



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 18.10.2007
KOM(2007) 609 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

{SEC(2007)1323}

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

I. JOHDANTO

1. Euroopan unionin rautateillä on viime vuosina tapahtunut merkittäviä muutoksia, joiden taustalla ovat suurelta osin Euroopan tasolla toteutetut toimet. Vuoden 2001 jälkeen on annettu kolme toimenpidekokonaisuutta, joiden tavoitteena on rautatiemarkkinoiden asteittainen avaaminen sekä teknisen ja operatiivisen yhdenmukaistamisen lisääminen rautateiden yhteentoimivuuden ja turvallisuuden aloilla. Lopullisena tavoitteena on luoda eurooppalainen rautatieliikennealue (ks. liite 1¹).
2. Yksityiskohtainen kuvaus ensimmäisellä toimenpidekokonaisuudella luodusta oikeudellisesta ja institutionaalisesta kehyksestä sekä analyysi sen vaikutuksista rautatieliikennemarkkinoihin on annettu toukokuussa 2006 julkaistussa komission kertomuksessa². Nyt esitettävä jatkotarkastelu rautatiemarkkinoiden kehityksestä pohjautuu edellä mainitun kertomuksen päätelmiin.
3. Rautatiemarkkinoiden kehitystä on seurattava jatkuvasti, jotta voidaan arvioida, kuinka yhteisön poliittiset toimenpiteet kokonaisuudessaan katsottuna vaikuttavat rautatiemarkkinoihin, ja siten auttaa suunnittelemaan uusia poliittisia toimenpiteitä, jotka vastaavat rautatiealan nykyisiä ja tulevia tarpeita.
4. Yhteisön rautatielainsäädännössä³ vaadittiin jo vuonna 2001, että Euroopan komissio seuraa rautatieliikennemarkkinoiden teknisiä ja taloudellisia edellytyksiä EU:ssa. Lisäksi siinä veloitettiin komissio antamaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus, jossa käsitellään muun muassa rautatieliikennepalvelujen sisämarkkinoiden kehitystä, puite-edellytyksiä, infrastruktuurin tilaa ja käyttöoikeuksien käyttöä.
5. Myös vuonna 2006 annetussa liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnissa⁴ vahvistettiin tarve seurata rautatiemarkkinoita laatimalla *tulostaulu* rautatieliikennepalvelujen sisämarkkinoiden tärkeimmistä indikaattoreista ja erityisesti markkinoiden asteittaisesta avaamisesta kansalliselle ja kansainväliselle kilpailulle.
6. Tähän tarpeeseen vastataan tällä rautatiemarkkinoiden kehityksen seuranta koskevalla tiedonannolla. Siinä annetaan ensimmäinen tilastollinen analyysi rautatiemarkkinoiden kehityksestä ja luodaan pohja säännölliselle raportoinnille.

¹ Tähän rautatiemarkkinoiden kehityksen seuranta koskevaan tiedonantoon liittyy komission yksiköiden valmisteluasiakirja, jossa on 23 liitettä.

² KOM(2006) 189 lopullinen, 3. toukokuuta 2006.

³ Direktiivin 2001/12/EY Va jakso.

⁴ KOM(2006) 314 lopullinen, 22. kesäkuuta 2006.

II. RAUTATIEMARKKINOIDEN SEURANTAOHJELMA

7. Seurantavaatimusten täyttämiseksi komissio perusti vuonna 2001 rautatiemarkkinoiden seurantaohjelman (RMMS), jonka puitteissa energian ja liikenteen pääosaston Internet-sivuilla⁵ julkaistaan tietoja rautatiemarkkinoiden eri näkökohdista. Tietoja päivitetään säännöllisesti ja niitä myös laajennetaan, jotta ne kattaisivat entistä useampia markkinoiden kehitystä kuvaavia indikaattoreita.
8. Tässä seurantatehtävässä komissiota avustaa työryhmä, joka koostuu kansallisten ministeriöiden ja rautatieteollisuuden asiantuntijoista. RMMS-työryhmä kokoontui kahdeksan kertaa vuosina 2001–2007.
9. Tämä tarkastelu perustuu RMMS-työryhmän jäsenten esittämään analyysiin, Euroopan komission käytössä oleviin tilastolähteisiin, tuoreisiin tutkimuksiin⁶ sekä ensimmäisen rautatiepaketin täytäntöönpanokertomukseen (ks. edellä).
10. Tarkastelussa keskitytään erityisesti seuraaviin aihepiireihin:
 - oikeudellinen ja institutionaalinen kehys, joka on luotu rautatiemarkkinoiden vapauttamiseksi ja rautateiden aseman vahvistamiseksi turvallisena ja vähän ympäristöä kuormittavana liikennemuotona;
 - rautatiemarkkinoiden kehitys tavara- ja henkilöliikenteen suorituskykyä, eri liikennemuotojen vertailua ja markkinoiden avaamisastetta kuvaavien indikaattoreiden valossa;
 - alan taloudellinen suorituskyky, mukaan luettuina rautatieinfrastruktuurin kapasiteettia, tilaa ja käyttöastetta koskevat tiedot ja tuottavan teollisuuden kehitys.
11. Määrällisten tietojen puuttuessa tämä markkinaolosuhteiden tarkastelu ei voi kattaa rautatiemarkkinoiden tiettyjä erityispiirteitä, kuten rautatieyritysten omaisuus pohjaa (liikkuva kalusto) tai pehmeitä tekijöitä kuten henkilöstön koulutusta.

