



Bryssel 13.1.2021
COM(2021) 5 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan
mukainen seitsemäs kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta**

{SWD(2021) 1 final}

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan mukainen seitsemäs kertomus rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta

1. TÄRKEIMMÄT TULOKSET

Rautatiemarkkinoiden luotettava seuranta on olennaisen tärkeää, jotta voidaan ymmärtää markkinoiden kehitystä ja tehdä tietoon perustuvia poliittisia päätöksiä. Komissio rahoittaa alakohtaisia aloitteita, kuten eurooppalaisten rataverkon haltijoiden foorumin (PRIME) keskeisten suorituskykyindikaattoreiden vertailuanalyysejä, ja tekee jäsenvaltioiden kanssa yhteistyötä seurannan parantamiseksi.

Tämä kertomus kattaa vuoteen 2018 asti ulottuvat tiedot, joten siinä ei esitetä tietoja covid-19-pandemian vaikutuksesta rautatiealaa. Vaikka rautatieliikenteen ja erityisesti tavaraliikenteen palvelut jatkuivat koko vuoden 2020 ajan, kansainvälisten matkustajien määrä väheni huomattavasti eri sulkutoimien aikana ja kokonaiskysyntä väheni epävarmuuden ja talouden laskusuhdanteen vuoksi.

Vuosia 2015–2018 koskevat tärkeimmät havainnot ja suuntaukset EU27:ssä (lukuun ottamatta suurnopeusverkon pituutta, jota verrataan vuoteen 2019) ovat seuraavat:

- rautatieliikenne kasvoi vuosittain 2,5 prosenttia henkilöliikenteessä ja 4,1 prosenttia tavaraliikenteessä;
- rautatieliikenteen osuus maantieliikenteen kuljetusmuodoista kasvoi henkilöliikenteessä 7,6 prosentista 7,8 prosenttiin ja väheni tavaraliikenteessä 18,8 prosentista 18,7 prosenttiin;
- vuonna 2018 rautateiden osuus liikenteen kasvihuonekaasu- ja hiilidioksidipäästöistä oli vain 0,4 prosenttia ja liikenteen energiankulutuksesta 2 prosenttia;
- suurnopeusverkon pituus kasvoi 17 prosenttia vuosina 2015–2019;
- ylikuormitetuiksi ilmoitettujen raiteiden kokonaispituus on kasvanut yli kaksinkertaiseksi;
- rautatieyrityksillä oli vuonna 2018 yhteensä 1 082 käytössä olevaa toimilupaa;
- kilpailijoiden keskimääräinen markkinaosuus vakiintuneisiin kansallisiin toimijoihin nähden oli vuonna 2018
 - 42 prosenttia rautateiden tavaraliikenteen markkinoista (8 prosenttiyksikön lisäys)
 - 10 prosenttia kaupallisista henkilöliikenteen markkinoista (2 prosenttiyksikön lisäys)
 - 16,2 prosenttia julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvista henkilöliikenteen markkinoista (0,5 prosenttiyksikön vähennys);

- rautatieliikenne on edelleen yksi turvallisimmista liikennemuodoista: autolla matkustaminen on lähes 50 kertaa junalla matkustamista riskialttiimpaa; ja
- vuoden 2018 lopussa rautatiealalla työskenteli hieman yli 916 000 henkilöä, joista rautatieyritykset (pääasialliset ja vaihtoehtoiset liikenteenharjoittajat) työllistivät noin 527 000 henkeä ja rataverkon haltijat 389 000 henkeä.

2. MENETELMÄ

Tämä on seitsemäs rautatiemarkkinoiden seurantaan koskeva kertomus, jonka komissio antaa joka toinen vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle direktiivin 2012/34/EU¹ 15 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Siinä esitetään yleiskatsaus EU:n rautatiemarkkinapolitiikkaan liittyvistä tärkeimmistä kehityskuluista rautatiemarkkinoilla.² Kertomuksessa käsitellään muun muassa seuraavia aiheita: rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehitys; rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja palvelut; rautatiemarkkinoiden puite-edellytykset (mukaan lukien maksut³); rataverkon tilanne; käyttöoikeuksien käyttö; ja tehokkaamman rautatieliikenteen esteet. Kertomukseen liitettyyn komission yksiköiden valmisteluasiakirjaan sisältyy yksityiskohtainen analyysi näistä aiheista.

Tämä on toinen kertomus, joka pohjautuu rautatiemarkkinoiden seurantaan liittyvistä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksista annetussa täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2015/1100⁴, jäljempänä 'RMMS-asetus', vahvistettuun kyselylomakkeeseen, ja ensimmäinen kertomus, joka laaditaan sen täytäntöönpanoa koskevan siirtymäkauden päätyttyä vuonna 2018.

Jäsenvaltioiden, Yhdistyneen kuningaskunnan ja Norjan toimittamien RMMS-tietojen lisäksi tämän kertomuksen lähteinä on käytetty EU:n liikennealaa koskevaa tilastojulkaisua "EU transport in figures"⁵, Euroopan unionin rautatieviraston raportteja⁶, Eurostatin raportteja⁷, alan eri organisaatioiden keräämiä tilastotietoja sekä esityksiä ja tutkimuksia. Niiltä osin, joissa RMMS-asetus on ainoa lähde, kertomuksessa arvioidaan vuosien 2015–2018 suuntauksia tietojen vertailukelpoisuuden varmistamiseksi. Kertomuksessa voidaan esittää muiden lähteiden perusteella pidemmän aikavälin kehityssuuntauksia.

Yhdistetyt tiedot ja keskiarvot viittaavat EU27:ään (eli EU:n nykyisiin jäsenvaltioihin⁸). Koska Yhdistynyt kuningaskunta oli jäsenvaltio 31. tammikuuta 2020 saakka, kertomuksessa esitetään myös EU28:n kokonaismäärät ja keskiarvot joko tekstissä tai liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivuilla⁹ julkaistussa Excel-tiedostossa yhdessä kertomuksen

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

² Rautatiealan markkinoita koskevan kertomuksen lisäksi Euroopan unionin rautatievirasto julkaisee vuosittain kertomukset rautateiden turvallisuudesta ja niiden yhteentoimivuudesta.

³ Rautatieliikenteen kuluttajahintojen kattava seuranta ei ole tarjottavien palveluiden kirjon vuoksi mahdollista.

⁴ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/1100, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2015, rautatiemarkkinoiden seurantaan liittyvistä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksista (EUVL L 181, 9.7.2015, s. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁸ Norja osallistuu rautatiemarkkinoiden seurantaan koskevaan RMMS-kyselyyn (rail market monitoring survey), mutta Norjaa koskevia tietoja ei huomioida EU:n kokonaismäärissä ja keskiarvoissa.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

kanssa.

3. RAUTATIELIIKENNE JA KESTÄVYYS

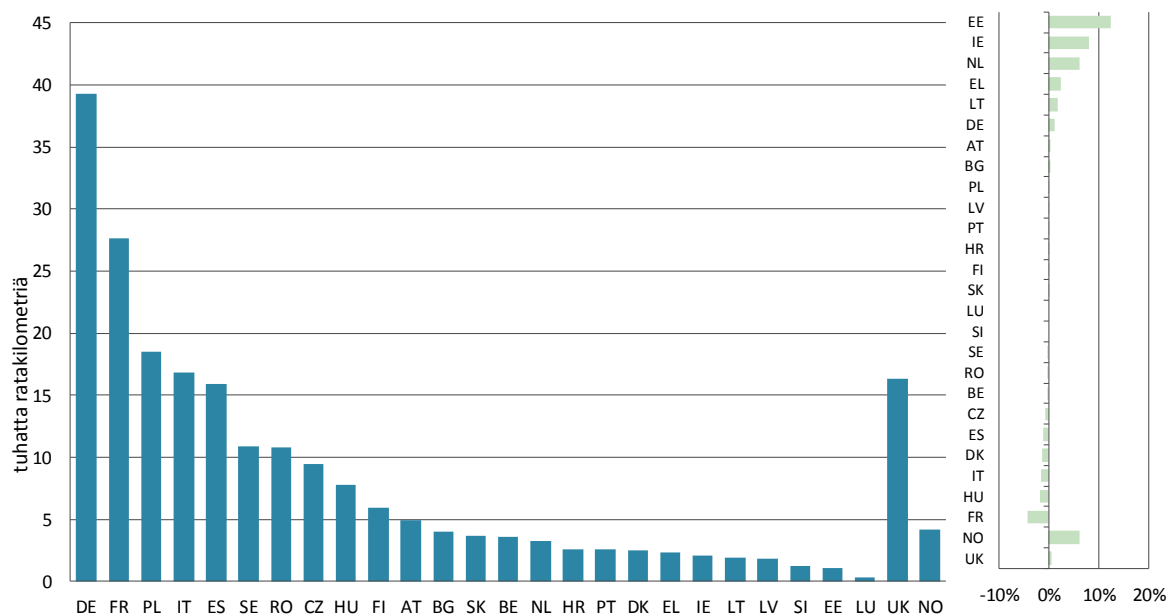
Rautatieliikenne on ainoa liikennemuoto, jonka kasvihuonekaasu- ja hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet lähes yhtäjaksoisesti vuodesta 1990 alkaen. Sen osuus tavaraliikenteestä on noin 13 prosenttia ja henkilöliikenteestä 7 prosenttia, kun kaikki liikennemuodot otetaan huomioon (EU27, 2018). Rautatieliikenne aiheuttaa näin ollen suhteellisesti vähemmän epäpuhtauksia ja kuluttaa vähemmän energiaa kuin muu moottoriliikenne. Rautateiden osuus liikenteen kasvihuonekaasu- ja hiilidioksidipäästöistä oli vuonna 2018 vain 0,4 prosenttia ja liikenteen energiankulutuksesta 2 prosenttia EU27:ssä.¹⁰ Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että rautateiden osuus matkustaja- ja tavaraliikenteestä kasvaa.

