee-ettevõtjate vahelised mitmeaastased lepingud võimaldavad tagada teenuste hea taseme ja vajaliku finantstasakaalu. Mitmeaastased lepingud on allkirjastatud ligikaudu viieteistkümnes liikmesriigis (vt 12. lisa).

d) Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) kasutuselevõtmine

44. Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (European Railway Traffic Management System – ERTMS) kasutuselevõtmine on samm suurema koostalitluse suunas. 2011. aasta lõpus oli ELis ERTMSiga varustatud ligikaudu 4 000 km toimivaid liine, mis on võrreldes eelneva aastaga 20 % rohkem. Lisaks paigaldatakse ERTMSi praegu raudteeliinidele pikkusega 4000 km, tööd peaksid lõpule jõudma hiljemalt 2013. aasta lõpuks.
45. 22. juulil 2009 vastuvõetud üleeuroopalise kasutuselevõtu kava kohaselt tuleb peamised raudteeliinid varustada kõnealuse süsteemiga 2015. aastaks. Liikmesriigid peavad enne 2012. aasta lõppu esitama üksikasjaliku ajakava, milles on märgitud pakkumiskutse kuupäevad ja projekti teostamise peamised etapid, mis võimaldavad ERTMSi paigaldamise lõpetada 2015. aastaks. Komisjon jälgib hoolikalt selle nõude täitmist.

VIII KOKKUVÕTE

46. 2009. aasta majanduskriisil oli raudtee-kaubaveole oluline mõju. Hoolimata märkimisväärselt taastumisest jäi enamikus liikmesriikides 2010. aasta tase 2008. aasta tasemest 15 % allapoole; ka Prantsusmaa ja Itaalia ei jäänud langusest puutumata. ELi tasandil näib raudtee osatähtsus olevat nüüdseks saanud võrreldavaks kriisieelse aja tasemega.
47. Raudtee-reisijateveos on kriisi mõju olnud palju tagasihoidlikum. Enamikus EL 15 riikides on jätkunud liikluse kasv, kuid EL 12s 1990. aastatel alanud langus jätkus ka 2010. aastal. Sellega seoses on liikmesriigiti märgata üllatavat seost transpordi hiljutise arengu ja komisjoni jaoks koostatud arvamusuuringus välja toodud reisijate rahulolu vahel, nagu seda rõhutavad näiteks Ühendkuningriigi ja Leedu head tulemused.
48. Raudtee-kaubaveo turu avamine on kriisi ajal kiirenenud, kuigi liikmesriigiti erineval määral. Mõni turgu valitsev ettevõtja on nüüdseks vallutanud muudes Euroopa riikides olulise turuosa tänu kohapeal tegutsevatele tütarettevõtetele. Üldjoontes ei ole kriis pidurdanud uute turuletulijate riiklikele turgudele sisenemist. Selles kontekstis on oluline märkida, et suurem konkureerivate ettevõtjate arv ei ole negatiivselt mõjutanud selle transpordiviisi kõrget turvalisuse taset.
49. Reisijateveo turu tõhus avamine toimub järk-järgult ning hõlmab nüüd juba enamikku liikmesriikidest. Lähiajal valmib komisjoni jaoks koostatav Eurobaromeetri raudteeturu uuring, mis on seotud siseriikliku raudtee-reisijateveo turu avamisega. Uuringu tulemusi võetakse arvesse siseriikliku reisijateveo turu avamist käsitleva uue õigusakti ettepaneku koostamisel.