III. OIKEUDELLISEN JA INSTITUTIONAALISEN KEHYKSEN TÄYTÄNTÄÖNPPANO

12. Kaikki jäsenvaltiot, joissa on rautatieverkko, ovat panneet muodollisesti täytäntöön ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyvät direktiivit (ks. liitteet 2a ja 2c). Direktiivien saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä ilmenneet viiveet pakottivat kuitenkin komission aloittamaan 56 rikkomismenettelyä, joista 12 johti tuomioistuimen tuomioon (ks. liite 3a). Parhailaan ollaan tarkastelemassa eräitä paketin keskeisiä säännöksiä koskevia kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä⁷.
13. Koska osa jäsenvaltioista on saattanut toisen rautatiepaketin vain osittain osaksi kansallista lainsäädäntöään (ks. liitteet 2b ja 2c), komissio aloitti 55 uutta

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Tutkimukset löytyvät osoitteesta:

http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁷ Tällä luodaan pohja muun muassa ensimmäiseen rautatiepakettiin sisältyvien direktiivien uudelleenlaadinnalle, jonka on määrä tapahtua vuonna 2008.

rikkomismenettelyä, joista 18 johti asian käsittelyyn tuomioistuimessa. Viisi näistä asioista on jo vedetty pois, koska täytätöönpanotoimenpiteistä on saatu lopullinen ilmoitus, mutta 13 asiaa on yhä vireillä (ks. liite 3b).

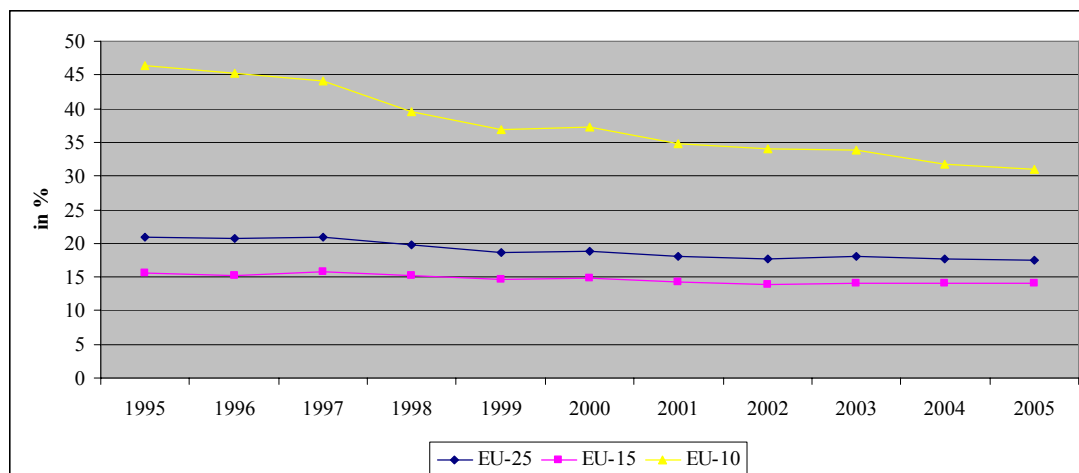
14. Jäsenvaltiot ovat jo perustaneet kaikki ensimmäisessä ja toisessa rautatiepaketissa vaaditut instituutiot. Näihin lukeutuvat kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä vastaavat kansalliset yritykset ja elimet, toimilupien myöntämisestä vastaavat elimet, sääntelyelimet, kansalliset turvallisuusviranomaiset, tutkintaelimet ja ilmoitetut laitokset (ks. liitteet 4, 5, 6 ja 7).
15. Sääntelyelinten osalta on todettava, että tiedot sääntelykysymysten parissa työskentelevien henkilöiden ja vuonna 2005 käsiteltyjen valitusten määrästä herättävät jonkin verran epäilyksiä niiden hallinnollisesta kapasiteetista.
16. Rautateiden yhteentoimivuutta ja turvallisuutta koskevan lainsäädännön saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä ollaan parhaillaan tekemässä perinpohjaista analyysia. Alustavien havaintojen perusteella turvallisuus- ja yhteentoimivuusdirektiivien täytäntöönpano vaikuttaa puutteelliselta joissain maissa, jotka ovat jo saattaneet direktiivit muodollisesti osaksi kansallista lainsäädäntöään. Lisäksi toisen rautatiepaketin saattamisessa osaksi kansallista lainsäädäntöä ilmenneet viiveet aiheuttavat oikeudellista epävarmuutta rautatiemarkkinoiden toimijoille. Vaikka paketissa vaaditut instituutiot onkin jo perustettu asianomaisissa maissa, niiden toiminnalta puuttuu oikeusperusta, mikä näyttää luovan vakavan esteen rautatiemarkkinoiden moitteettomalle toiminnalle.

IV. EU:N RAUTATIELIIKENNEMARKKINOIDEN SUORITUSKYKY

IV.1. Rautatieliikenteen asema suhteessa muihin liikennemuotoihin

17. Rautatieliikenne on vuodesta 1970 menettänyt tasaisesti osuuttaan tavaraliikennemarkkinoilla – sen osuus on laskenut vuoden 1970 20 prosentista (EU-15) 8 prosenttiin vuonna 2003 (EY-15) ja 10 prosenttiin EU-25:ssa vuonna 2005 (tonnikilometrien perusteella). Tämä laskeva suuntaus on tasaantunut viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana, ja vuosina 1995–2005 rautateiden markkinaosuus laski vain 2 prosenttia (ks. liite 8a).
18. Sisämaaliikenteessä rautateiden osuus EU:n tavaraliikennemarkkinoista oli 17,4 prosenttia vuonna 2005, kun sen osuus ”uusissa” jäsenvaltioissa oli yli kaksi kertaa suurempi kuin EU-15:ssa (30,9 % v. 14 %) (ks. kuva 1 ja liite 8c).