4. EU:N RAUTATIEVERKKO

EU27:n rautatieverkon kokonaispituus oli vuonna 2018 noin 201 000 ratakilometriä (0,4 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2015). Noin 56 prosenttia verkosta oli sähköistetty, mikä oli 855 kilometriä (1,2 prosenttia) enemmän kuin vuonna 2015.

EU:n suurnopeusrautatieverkko oli vuoden 2019 lopussa laajentunut yli 9 100 ratakilometriin. Sen pituus oli näin ollen kasvanut 17 prosenttia vuodesta 2015.¹¹

Kaavio 1: Kansallisten verkkojen pituus maittain (tuhatta ratakilometriä, 2018) ja suhteellinen muutos (2015–2018)



Lähde: Statistical pocketbook (tilastojulkaisu), 2020. Täydentävät tiedot useista muista lähteistä.

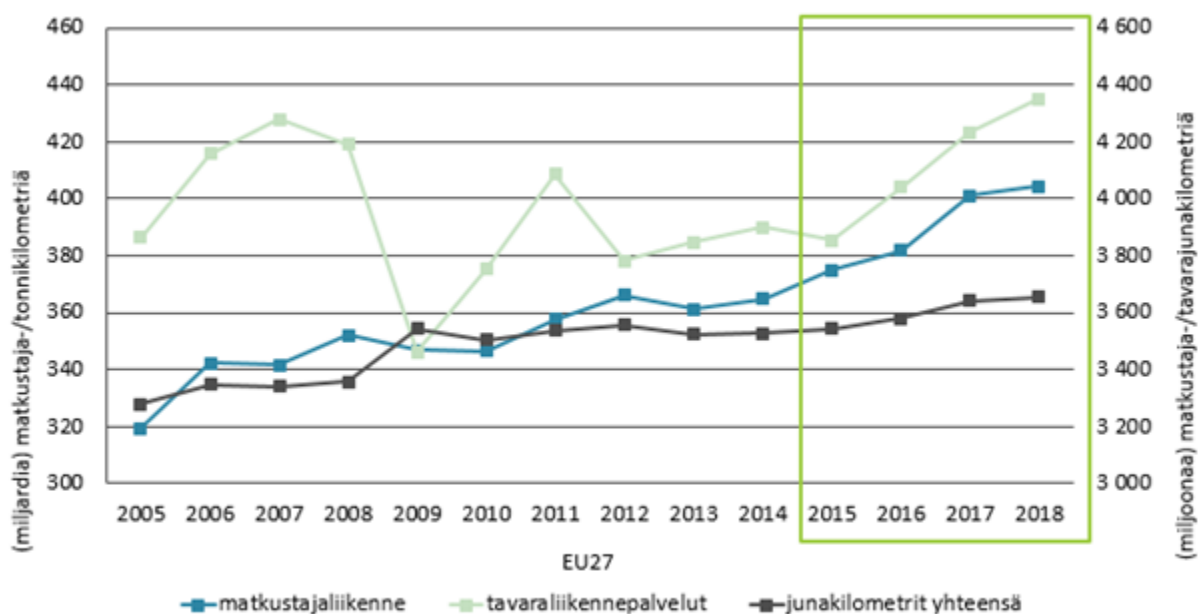
¹⁰ EU28: vastaavasti 0,5 prosenttia, 0,5 prosenttia ja 2 prosenttia.

¹¹ EU28: 217 000 ratakilometriä, joista 54 prosenttia oli sähköistetty ja joista yli 9 200 kilometriä oli suurnopeusratoja.

5. RAUTATIELIIKENTEEN KEHITYS

EU:n junakilometriä kokonaismäärä (matkustaja- ja tavarajunaliikenne) on pysynyt hyvin vakaana viimeisten kymmenen vuoden aikana. Matkustaja- ja tavaraliikennepalvelut elpyivät eri tahtiin vuoden 2008 rahoituskriisin jälkeen (tavaraliikenteessä esiintyi vaihteluja). Vuosina 2015–2018 rautatieliikenne¹² kasvoi EU27:ssä vuosittain henkilöliikenteessä 2,5 prosenttia ja tavaraliikenteessä 4,1 prosenttia.¹³

Kaavio 2: Matkustaja- ja tavaraliikenteen määrä (matkustajakilometrit, tonnikilometrit ja junakilometrit, 2005–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Täydentävät tiedot muista lähteistä sekä arviot. Romaniaa koskevat vuosien 2015 ja 2016 tiedot ovat arvioita; tietoihin sisältyvät myös mukautukset Belgian osalta matkustajakilometriä määrään vuonna 2018, Espanjan, Alankomaiden ja Luxemburgin osalta tonnikilometriä määriin vuosina 2015 ja 2016 sekä Irlannin osalta junakilometriä määriin vuosina 2015 ja 2016.

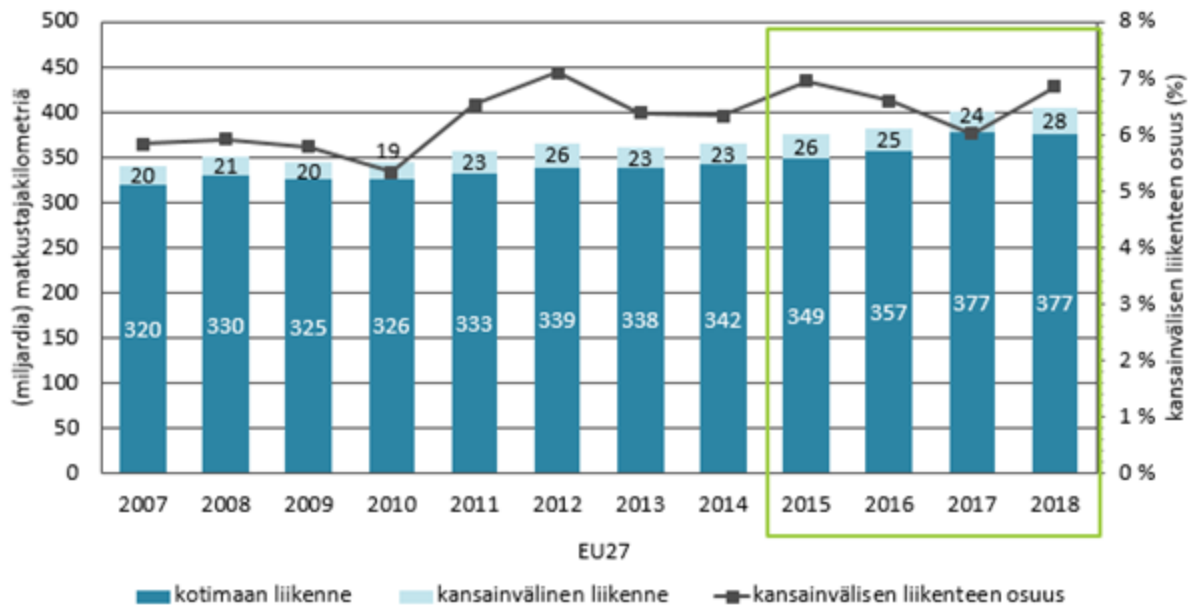
Vuonna 2018 EU27:n rautateiden henkilöliikenteen määrä oli 404 miljardia matkustajakilometriä, kun maaliikenteen matkustajakilometrejä kertyi kaiken kaikkiaan 5 biljoonaa.¹⁴ Rautateiden henkilöliikenteestä suurin osa on edelleen kotimaan liikennettä: rajat ylittävän liikenteen osuus oli vuonna 2018 vain seitsemän prosenttia.

¹² Vuosittaisissa RMMS-kyselyissä raportoidut tiedot voivat poiketa Eurostatin ilmoittamista tiedoista niiden erilaisen laajuuden sekä kauttakululiikenteen määrän mahdollisen kaksinkertaisen laskennan ja oikaisujen vuoksi (arviot ja muista lähteistä saatujen tietojen yhdistäminen).

¹³ EU28: 2,4 prosenttia henkilöliikenteessä ja 3,8 prosenttia tavaraliikenteessä.

¹⁴ EU28: 473 miljardia matkustajakilometriä, kun maaliikenteen matkustajakilometrejä kertyi kaiken kaikkiaan 6 biljoonaa.