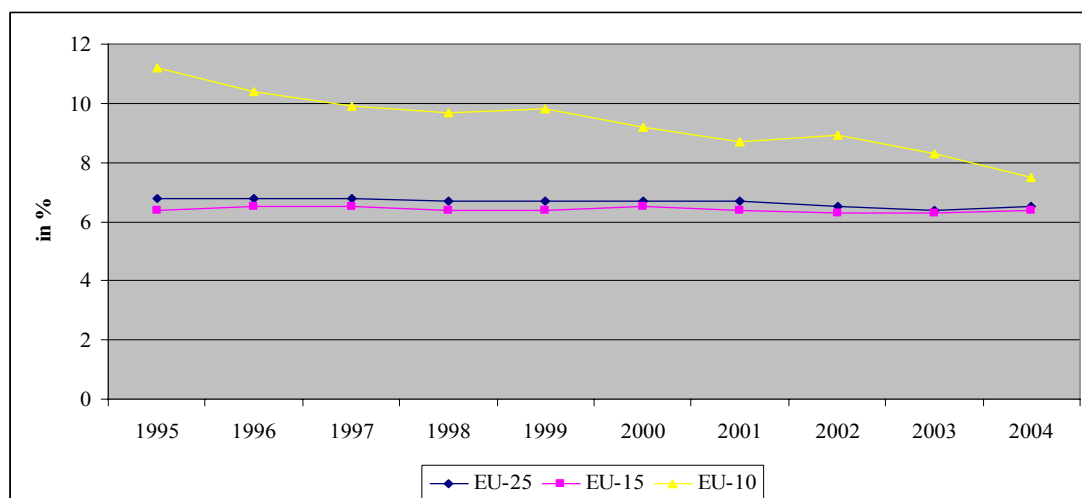
Kuva 1: Rautateiden osuus sisämaaliikenteen tavaraliikennemarkkinoista EU-25:ssa, EU-15:ssa ja EU-10:ssa (1995–2005)



Lähde: Eurostat, UIC, EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, energian ja liikenteen pääosaston arviot sekä kansalliset tilastot

19. Vastaavaa taantumista on tapahtunut myös henkilöliikenteessä viimeksi kuluneiden kolmen vuosikymmenen aikana, joskaan se ei ole ollut yhtä voimakasta kuin tavaraliikenteessä. Rautateiden osuus henkilöliikenteen kokonaismarkkinoista on laskenut vuoden 1970 10,2 prosentista 6,3 prosenttiin vuonna 2003 EU-15:ssa (matkustajakilometreinä). EU-25:ssa rautateiden osuus oli 5,8 prosenttia vuonna 2004 (ks. liite 8b).
20. Kun huomioon otetaan ainoastaan maaliikenne, rautateiden osuus EU:n henkilöliikennemarkkinoista oli 6,5 prosenttia. EU-15:ssa rautateiden markkinaosuus on pysynyt runsaassa 6 prosentissa viime vuosikymmenen ajan. EU-10:ssa se on sitä vastoin pudonnut jyrkästi vuoden 1995 11,2 prosentista 7,5 prosenttiin vuonna 2004 (ks. kuva 2 ja liite 8d).

Kuva 2: Rautateiden osuus maaliikenteen henkilöliikennemarkkinoista EU-25:ssa, EU-15:ssa ja EU-10:ssa (1995-2004)



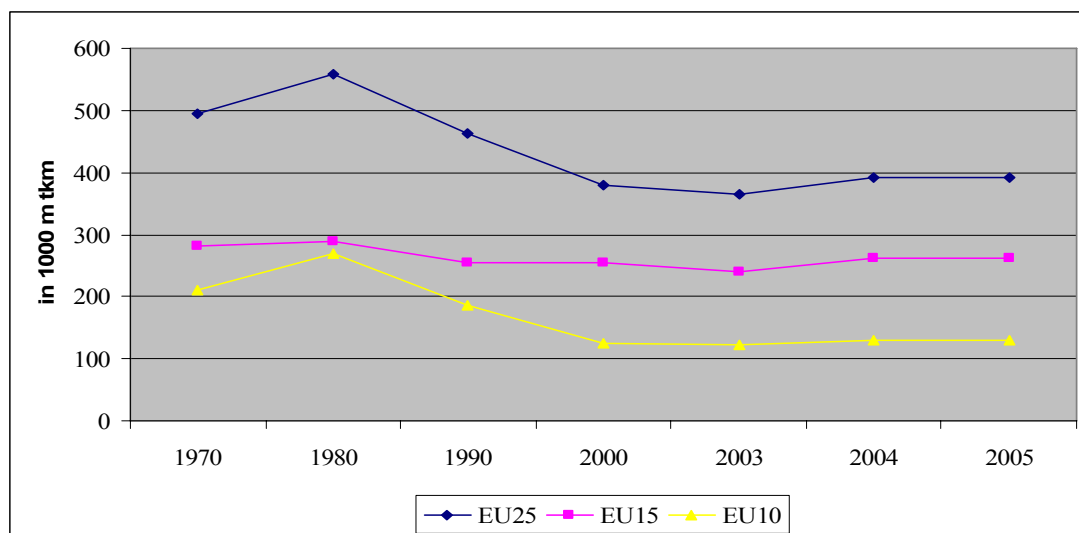
Lähde: Eurostat, UIC, energian ja liikenteen pääosaston arviot sekä kansalliset tilastot

21. Rautateiden tavaraliikenteen suhteellista markkinaosuutta koskevista analyyseistä ei oteta huomioon sitä tosiasiaa, että rautatiet eivät luonteensa vuoksi pysty tarjoamaan lyhyen matkan ovelta ovelle -palveluja. Tästä syystä menetelmät, joita nykyisin käytetään arvioitaessa eri liikennemuotojen osuutta liikennepalvelujen tarjoamisessa, antavat vain osittaisen kuvan rautatieliikenteen markkinaosuudesta. Komission yksiköt selvittävät, voitaisiinko eri liikennemuotojen suorituskyvystä koota tietoja etäisyysluokittain.
22. Euroopan rautatieyhteisö (CER) ja Kansainvälinen rautatieliitto (UIC) tekivät vuonna 2006 pilottitutkimuksen rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvystä suhteessa kuljetusetäisyyteen. Tutkimus koski rautatieyritysten ryhmää, jonka yhteenlaskettu osuus rautateiden tavaraliikennemarkkinoista on 20 prosenttia. Tutkimus osoitti, että rautateiden markkinaosuus tieliikenteeseen verrattuna on huomattavasti suurempi pidemmillä matkoilla (> 150 km = 22 %, > 300/325 km = 26 % ja > 500 km = 30 %, kun sen osuus kaikesta liikenteestä oli 19 %). Yli 150 km etäisyyksillä tavaroiden keskimääräiset kuljetuskustannukset ovat rautateillä yleensä halvemmat kuin tieliikenteessä (ks. liite 22e).

IV.2. Rautatieliikenteen kuljetusmäärien ja suorituskyvyn⁸ kehityssuunnat

23. Vuosia jatkuneen tasaisen laskun jälkeen rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn heikkeneminen pysähtyi vuonna 2003 (ks. kuva 3)⁹. Samana vuonna tuli voimaan kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen markkinoiden avaamisen ensimmäinen vaihe.

Kuva 3: Rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn kehitys EU-25:ssa, EU-15:ssa ja EU-10:ssa (1970–2005)



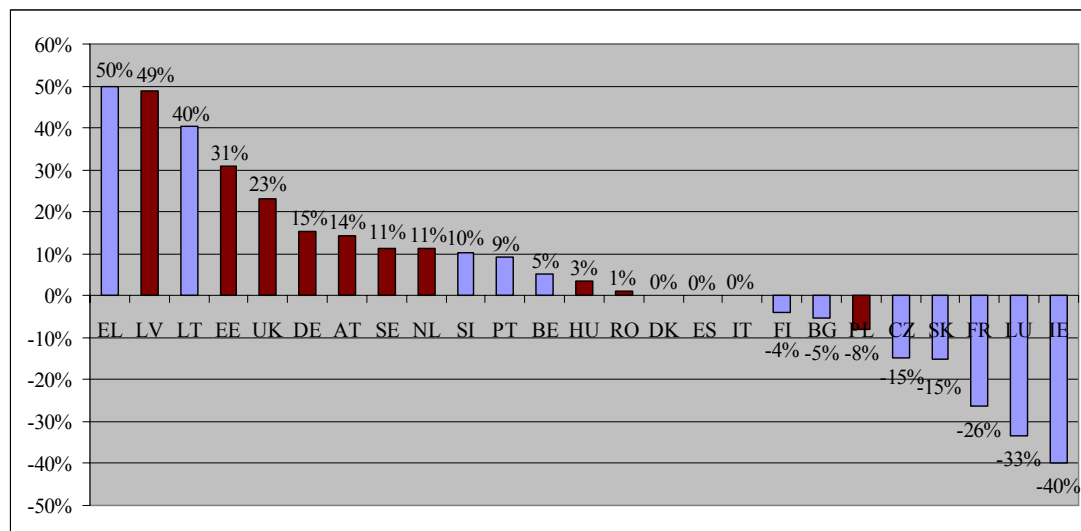
Lähde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, taulukko 3.2.5, Eurostat

⁸ ”Rautatieliikenteen suorituskyvyllä” tarkoitetaan rautatiekuljetuksia tonnikipometreinä tai matkustajakilometreinä ilmaistuna.

⁹ Koska Kyproksella ja Maltalla ei ole rautatieverkkoa alueellaan, kaikki luvuissa IV–VII olevat viittaukset EU-10:een tai ”uusiin” jäsenvaltioihin on ymmärrettävä siten, ettei niihin sisälly näitä kahta maata.

24. Vuosina 2000–2005 rautateiden tavaraliikenteen suorituskyky parani EU:ssa huomattavasti niissä jäsenvaltioissa, joissa muut kuin perinteiset rautatieyritykset ovat vallanneet korkeimmat markkinaosuudet (ks. liite 9 ja kuva 4, jossa kyseiset maat on merkitty tummalla).

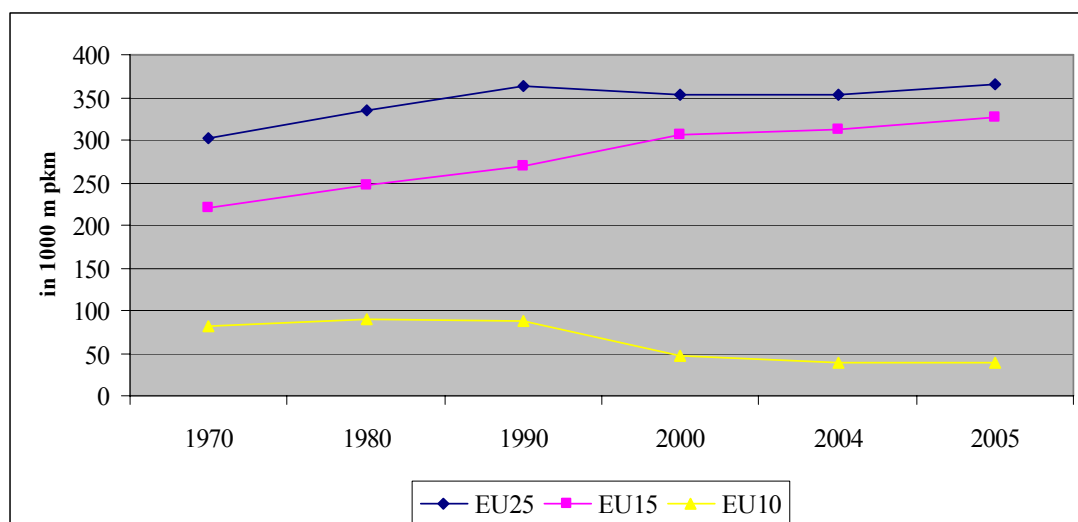
Kuva 4: Rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn muutos vuosina 2000–2005



Lähde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, taulukko 3.2.5, Eurostat

25. Vuonna 2005 yleisimmin rautateillä kuljetettuja tavaroita (tonnikilometreinä) olivat kiinteät kivennäispolttoaineet (joita kuljettivat lähinnä EU-15:n rautatieyritykset), metallit ja öljytuotteet (joita kuljettivat erityisesti EU-10:n rautatieyritykset) (ks. liite 11).
26. Vuonna 2006 rautateiden tavaraliikenteen suorituskyky kasvoi EU-25:ssä 3,7 prosenttia, mikä johtui kasvusta ”vanhoissa” jäsenvaltioissa (keskimääräinen kasvu 5,7 %). Kasvu oli erityisen voimakasta Suomessa, Luxemburgissa ja Saksassa, joissa kaikissa kasvu oli yli 10 prosenttia. Tonnikilometreissä suurin kasvu tapahtui vuoden 2006 ensimmäisellä neljänneksellä edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. EU-10:ssä tavaraliikenteen yleinen suorituskyky laski 0,5 prosenttia vuonna 2006. Rautateiden tavaraliikennemarkkinat kehittyivät kuitenkin dynaamisesti Unkarissa (+13,3 %) ja Slovakiassa (+7,3 %) (ks. liite 10).
27. Rautateiden henkilöliikenteen suorituskyky kasvoi tasaisesti vuosina 1970–1990, mutta seuraavalla vuosikymmenellä (1990–2000) se kasvoi voimakkaasti EU-15:n maissa ja laski jyrkästi EU-10:ssä (ks. kuva 5). Henkilöliikenteen suorituskyky on sittemmin vakiintunut EU-10:ssä ja kasvanut hitaasti EU-15:ssä.