Kaavio 3: Rautateiden matkustajaliikenteen määrän kehitys (kotimaan liikenne, kansainvälinen liikenne ja kansainvälisen liikenteen osuus kaikesta liikenteestä) (miljardia matkustajakilometriä, 2007–2018)



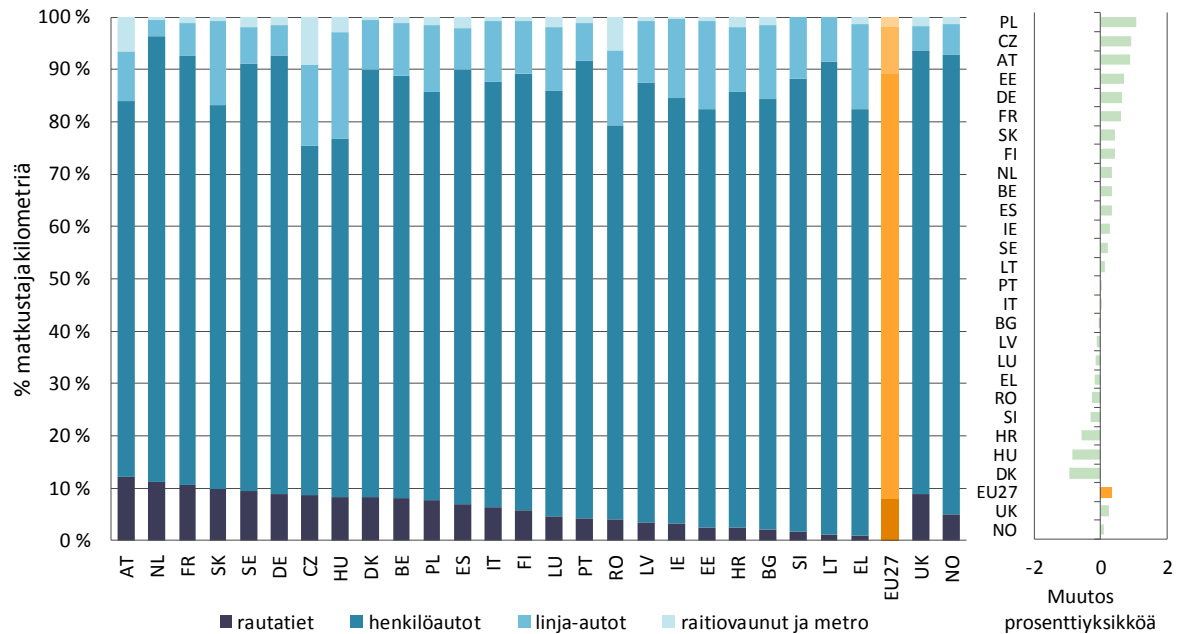
Lähde: RMMS-kysely, 2020. Täydentävät tiedot muista lähteistä sekä arviot. Belgiaa, Viroa, Kreikkaa, Luxemburgia ja Romaniaa koskevat vuoden 2015 tiedot ovat arvioita.

Jokaiselle EU27:n kansalaiselle kertyi keskimäärin 909 matkustajakilometriä vuonna 2018 (+2,4 prosenttia vuodessa vuodesta 2015 alkaen¹⁵).

Vuosina 2015–2018 henkilöautojen osuus EU27:n maaliikenteessä kasvoi 81 prosentista 81,4 prosenttiin, ja rautatieliikenteen osuus kasvoi 7,6 prosentista 7,8 prosenttiin. Maiden välillä esiintyi merkittäviä eroja.

¹⁵ EU28: 926 matkustajakilometriä ja +2,2 prosenttia.

Kaavio 4: Eri liikennemuotojen osuudet maaliikenteen henkilöliikenteestä maittain vuonna (prosenttiosuus vuonna 2018) ja rautatieliikenteen prosenttiosuuden muutos (vuosina 2015–2018)

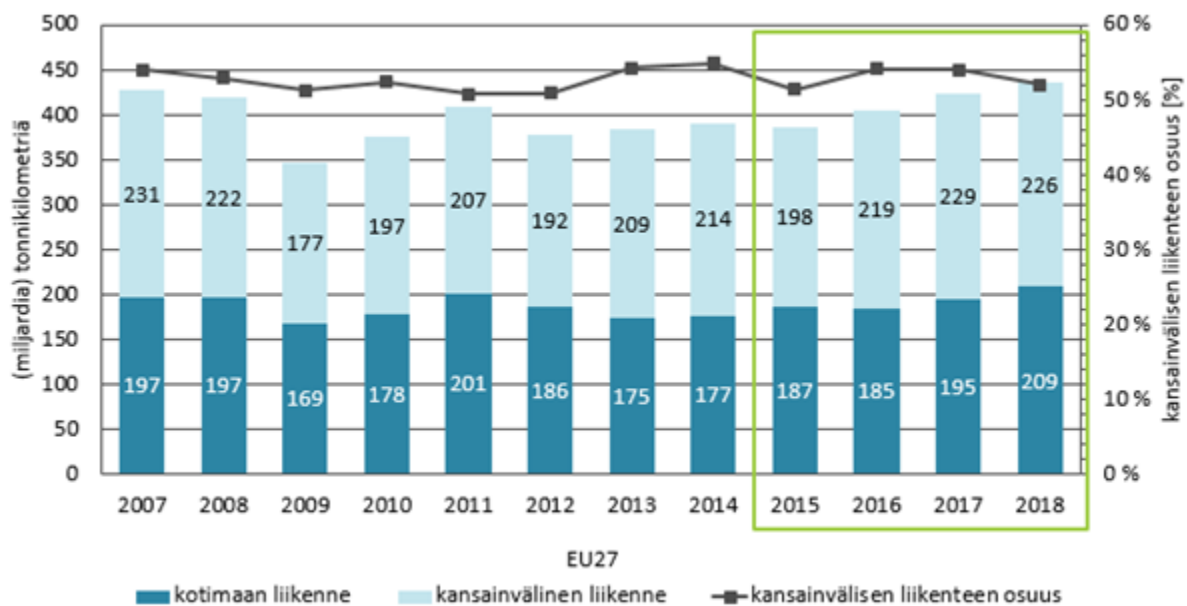


Lähde: Statistical pocketbook (tilastojulkaisu), 2020; pois lukien Kypros ja Malta.

Vuonna 2018 EU27:n tavaraliikenteen määrä oli 435 miljardia tonnikipometriä, kun kaiken maaliikenteen kokonaismäärä oli 2,3 biljoonaa tonnikipometriä.¹⁶ Yli puolet kaikesta rautateiden tavaraliikenteestä kulkee rajojen yli, minkä vuoksi sen kilpailukykyyn vaikuttavat merkittävästi kansallisten rautatieverkkojen yhteentoimivuus ja toiminnalliset ongelmat.

¹⁶ Pois lukien putkijohtokuljetukset. EU28: 452 miljardia tonnikipometriä maaliikenteen 2,4 biljoonan tonnikipometrin kokonaismäärästä.

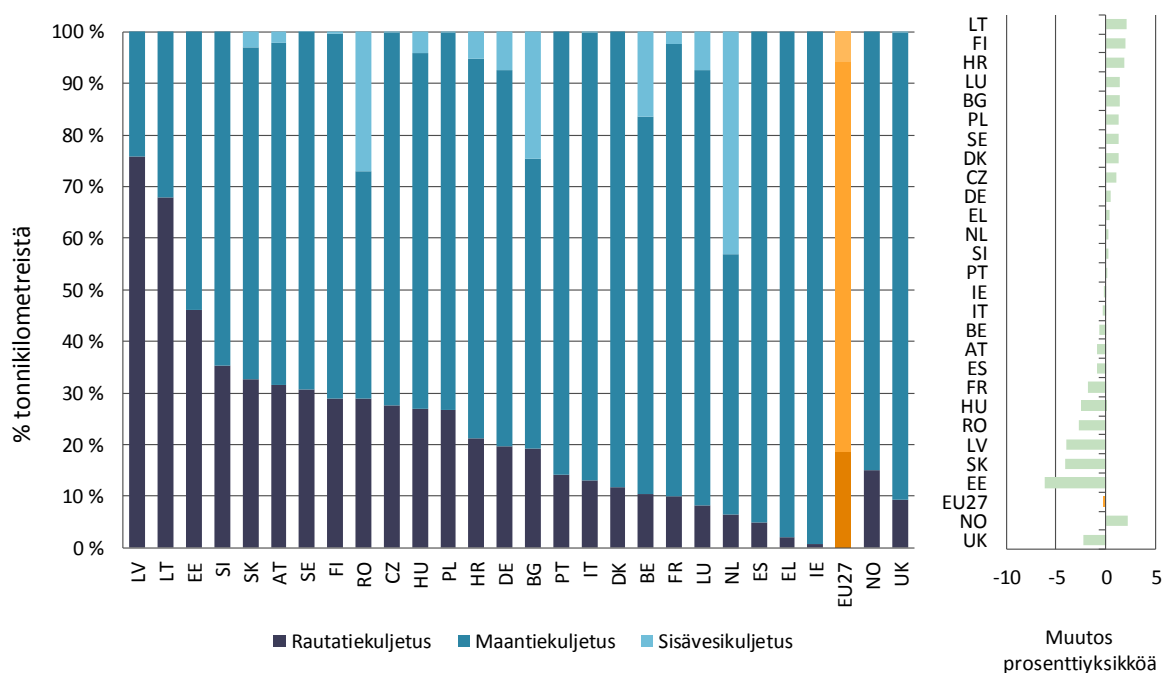
Kaavio 5: Rautateiden tavaraliikenteen määrän kehitys (kotimaan liikenne, kansainvälinen liikenne ja kansainvälisen liikenteen osuus kaikesta liikenteestä) (miljardia tonnikilometriä vuosina 2007–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Täydentävät tiedot muista lähteistä sekä arviot. Vuonna 2016 joitain RMMS-tietoja ja -arvioita on tarkistettu verrattuna kuudenteen RMMS-raporttiin.