Kuva 5: Rautateiden henkilöliikenteen suorituskyvyn kehitys EU-25:ssa, EU-15:ssa ja EU-10:ssa (1970–2005)



Lähde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006, taulukko 3.3.7, Eurostat

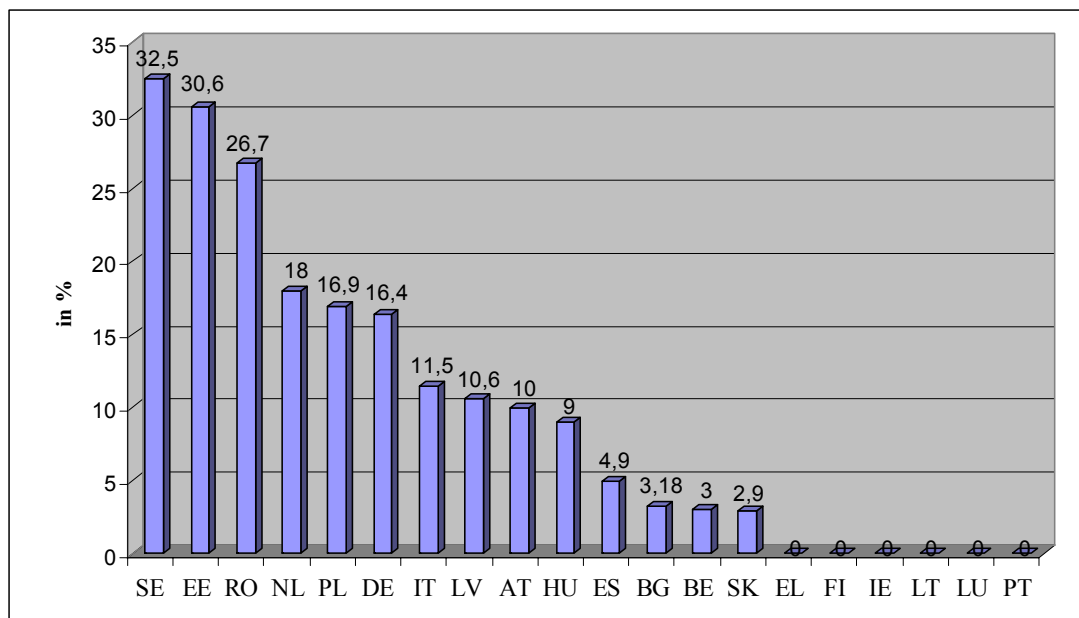
28. Vuosina 2000–2005 rautateiden henkilöliikenteen suorituskyky kasvoi eniten Latviassa (29 %) Irlannissa (29 %) ja Belgiassa (20 %). Jyrkin pudotus puolestaan tapahtui Liettuassa (-33 %), Virossa (-33 %), Bulgariassa (-31 %) ja Romaniassa (-31 %) (ks. liite 9).
29. Vuonna 2006 rautateiden henkilöliikenteen suorituskyky parani lähes yhtä paljon sekä EU-15:ssa että EU-10:ssa. Koko EU:ssa keskimääräinen kasvu oli 3,3 prosenttia. Suurin kasvu saavutettiin vuoden 2006 toisella neljänneksellä vuoden 2005 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna. Vuonna 2006 henkilöliikenteen suorituskyky kasvoi eniten Latviassa (10,8 %), Luxemburgissa (9,2 %) ja Ruotsissa (7,3 %). Rautateiden henkilöliikenteen suorituskyky laski Liettuassa (-4,3 %) ja Kreikassa (-1,8 %) (ks. liite 10).
30. Vuonna 2005 kansainvälisen liikenteen osuus tavaraliikenteen kokonaismäärästä (tonnikilometreinä) oli suurin Virossa (93 %), Latviassa (88 %) ja Slovakiassa (86,5 %). Henkilöliikenteessä kansainvälisen liikenteen osuus oli suurin Luxemburgissa (24 % matkustajakilometreistä), Itävallassa (17 %) ja Belgiassa (15 %) (ks. liite 12b, jossa annetaan myös tietoja rautatieliikenteen suorituskyvyn muutoksista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä vuosina 2003–2005).

V. RAUTATIEMARKKINOIDEN AVAAMINEN

31. EU:n rautatiemarkkinoilla toimii yli 700 toimiluvan saanutta rautatieyritystä, joista noin puolet Saksassa (355), 62 Puolassa ja 56 Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Liitteessä 14 annetaan yleiskuva voimassa olevista rautatieliikenteen toimiluvista ja turvallisuustodistuksista jäsenvaltioittain.
32. Kuvassa 6 esitetään tavaraliikennepalveluja tarjoavien, muiden kuin perinteisten rautatieyritysten yhteenlasketut markkinaosuudet. Tonnikilometreinä tarkasteltuna näiden uusien tulokkaiden markkinaosuudet ovat suurimmat Ruotsissa (32,5 %),

Virossa (30,6 %), Romaniassa (26,7 %), Alankomaissa (18 %), Puolassa (16,9 %) ja Saksassa (16,4 %). Matkustajaliikenteessä uudet tulokkaat ovat saavuttaneet suurimman osuuden Virossa (40 %), Ruotsissa (35,8 %) ja Latviassa (10,1 %)*. Liitteessä 13 esitetään markkinaosuusien jakautuminen yksityisten yritysten kesken EU-27:ssä.