Maantiekuljetusten osuus EU27:n maitse tapahtuvassa tavaraliikenteessä kasvoi vuosina 2015–2018 74,2 prosentista 75,4 prosenttiin, kun taas rautatieliikenteen osuus laski 18,8 prosentista 18,7 prosenttiin. Maiden välillä esiintyi merkittäviä eroja.

Kaavio 6: Eri liikennemuotojen osuudet maitse tapahtuvasta tavaraliikenteestä maittain (prosenttiosuus vuonna 2018) ja muutos prosenttiyksikköinä rautateiden osalta (2015–2018)



Lähde: Statistical pocketbook (tilastojulkaisu), 2020.

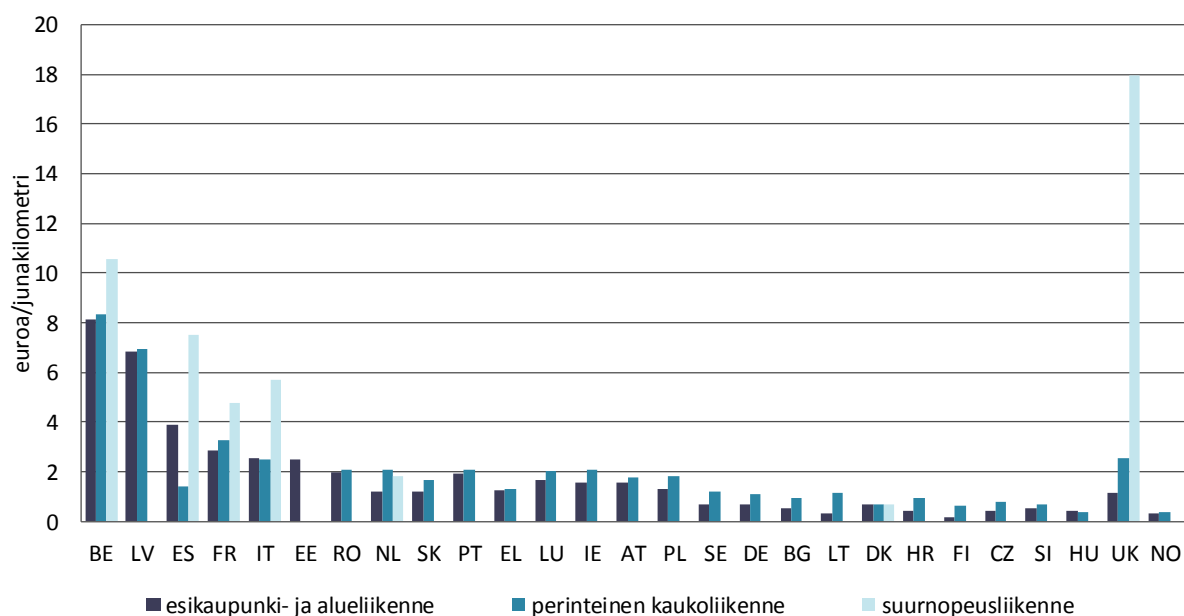
6. RAUTATIEALAN PUITE-EDELITYSTEN KEHITYS

6.1. Infrastruktuurin käyttömaksut

Radan käyttömaksujen osuus oli yli 80 prosenttia infrastruktuurin haltijoiden EU27:ssä perimistä maksuista saaduista tuloista vuonna 2018 (84 prosenttia tavarajunista ja 88 prosenttia matkustajajunista¹⁷).

Suurnopeusratojen radankäyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat) olivat korkeammat kuin muut matkustajamaksut. Vuonna 2018 maksut olivat korkeimmat Yhdistyneessä kuningaskunnassa (18 euroa/junakilometri) ja Belgiassa (10,6 euroa/junakilometri).

Kaavio 7: Eri matkustajajunakategorioiden käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat) maittain (euroa/junakilometri, 2018)

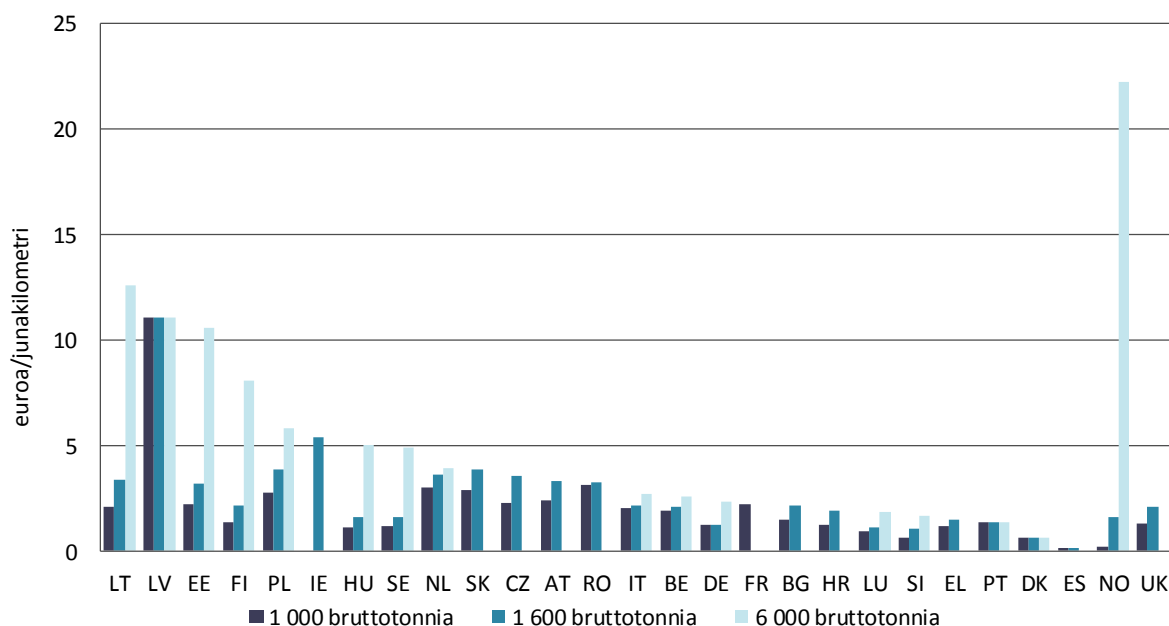


Lähde: RMMS-kysely, 2020.

Tavaraliikenteen maksuja (pois lukien perityt lisähinnat) seurataan kolmen eri enimmäisbruttovetokuorman osalta (1 000, 1 600 ja 6 000). Useimmissa jäsenvaltioissa käyttömaksut nousevat junien koon mukaan, mutta eivät välttämättä suhteessa vetokuormaan.

¹⁷ EU28: 84 prosenttia tavarajunista ja 89 prosenttia matkustajajunista.

Kaavio 8: Eri tavarajuniluokkien käyttömaksut (pois lukien perityt lisähinnat) maittain (euroa/junakilometri, 2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020

Matkustaja- tai tavarajunien ilmoitetut käyttömaksujen tasot¹⁸ eivät nousseet tai laskeneet selvästi vuosina 2015–2018 lukuun ottamatta suurnopeusjunia (joiden radankäyttömaksut laskivat kaikkialla Yhdistynyttä kuningaskuntaa lukuun ottamatta).

Eurooppalaisten rataverkon haltijoiden foorumi (PRIME) tekee laajan tutkimuksen rataverkon haltijoiden maksu- ja rahoitusmekanismeista. Tutkimus valmistuu vuonna 2021. Se sisältää yleiskatsauksen radankäyttömaksuista ja niiden eri osista.

Lokakuussa 2020 annetun asetuksen (EU) 2020/1429¹⁹ avulla voidaan vähentää rautatiealalle aiheutuvaa taloudellista rasitetta keventämällä maksusääntöjä väliaikaisesti. Tällä pyritään lieventämään covid-19-pandemian taloudellisia vaikutuksia.

6.2. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja infrastruktuurin rajoitukset

Vuonna 2018 EU27-verkon käyttöaste oli 18,2 tuhatta junakilometriä ratakilometriä kohti (EU28:ssa 19,5). Eniten käytettyjä verkkoja vuonna 2018 olivat Länsi-Euroopassa ja erityisesti Alankomaissa sijaitsevat verkot, joiden käyttöaste on 50,6 tuhatta junakilometriä ratakilometriä kohti. Käyttöaste vaikuttaa olevan alhaisin Kreikassa, jossa se on 4,8 tuhatta junakilometriä ratakilometriä kohden. Vaikka tällaiset karkeat kansalliset keskiarvot eivät tarjoa tietoja rataverkon vähemmän käytetyistä osista, ne voivat antaa viitteitä verkoista, jotka ovat keskimäärin muita vilkkaampia ja joilla voi sen vuoksi olla vähemmän kapasiteettia suuremmalle liikennemäärälle.

¹⁸ Radankäyttömaksut ilman lisämaksuja

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1429, annettu 7 päivänä lokakuuta 2020, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta (EUVL L 333, 12.10.2020, s. 1).

Ylikuormitetuksi ilmoitettujen ratojen kokonaispituus on kasvanut EU27:ssä jatkuvasti vuodesta 2015 lähtien, ja se oli lähes kaksinkertaistunut vuoteen 2018 mennessä. Tämä vaikutti 2 261 ratakilometriin (3 432 ratakilometriin EU28:ssa), joista 1 339 kilometriä on tavaraliikennekäytävillä.

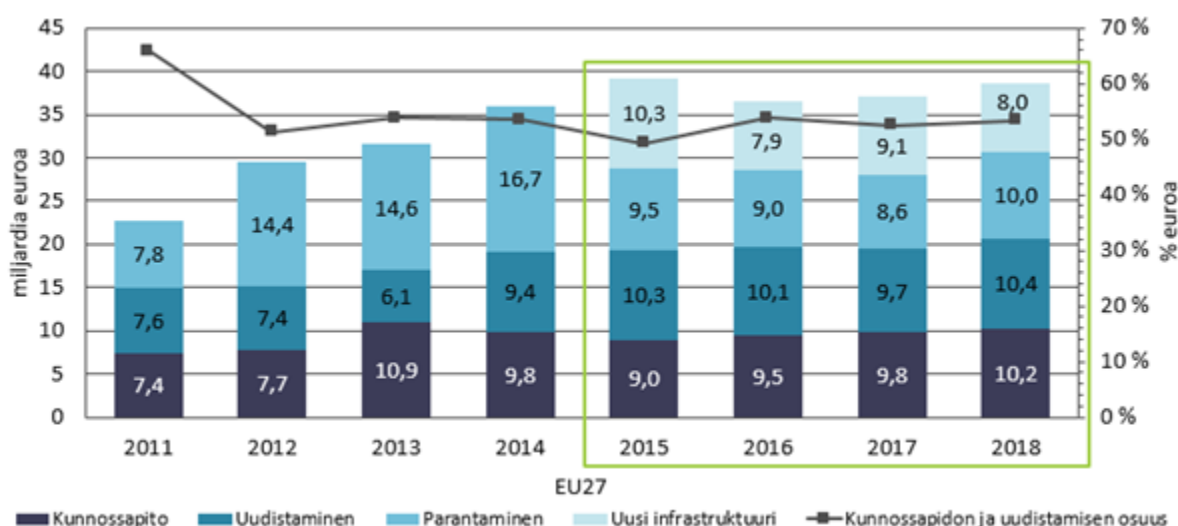
Jäsenvaltiot asettavat ylikuormitustilanteessa yleisimmin etusijalle julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvat palvelut. Nämä ovat ensisijainen painopiste 13 maassa, ja toisena ovat kansainväliset matkustajaliikennepalvelut (7 maata). Tavaraliikenteelle (sekä kotimaiselle että kansainväliselle) annetaan harvoin etusija.

EU on ottanut käyttöön yhteisen eurooppalaisen merkinantojärjestelmän, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS), jonka tavoitteena on poistaa yhteentoimivuudelle merkittäviksi esteiksi muodostuneet infrastruktuurin toiminnalliset rajoitukset ja kansallisten aiempien sukupolvien junakulunvalvontajärjestelmien yhteensopimattomuus. ERTMS:n eurooppalaisen käyttöönottosuunnitelman²⁰ mukaan tämä merkinantojärjestelmä olisi otettava käyttöön 15 682 kilometrin rataosuudella vuoteen 2023 mennessä. Tähän mennessä järjestelmä on asennettu 5 906 kilometrin (tai 38 prosenttia) osuudelle suunnitellusta radan pituudesta. Tämä on 78 prosenttia vuoden 2019 lopulle asetetusta tavoitteesta.

6.3. Infrastruktuurin kustannukset ja rahoitus

EU27:n rautatieinfrastruktuurin kokonaismenot olivat 38,7 miljardia euroa vuonna 2018 vuoden 2015 kasvupyrähdyksen (39,1 miljardia euroa) jälkeen.²¹

Kaavio 9: Infrastruktuurimenot sekä kunnossapidon ja uudistamisen osuus (miljardia euroa vuosina 2011–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020

Vuonna 2018:

²⁰ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/6, annettu 5 päivänä tammikuuta 2017, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän eurooppalaisesta käyttöönottosuunnitelmasta, EUVL L 3, 6.1.2017, s. 6–28.

²¹ EU28: 49,5 miljardia euroa vuonna 2015, 47,5 miljardia euroa vuonna 2018.

- kunnossapito- ja uudistamismenot EU27:ssä olivat yhteensä 20,6 miljardia euroa eli 53 prosenttia kokonaismenoista (EU28:n osalta 25,8 miljardia euroa eli 54 prosenttia), mutta maiden välillä oli huomattavia eroja; ja
- EU27:ssä kansallisten määrärahojen osuus infrastruktuuri-investointien ja -menojen kokonaismäärästä oli 72,3 prosenttia, EU:n yhteisrahoituksen osuus oli 8,3 prosenttia, ja 19,4 prosenttia saatiin muista lähteistä, kuten lainoista, oman pääoman ehtoisestä rahoituksesta ja maksuista.²²

6.4. Rautatieliikennepalvelujen laatu

Rautatieliikenne on yhä yksi turvallisimmista liikennemuodoista. Autolla matkustaminen on lähes 50 kertaa junalla matkustamista riskialttiimpaa. Rautatieliikenteen turvallisuus parani EU27:ssä edelleen vuosina 2015–2018, vaikkakin kuolonuhrien ja vakavien onnettomuuksien määrä kasvoi hieman vuonna 2016.²³

Käytetyn määritelmän²⁴ perusteella alueellisten ja paikallisten henkilöliikennepalvelujen keskimääräinen täsmällisyys EU27:ssä laski hieman, 93 prosentista vuonna 2015 90 prosenttiin vuonna 2018.²⁵ Kaukoliikenteen matkustajajunien ja suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen keskimääräinen täsmällisyys laski 85 prosentista vuonna 2015 79 prosenttiin vuonna 2018.²⁶ Henkilöliikenteen paikallis- ja lähiliikenteen junien keskimääräinen luotettavuus heikkeni vuosina 2015–2018 peruttujen palvelujen osuuden noustessa 1,4 prosentista 1,9 prosenttiin.²⁷ Kaukoliikenteen matkustajajunien ja suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen keskimääräinen luotettavuus parani vuosina 2015–2018 peruttujen palvelujen osuuden laskiessa 1,5 prosentista 1,3 prosenttiin.²⁸

Rautateiden tavaraliikenteen keskimääräinen täsmällisyys²⁹ EU27:ssä oli vuonna 2018 kotimaan liikenteessä 60,0 prosenttia ja kansainvälisessä liikenteessä 53,2 prosenttia; kotimaan liikenteestä 7,3 prosenttia ja kansainvälisestä liikenteestä 11,0 prosenttia peruttiin.³⁰

6.5. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset

EU27:n julkisen palvelun veloitteen mukaisten matkustajaliikennepalvelujen osuus oli vuonna 2018 keskimäärin 60 prosenttia rautateiden matkustajakilometrien kokonaismäärästä (53 prosenttia vuonna 2015³¹). Näistä noin 98 prosenttia oli kotimaan liikennepalveluita. Kotimaan liikenteessä julkisen palvelun velvoite kattoi enemmän alueellisia kuin kaukoliikenteen palveluja.

²² EU28: vastaavasti 68,8 prosenttia, 6,6 prosenttia ja 24,5 prosenttia.

²³ Lähde: Euroopan unionin rautatieviraston kertomus, jossa käsitellään rautateiden yhteentoimivuutta ja turvallisuutta EU:ssa vuonna 2020 – *Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020*.

²⁴ RMMS-asetuksen mukaan matkustajajuna on aikataulussa, jos se myöhästyy enintään 5 minuuttia.

²⁵ EU28: suurin piirtein samat luvut.

²⁶ EU28: 84 prosentista 77 prosenttiin.

²⁷ EU28: 1,6 prosentista 2,2 prosenttiin.

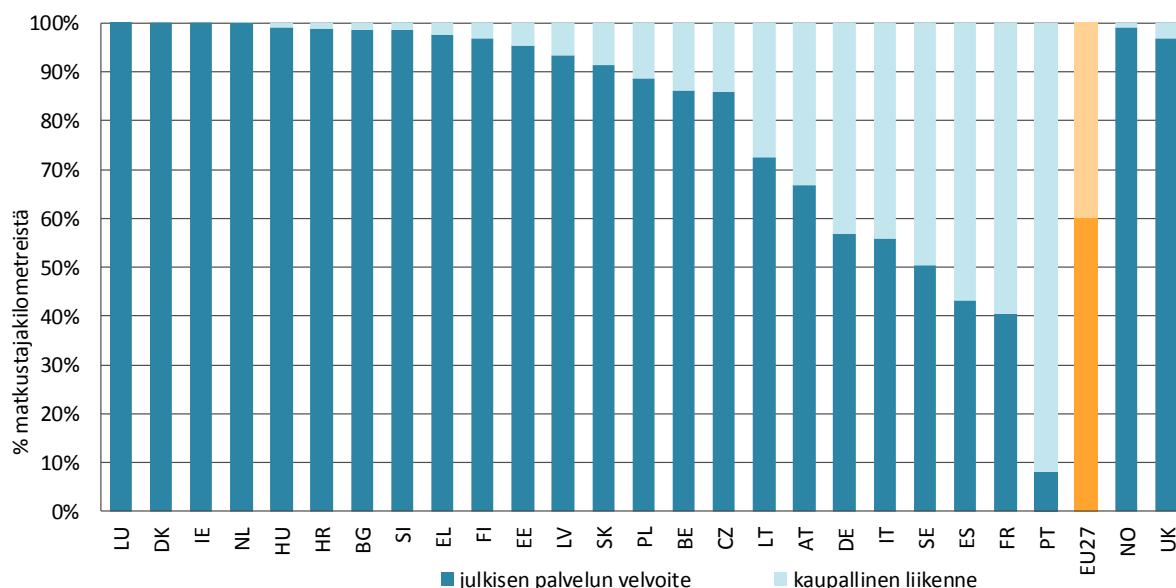
²⁸ EU28: 1,7 prosentista 1,8 prosenttiin.