Kuva 6: Uusien rautateiden tavaraliikenteen harjoittajien yhteenlasketut markkinaosuudet vuonna 2006



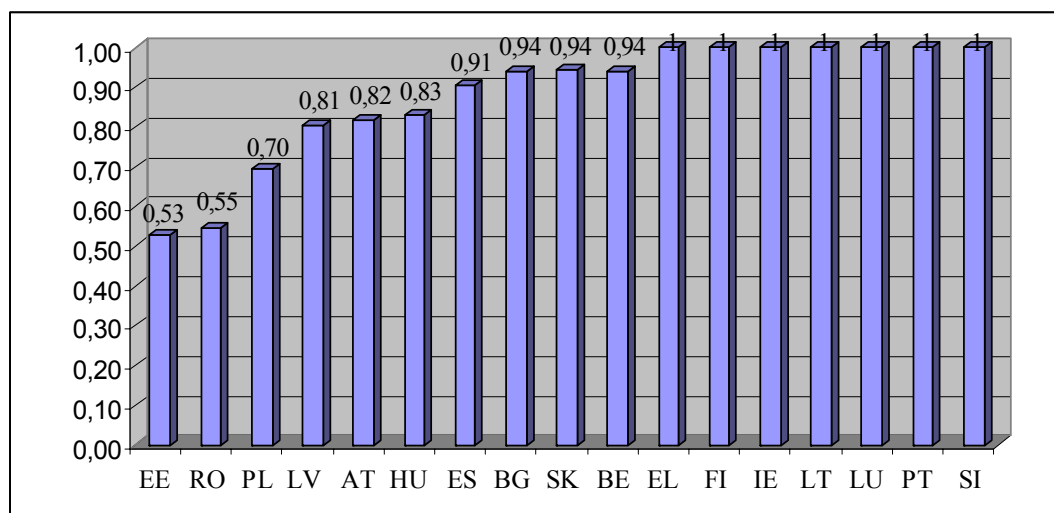
* CZ, DK, FR ja UK: tietoja ei ole saatavilla; ES ja PT: vuoden 2005 tiedot; NL: vuoden 2003 tiedot.

Lähde: Vuoden 2007 RMMS-kyselylomake, jonka jäsenvaltiot täyttivät touko-kesäkuussa 2007

33. Markkinoiden avautumista voidaan välillisesti mitata Herfindahl-Hirschman-indeksillä (HHI)¹⁰, joka kuvaa toimialan keskittymisastetta ja osoittaa kilpailun asteen merkityksellisillä markkinoilla. Indeksillä on pienimmillään 0, jos alalla toimii paljon yrityksiä, mikä on osoitus tosiasiallisesta kilpailusta, ja suurimmillaan 1, jos alalla toimii vain yksi monopoliasemassa oleva yritys.
34. Kuvassa 7 esitetään rautateiden tavaraliikenteen ja henkilöliikennemarkkinoiden HHI-arvot EU:n jäsenvaltioissa. Tavaraliikenteen markkinat ovat avoimimmat Virossa (0,53), Romaniassa (0,55), Puolassa (0,7) ja Latviassa (0,8)*. Tavaraliikennettä hallitsee edelleen monopoliasemassa oleva yritys Kreikassa, Suomessa, Ranskassa, Liettuassa, Luxemburgissa, Portugalissa ja Sloveniassa. Koska tarvittavia tietoja ei ole saatavilla, HHI-arvoa ei voida laskea muun muassa Ruotsille, Alankomaille ja Saksalle (joissa tavaraliikenteen uusilla tulokkailla on suuri markkinaosuus). Henkilöliikenteen markkinat ovat avoimimmat Virossa (0,48), Latviassa (0,82), Puolassa (0,83) ja Portugalissa (0,84).

¹⁰ HHI lasketaan kunkin alalla toimivan yksittäisen yrityksen markkinaosuusien neliöiden summana.

Kuva 7: Kansallisten rautatiemarkkinoiden Herfindahl-Hirschmann-indeksi



* CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE ja UK: tietoja ei ole saatavilla.

Lähde: Vuoden 2007 RMMS-kyselylomake, jonka jäsenvaltiot täyttivät touko-kesäkuussa 2007

VI. RAUTATIEYRITYSTEN SUORITUSKYKY

35. Euroopan rautatieyhteisö (CER) on tehnyt RMMS-työryhmän puitteissa 17 jäsentään¹¹ koskevan tutkimuksen, jonka mukaan rautatieyritysten työntekijämäärä laski tasaisesti vuosina 1995–2004 samalla kun työvoiman tuottavuus kasvoi. Rautatiealan työvoiman väheneminen on viime vuosina tasaantunut. Työpaikkojen menetykset perinteisissä yrityksissä ovat osittain korvautuneet hiljattain perustetuissa rautatieyrityksissä syntyneillä uusilla työpaikoilla, vaikka tietoja uusien työpaikkojen laadusta ei olekaan vielä saatavilla¹². EU:n yksittäisten rautatieyritysten ja infrastruktuurin hallintojen henkilöstömäärät vuonna 2006 esitetään liitteessä 15.
36. CERin tutkimus osoitti myös, että EU-15:n ja EU-10:n rautatieyritysten suorituskyvyssä on merkittävä ero. ”Vanhoissa” jäsenvaltioissa rautatieyritysten keskimääräinen velkojen ja oman pääoman suhde on vuoden 1995 jälkeen pudonnut alle yhden, mikä tarkoittaa, että niiden varallisuus on pääasiallisesti rahoitettu omalla pääomalla eikä velalla. EU-10:ssa keskimääräinen velkojen ja oman pääoman suhde on sitä vastoin kohonnut rajusti noin 0,11:sta 2,52:een. Tärkeimpiä syitä ”uusien” jäsenvaltioiden rautatieyritysten heikkoon taloudelliseen tilanteeseen ovat julkisten palvelujen tarjoamisesta maksettavat liian pienet korvaukset, yritysten jatkuvat velat valtiolle sekä eräiden toiminnanharjoittajien viime vuosina tekemät taloudellisesti kestäättömät investoinnit.