²⁹ RMMS-asetuksen mukaan tavarajuna on aikataulussa, jos se myöhästyy enintään 15 minuuttia.

³⁰ EU28: keskimääräinen täsmällisyys oli kotimaan liikenteessä 63,0 prosenttia ja kansainvälisessä liikenteessä 53,2 prosenttia; kotimaan liikenteestä 6,8 prosenttia ja kansainvälisestä liikenteestä 11,0 prosenttia peruttiin.

³¹ EU28: 66 prosenttia, kun vuonna 2015 se oli 60 prosenttia.

Kaavio 10: Julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen osuus ja kaupallisen rautatieliikenteen osuus maittain (prosenttia matkustajakilometreistä, 2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Belgiaa, Portugalia, Kreikkaa ja Ranskaa koskevat tiedot ovat arvioita. Romaniaa koskevat tiedot eivät ole saatavilla

Kaikista EU27:ssä vuonna 2018 toimivista julkisen palvelun velvoitteen mukaisista palveluista vain 26 prosenttia kuului kilpailuun perustuvan hankintamenettelyn piiriin (43 prosenttia EU28:ssa). Menettelyä käytettiin lähes yksinomaan niissä jäsenvaltioissa, jotka olivat vapauttaneet palvelunsa aiemmin (Saksa, Ruotsi ja Yhdistynyt kuningaskunta).

Julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus on edelleen merkittävä tulolähde rautatieyrityksille useimmissa jäsenvaltioissa, vaikka korvauksen taso junakilometriä kohti vaihtelee suuresti maasta toiseen. Vuonna 2018 julkisen palvelun velvoitteesta maksettava korvaus oli EU27:ssä keskimäärin 10,51 euroa/junakilometri (EU28:ssa 8,57 euroa).

6.6. Toimiluvat

Vuonna 2018 EU27:ssa oli käytössä yhteensä 1 082 rautatieyrityksille myönnettyä toimilupaa (1 126 EU28:ssa). Eniten lupia oli Saksassa (434) ja vähiten Irlannissa ja Luxemburgissa (2).

Keskimääräinen toimiluvasta suoritettava maksu vuonna 2018 vaihteli 37 500 eurosta Portugalissa viiteen euroon Kroatiaassa.

Keskimääräinen toimiluvan saamisaika oli pisin Espanjassa, Puolassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa (yli 100 päivää).

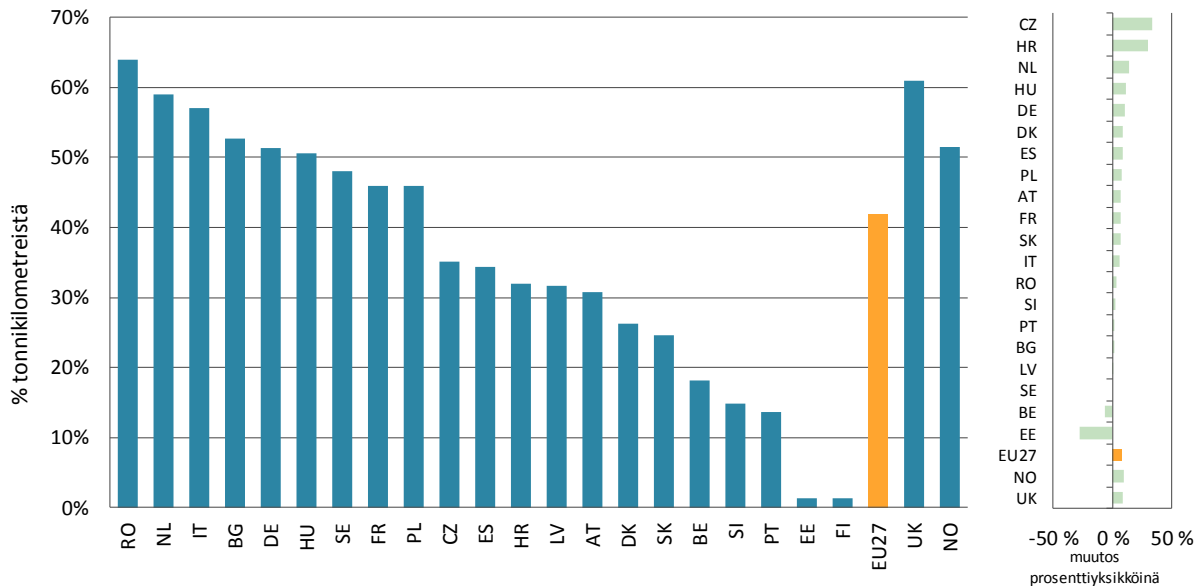
6.7. Markkinoiden avautumisaste ja käyttöoikeuksien hyödyntäminen

Kilpailijoiden keskimääräinen markkinaosuus EU27:n rautateiden tavaraliikenteen markkinoilla kasvoi 34 prosentista 42 prosenttiin vuosina 2015–2018.³² Vuonna 2018 uudet toimijat kilpailivat hallitsevassa markkina-asemassa olevien rautatieyritysten kanssa Irlantia, Kreikkaa, Liettuaa ja Luxemburgia lukuun ottamatta kaikissa jäsenvaltioissa, ja yli puolessa

³² EU28: 35 prosentista 43 prosenttiin.

niistä kilpailijoiden markkinaosuus oli yli 30 prosenttia.

Kaavio 11: Kilpailijoiden markkinaosuus rautateiden tavaraliikenteen markkinoilla maittain (prosenttia vuonna 2018) ja muutos prosenttiyksikköinä (2015–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Yhdellä toimijalla on 100 prosentin markkinaosuus Kreikassa, Irlannissa, Liettuassa ja Luxemburgissa.

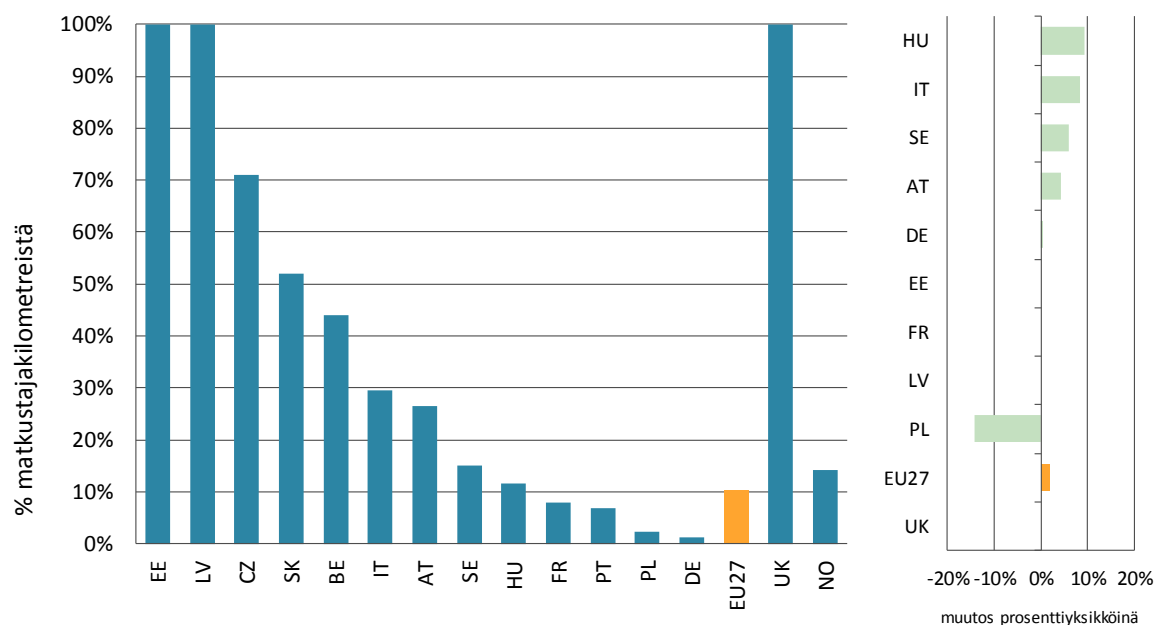
Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten avoin saatavuus ja pakollinen kilpailuttaminen kotimaan henkilöliikennemarkkinoilla otettiin käyttöön EU:n tasolla vasta neljännen rautatiepaketin yhteydessä. On liian aikaista tarkastella sen vaikutuksia maissa, jotka eivät ole aiemmin avanneet markkinoitaan.

Kilpailijoilla oli keskimäärin 10 prosentin markkinaosuus kaupallisen matkustajaliikenteen kansallisilla markkinoilla EU27:ssä vuonna 2018, mikä oli 2 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuonna 2015³³, ja 16,2 prosentin markkinaosuus julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvan henkilöliikenteen kansallisilla markkinoilla, mikä on lähes samalla tasolla kuin vuonna 2015 (0,5 prosenttiyksikköä pienempi osuus³⁴).

³³ EU28: 12 prosenttia, +2 prosenttiyksikköä vuoteen 2015 verrattuna.

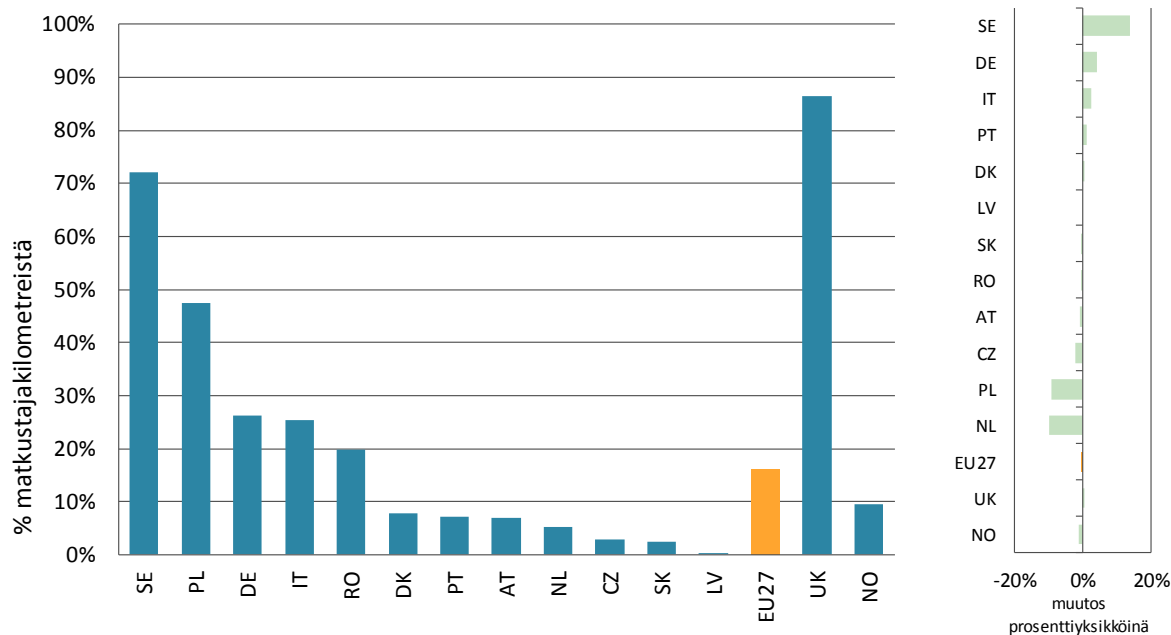
³⁴ EU28: 32 prosenttia, –2 prosenttiyksikköä vuoteen 2015 verrattuna.

Kaavio 12: Kilpailijoiden markkinaosuus kaupallisilla matkustajaliikennemarkkinoilla maittain (prosenttiosuus vuonna 2018) ja muutos prosenttiyksikköinä (2015–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Bulgaria, Tanska, Kroatia, Suomi, Kreikka, Liettua, Luxemburg, Slovenia ja Espanja ilmoittivat, ettei kaupallisessa liikenteessä ole kilpailijoita, joiden markkinaosuus on vähintään 1 prosentti vuonna 2018. Irlannissa ei ollut kaupallisia henkilöliikennepalveluita. Alankomaista ja Romaniasta ei ollut saatavilla tietoja.

Kaavio 13: Kilpailijoiden markkinaosuus julkisen palvelun veloitteen piiriin kuuluvan matkustajaliikenteen markkinoilla maittain (prosenttiosuus vuonna 2018) ja muutos prosenttiyksikköinä (2015–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Portugalia koskevat tiedot vuodelta 2015 ovat arvio. Belgia, Bulgaria, Kroatia, Viro, Suomi, Ranska, Kreikka, Unkari, Irlanti, Liettua, Luxemburg, Slovenia ja Espanja eivät ilmoittaneet kilpailijoista julkisen palvelun velvoitteen piiriin kuuluvilla matkustajaliikenteen markkinoilla.

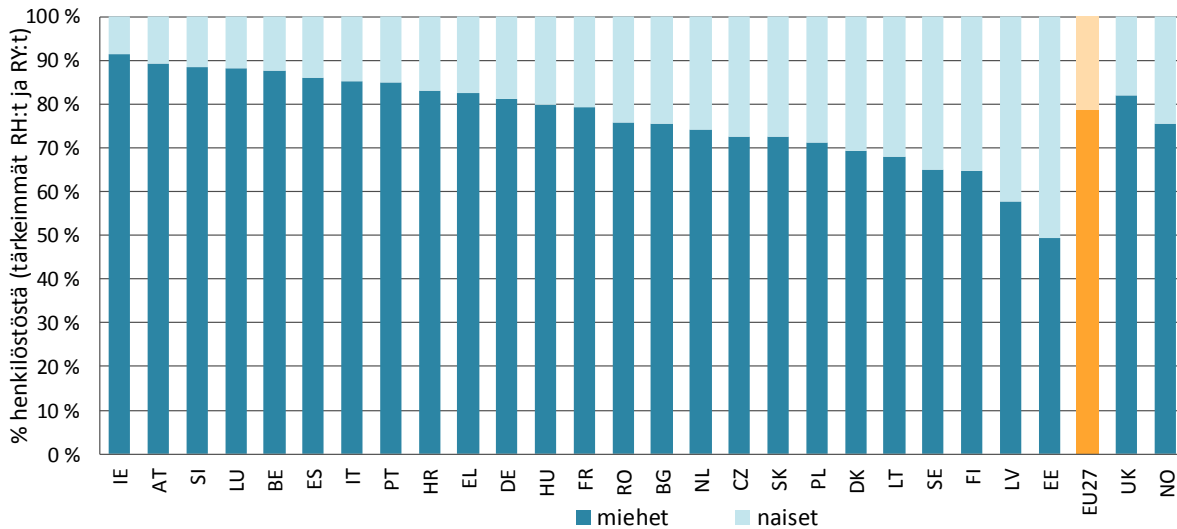
6.8. Työllisyys ja työolosuhteet

Vuoden 2018 lopussa EU27:n rautatiealalla työskenteli hieman yli 916 000 henkilöä, joista noin 527 000 oli rautatieyritysten (sekä pääasialliset että vaihtoehtoiset liikenteenharjoittajat) ja 389 000 rataverkon haltijoiden palveluksessa.³⁵

Valtaosa työvoimasta oli miehiä; naisia oli keskimäärin vain 21 prosenttia. Naispuolisen henkilöstön osuus vaihteli Viron 51 prosentista Irlannin 9 prosenttiin.

Kaavio 14: Työntekijät yhteensä (tärkeimmät rataverkon haltijat ja rautatieyritykset) sukupuolijakauman mukaan (prosenttiosuus vuonna 2018)

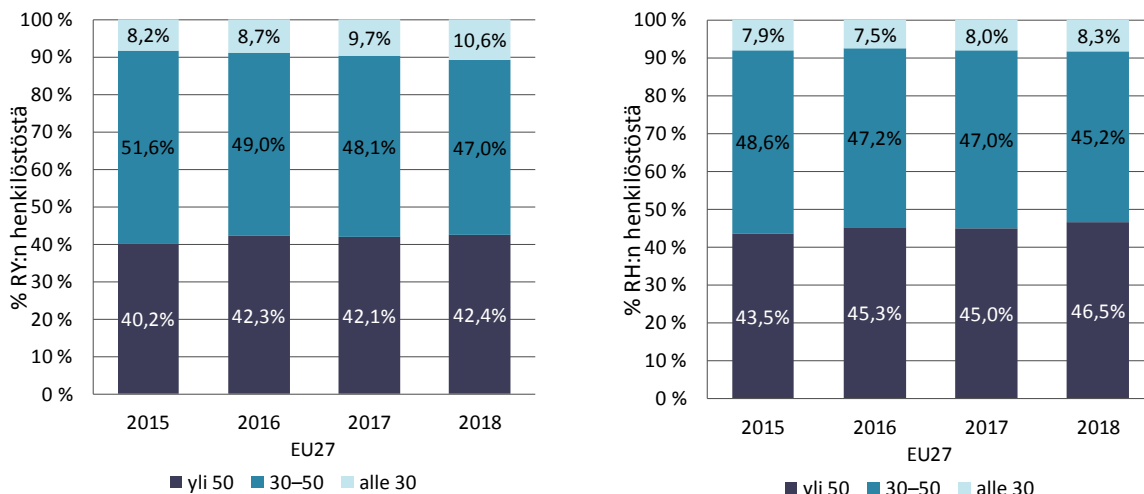
³⁵ EU28: hieman yli 1 034 000 työntekijää, joista noin 600 000 rautatieyrityksen palveluksessa ja 434 000 rataverkon haltijoiden palveluksessa.