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (ATOC/EWS ja ASTOC pois luettuina), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP ja SZ.

¹² Kertomuksen KOM(2006) 189 lopullinen liitteet, 3. toukokuuta 2006, s. 91.

37. Euroopan komission pyynnöstä on myös tehty tutkimus¹³ sellaisten rautatieyritysten ja infrastruktuurin hallintojen taloudellisesta suorituskyvystä, joiden vuotuinen liikevaihto on vähintään 50 miljoonaa euroa. Tutkimus osoitti, että vuonna 2004 61 prosentissa analysoiduista 74:stä yrityksestä¹⁴ kannattavuussuhde oli suurempi kuin yksi, mikä tarkoittaa, että niiden toiminta oli periaatteessa voitollista. Oman pääoman tuotto oli negatiivinen 24 prosentissa rautatieyrityksistä, eli yrityksen toiminnan tulos suhteessa omaan pääomaan oli negatiivinen. Kymmenestä infrastruktuurin hallinnosta viidellä kannattavuussuhde oli suurempi kuin yksi ja viidellä oman pääoman tuotto oli negatiivinen (ks. liite 16).
38. Palvelun laatu on edelleenkin varsin epätydyttävä, varsinkin intermodaaliliikenteessä. Yhdistettyjen kuljetusten kansainvälisen liiton (UIRR) kokoamat tilastot kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin Euroopan tärkeimmillä käytävillä käytettyjen junien täsmällisyydestä osoittavat, että tavaraliikennepalvelujen täsmällisyysaste oli heikko (vuonna 2006 vain 53 prosenttia junista saapui ajallaan eli myöhästyi enintään 30 minuuttia aikataulun mukaisesta saapumisajastaan) ja että tilanne on ollut epävakaa viime vuosina (ks. liite 17).

VII. RAUTATIEINFRASTRUKTUURI: KAPASITEETTI, RAHOITUS JA TUOTTAVA TEOLLISUUS

39. EU:n rautatieverkon kokonaispituus on noin 215 000 km¹⁵. Jäsenvaltioista pisimmät rautatieverkot on Saksalla (34 122 km), Ranskalla (29 246 km)¹⁶ ja Puolalla (22 156 km). Lyhimmät rataverkot ovat Luxemburgissa (275 km) ja Virossa (971 km julkisia verkkoja) (ks. liite 18). Maltalla ja Kyproksella ei ole lainkaan rataverkkoa. Rataverkot ovat tiheimmät Belgiassa (122 m/km²) ja Luxemburgissa (106 m/km²).
40. Vuonna 2006 rataverkon käyttö tavaraliikenteeseen oli intensiivisintä (tonnikilometreinä rataverkon kilometriä kohti) Baltian maissa (10,8 Virossa, 7,4 Latviassa ja 7,3 Liettuassa). Henkilöliikenteen osalta verkon käyttö oli intensiivisintä Alankomaissa (5,3), Yhdistyneessä kuningaskunnassa (3,0) ja Belgiassa (2,8) (ks. liite 18).
41. Vuonna 2006 Euroopan rataverkkoon kuului 4 919 km suurnopeusratoja Italiassa, Ranskassa, Espanjassa, Saksassa, Belgiassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Vuoteen 2009 mennessä EU:n alueella rakennetaan 1 485 km uusia ratoja, joilla junat voivat liikkua yli 250 km/h (ks. liite 19).
42. Infrastruktuurin ylläpitokustannukset (euroina rataverkon kilometriä kohden) olivat vuonna 2006 suurimmat Alankomaissa (446 000), Luxemburgissa (173 000) ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa (108 000). Nykyistä infrastruktuuria uusittiin intensiivisimmin Yhdistyneessä kuningaskunnassa (260 000), Luxemburgissa (159 000) ja Saksassa (117 000). Uuden infrastruktuurin rakentamiseen käytettiin eniten resursseja rataverkon kilometriä kohden Alankomaissa (464 000), Belgiassa

¹³ ECORYS:n tutkimus: ”Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union”, helmikuu 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ Näihin lukeutuu rautatiekonserneja, jotka toteuttavat myös infrastruktuurin hallintotoimintoja.

¹⁵ Yksi- ja kaksiraiteiset radat yhteensä.

¹⁶ Ranskan tiedot ovat vuodelta 2004 ja muiden maiden tiedot vuodelta 2006.

(259 000), Luxemburgissa (245 000) ja Kreikassa (124 000). Yleisesti ottaen edellä mainitut maat ovat suunnitelleet suuria investointeja myös vuosille 2007–2010 (ks. liite 20).

43. Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen perimiseen sovellettavat järjestelmät ovat hyvin erilaisia eri jäsenvaltioissa. Infrastruktuurimaksuilla katettu osuus infrastruktuurikustannuksista vaihtelee Ruotsin 5 prosentista 100 prosenttiin Baltian maissa (ks. liite 22). Tämä riippuu lähinnä infrastruktuurin hallinnon tehokkuudesta sekä siitä, kuinka paljon hallitukset tukevat infrastruktuurin tarjontaa. Myös verkon käytön monimuotoisuudella ja intensiteetillä on suuri merkitys. Vuonna 2006 valtiot rahoittivat infrastruktuurin käyttöä, ylläpitämistä, uusimista ja rakentamista EU-25:ssä yhteensä 14 miljardilla eurolla, josta EU-10-maiden osuus oli vain 3,6 prosenttia (ks. liite 21).
44. Eräät rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen perimisjärjestelmät mahdollistavat esimerkiksi sisäiset siirrot henkilöliikenteeseen, mikä vaarantaa rautatiepalvelujen kilpailukyvyä. Sisäisiin siirtoihin liittyvä ongelma on polttavin eräissä ”uusissa” jäsenvaltioissa, joissa radan käyttömaksut ovat korkeat mutta infrastruktuurin laatu heikko.
45. Rautateiden laitetoimitusten markkinoiden nykyinen arvo Länsi- ja Itä-Euroopassa¹⁷ on yhteensä 40 000 miljoonaa euroa (ks. liite 23). Markkinoista 75 prosenttia on avoinna ulkopuolisille toimittajille, eli niitä ei kateta yksinomaan rautatieyritysten sisäisillä valmiuksilla. Markkinoille pääsy on rajallisinta palvelujen ja ylläpidon (51 %) ja Itä-Euroopan infrastruktuuritoimitusten (58 %) aloilla. Sitä vastoin junien valvontalaitteiden ja liikkuvan kaluston markkinat ovat täysin avoinna ulkopuolisille toimittajille (100 %).
46. Liikkuvan kaluston toimitusmarkkinoiden odotetaan kehittyvän dynaamisesti Itä-Euroopassa seuraavan vuosikymmenen aikana (+8,2 % vuodessa vuoteen 2015). Infrastruktuurin ylläpitoon liittyvät palvelut osoittavat suurinta kasvupotentiaalia Länsi-Euroopassa (2,6 % vuodessa samana ajanjaksona) (ks. liite 23).

VIII. PÄATELMÄT

47. Tässä kertomuksessa kuvataan EU:n rautatiemarkkinoilla viime vuosina havaittuja kehityssuuntia. Euroopan rautatiealan uudistus on tähän mennessä edennyt vaihtelevasti. Tämä kertomus kuitenkin osoittaa, että rautatiealan elvyttämiseen tähtäävät toimet, kuten eurooppalaisen rautatieliikennealueen kehittäminen ja kilpailun lisääminen markkinoilla, tuottavat myönteisiä tuloksia.
48. Yhteisön rautatielainsäädännön muodollinen saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä on saatu lähes valmiiksi. Lainsäädännössä vaaditut instituutiot ovat jo olemassa jäsenvaltioissa. Rautateiden tavaraliikenteen suorituskyvyn lasku pysähtyi vuonna 2003, minkä jälkeen se on pysynyt melko vakaana. Tuoreimmat tiedot (2006) lupaavat hyviä tulevaisuudennäkymiä. Analyysi rautatieliikenteen suorituskyvyn

¹⁷ Länsi-Eurooppa = Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Kreikka, Ranska, Ruotsi, Saksa, Sveitsi, Tanska, Yhdistynyt kuningaskunta; Itä-Eurooppa = Puola, Romania, Tšekki, Turkki, Unkari (vuoden 2007 UNIFE-tutkimus, ks. liite 23).

kehityksestä viimeisten kuuden vuoden aikana osoittaa, että suorituskyky on huomattavasti parempi maissa, joissa markkinoiden avaaminen on edennyt pisimmälle, kuin maissa, joissa markkinat ovat täysin perinteisten rautatieyritysten hallinnassa. Vaikka tavanomaiset liikennemuotojakaumaa kuvaavat tiedot osoittavat, että rautatieliikenteen osuus tavaraliikennemarkkinoista on edelleen hienoisessa laskussa, alustavat arviot rautateiden osuudesta keskipitkän ja pitkän matkan tavarakuljetuksissa osoittavat, että rautatiealalla on suuria mahdollisuuksia tällä markkinasegmentillä. Uudistusprosessi luo myös uusia työmahdollisuuksia, jotka voivat mahdollisesti korvata rautatieyritysten jatkuvat henkilöstövähennykset. Myös Itä-Euroopan maissa ennustettu liikkuvan kaluston voimakas kysyntä seuraavan vuosikymmenen aikana luo suotuisat olosuhteet rautatiealan laitteollisuuden kehitykselle.

49. Useat vaikeudet jarruttavat kuitenkin edelleen rautatiepalvelujen kehitystä EU:ssa. Oikeudellisen kehityksen täytäntöönpanoaste vaihtelee huomattavasti eri jäsenvaltioissa. Eräät instituutiot eivät ole vielä täysin toimintakelpoisia. Ongelmat voivat johtua henkilöstön puutteesta tai, kuten kansallisten turvallisuusviranomaisten tapauksessa, niiden syynä voi olla oikeusperustan puuttuminen toiminnalta odotettaessa toisen rautatiepaketin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä.
50. Kilpailun aste Euroopan rautatiemarkkinoilla on edelleen alhainen, mutta se kasvaa tasaisesti, kun infrastruktuurin syrjimättömiä käyttömahdollisuuksia ja kansallisten ja kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen avaamista kilpailulle koskeva oikeudellinen kehitys vakiintuu. Markkinoiden yhdentymiselle Euroopan tasolla on kuitenkin yhä suuria esteitä. Näitä ovat erityisesti täyden teknisen yhteentoimivuuden ja rautateiden turvallisuutta koskevan yhteisen lähestymistavan puuttuminen kansallisten rautatieverkkojen välillä, rautatieyritysten suhteellisen heikko taloudellinen tilanne erityisesti ”uusissa” jäsenvaltioissa sekä rautatiealan markkinoille tulon korkeat kustannukset, jotka liittyvät markkinoilla toimimisen korkeisiin kiinteisiin kustannuksiin ja muun muassa liikkuvan kaluston hyväksynnän ja lupamenettelyjen huomattaviin hallintokustannuksiin. Lisäksi eräät jäsenvaltiot investoivat riittämättömästi rautatiealaan, etenkin rautatieinfrastruktuurin ylläpitoon ja parantamiseen. Koska vielä muutamia vuosia sitten lähes kaikkia EU:n rautatiemarkkinoita hallitsivat kansalliset monopolit, vielä ei ole ehditty luoda riittäviä kannustimia palvelun laadun huomattavaksi parantamiseksi rautatiealalla.
51. Komissio katsoo, että tämän kertomuksen säännöllinen päivittäminen mahdollistaa rautatiemarkkinoiden jatkuvan seurannan vertailukelpoisten tietojen pohjalta. Eräitä kysymyksiä, joita ei ole voitu riittävästi käsitellä tässä kertomuksessa, tarkastellaan lähemmin tulevissa kertomuksissa. Jotta rautatiemarkkinoiden kehityksen analysointi olisi mahdollisimman kattavaa, rautatiealan ja kansallisten viranomaisten on tuettava voimakkaammin tätä toimintaa antamalla käyttöön tarvittavat tiedot.