Lähde: RMMS-kysely, 2020.

Rautatieyritysten palveluksessa olevien nuorempien (alle 30-vuotiaiden) työntekijöiden osuus on kasvanut EU27-maissa 8,2 prosentista vuonna 2015 10,6 prosenttiin vuonna 2018.³⁶ Huolenaiheena on edelleen työvoiman ikääntyminen, etenkin Espanjassa, Romaniassa, Kreikassa, Bulgariassa ja Liettuassa, joissa yli 50-vuotiaiden osuus oli yli 50 prosenttia vuonna 2018. Rataverkon haltijoilla on yleensä rautatieyrityksiä vanhempi työvoima, mutta myös nuorempien työntekijöiden osuus kasvoi vuosien 2015 ja 2018 välillä 7,9 prosentista 8,3 prosenttiin.

Kaavio 15: Työntekijät ikäryhmän mukaan (prosenttiosuus vuosina 2015–2018)



Lähde: RMMS-kysely, 2020. Vuoden 2015 tietoja ei ollut saatavilla Latviassa, Luxemburgissa, Espanjassa ja Ruotsissa sijaitsevilta rautatieyrityksiltä. Vuoden 2015 tietoja ei ollut saatavilla Espanjassa, Luxemburgissa ja Latviassa sijaitsevilta rataverkon haltijoilta.

Kokopäivätyö on rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten työntekijöiden yleisin työsuhdetyyppi. Rataverkon haltijoiden kaikilla työntekijöillä vaikuttaa olevan pysyvä työsopimus Belgiassa, Tanskassa ja Luxemburgissa, mutta Irlannissa se on vain

³⁶ EU28: vastaavasti 8,4 prosenttia ja 10,6 prosenttia.

89 prosentilla työntekijöistä. Ainoastaan Ruotsi, Italia, Puola, Alankomaat, Saksa ja Norja ilmoittivat, että alle 95 prosentilla rautatieyritysten työntekijöistä oli vakituinen työsopimus. Rataverkon haltijoiden henkilöstön kokoaikaisten työsopimusten osuus on pienin Alankomaissa (83 prosenttia) ja Belgiassa (88 prosenttia). Suurimmissa rautatieyrityksissä kokoaikaisten työsopimusten osuus on pienin Belgiassa (86 prosenttia).

Vain muutamassa jäsenvaltiossa on käytössä oppisopimus- tai harjoitteluohjelmia. Ne ovat sekä rautatieyritysten että rataverkon haltijoiden osalta yleisimpiä Itävallassa ja Saksassa.

7. PÄATELMÄT

Rautatieala edistää merkittävästi EU27:n taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta, koska se työllistää suoraan yli 900 000 ihmistä ja kuljettaa vuosittain noin 1,6 miljardia tonnia rahtia³⁷ ja 7,1 miljardia matkustajaa³⁸.

Rautateiden käytön lisääminen on ratkaisevan tärkeää kestävämmän liikenteen kysynnän tyydyttämiseksi, ja se vaikuttaisi hyvin myönteisesti saastumiseen ja energiankulutukseen. Tämä auttaisi saavuttamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetut kunnianhimoiset päästövähennykset.

Rautateiden matkustajamäärät ovat kasvaneet jatkuvasti viime vuosina, mutta rautateiden tavaraliikenteen määrä on kasvanut epätasaisemmin. Junaliikenne – sekä matkustaja- että tavaraliikenne – on pysynyt vakaana. Kestävien liikennemuotojen kysyntä on kasvanut samalla kun kansalaisten tietoisuus ilmastomuutoksesta on lisääntynyt.

Tästä myönteisestä kehityksestä huolimatta rautatiet eivät ole vielä saavuttaneet täyttä potentiaaliaan. Rautatieliikenteestä on tehtävä täsmällisempää ja luotettavampaa muihin liikennemuotoihin verrattuna lisäämällä sen asiakaslähtöisyyttä ja hyödyntämällä paremmin innovointia. Sen on myös oltava tehokkaampaa ja edullisempaa.

Jotta rautatieala pystyisi vastaamaan tärkeimpiin markkinahaasteisiinsa, EU:n toiminnassa keskitytään seuraaviin neljään tavoitteeseen:

1. Kilpaillut markkinat

Kaikkien liikenteenharjoittajien tasapuolinen pääsy markkinoille mahdollistaa uusien multimodaalisten tarjousten tekemisen ja lisää matkustajien ja yritysten valinnanvaraa.

Neljännän rautatiepaketin markkinapilarissa otettiin tätä varten käyttöön tarjouskilpailumenettely, jota käytetään vakiomenettelynä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä. Sen siirtymäaika päättyy joulukuussa 2023. Se myös mahdollisti rautateiden kotimaisten henkilöliikennepalvelujen kaupallisen tarjonnan vuoden 2021 aikataulusta alkaen. Komissio seuraa erityisen tarkasti neljännän rautatiepaketin asianmukaista saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä ja asianmukaista soveltamista varmistaakseen, että sen koko potentiaali hyödynnetään keskipitkällä aikavälillä.

Olisi myös edistettävä tervettä kilpailua eri liikennemuotojen välillä varmistamalla, että

³⁷ Eurostat, EU27 pois lukien Belgia, joka luokitteli tiedot luottamuksellisiksi.

³⁸ Eurostat, EU27 pois lukien Belgia, Unkari, Alankomaat ja Puola, jotka luokittelivat tiedot luottamuksellisiksi.

kukin liikennemuoto vastaa ulkoisista kustannuksistaan.

2. Rajat ylittävän rautatieliikenteen parantaminen

EU:n sisärajojen ylittämisestä on tehtävä sujuvampaa, jotta voidaan lisätä rautatieliikenteen osuutta kaikista liikennemuodoista. Yhteentoimivuuden esteiden poistaminen, ERTMS:n käyttöönotto ja asianmukaisen liikkuvan kaluston ja veturinkuljettajien saatavuus ovat tämän tavoitteen kannalta olennaisen tärkeitä.

Komissio aloitti Euroopan parlamentin pyynnöstä tutkimuksen rajat ylittävistä kaukoyhteyksistä. Siinä keskitytään erityisesti yöjunaliikenteeseen; selvityksen odotetaan valmistuvan vuoden 2021 puoliväliin mennessä.

3. Rautatieinfrastruktuurin suorituskyvyn parantaminen

Rautatieliikennepalvelujen tehokkaan tarjoamisen varmistaminen edellyttää hyvin kehittyntä infrastruktuuria, jossa ei ole pullonkauloja eikä puuttuvia yhteyksiä. EU jatkaa infrastruktuurin kehittämispolitiikkaansa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kautta ja antaa rautatieliikenteelle merkittävää taloudellista tukea Verkkojen Eurooppa -välineestä. Laajempi ja tehokas suurnopeusrautatieverkko saadaan käyttöön vuoden 2030 loppuun mennessä, kun suuret TEN-T-hankkeet on saatu päätökseen.

Rautatiesektori saa huomattavan määrän julkista rahoitusta. Kasvavat vihreiden joukkoveliakirjojen markkinat voisivat mahdollistaa siirtymisen kestäviin investointien yksityiseen rahoitukseen. Luokitusjärjestelmäasetuksessa³⁹ ja sen delegoiduissa säädöksissä vahvistetaan tarvittavat puitteet ja kriteerit selkeälle luokitusjärjestelmälle kestäviin toimintojen määrittämiseksi.

Ylikuormituksen lisääntyminen aiheuttaa pullonkauloja erityisesti tärkeimmillä rautatiekäytävillä, ja suuret kunnossapitotyöt estävät verkon tehokkaan käytön. Komissio tukee rautatiealan uusia lähestymistapoja kapasiteetin jakamiseen ja hallintaan. Ne perustuvat yhteenliitettyihin digitaalisiin alustoihin ja välineisiin ja niiden nopeaan täytäntöönpanoon.

4. Asiakaslähtöisyyden lisääminen

Rautatieliikenteen on vastattava asiakkaiden tarpeisiin. Täsmällisyyden ja luotettavuuden parantaminen sekä rautatiepalvelujen saatavuuden parantaminen ovat etusijalla sekä henkilö- että tavaraliikennepalveluissa.

Rautateiden käytön tehostamiseksi on taattava matkustajien oikeus tiedonsaantiin, avunsaantiin, kuljetuksen jatkumiseen ja korvauksiin. Asetuksen (EY) N:o 1371/2007⁴⁰ uudelleenlaatimista koskevalla komission ehdotuksella, josta päästiin yhteisymmärrykseen lokakuussa 2020 Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa, olisi parannettava vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksia, selkeytettävä täytäntöönpanon valvontaa ja valitusten käsittelyä koskevia sääntöjä ja varmistettava

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/852, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2020, kestävästä sijoittamisesta helpottavasta kehyksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta, EUVL L 198, 22.6.2020, s. 13–43.

⁴⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautatiematkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista, EYVL L 315, 3.12.2007, s. 14–41.

parempi matkustajien suoja matkan keskeytyessä.

Tavaraliikennekäytävät ovat edelleen keskeinen osa komission politiikkaa, jolla edistetään rautateiden tavaraliikennettä. Asetuksen (EU) N:o 913/2010⁴¹ oikeudellisen kehyksen arviointi on pohjana uusille lainsäädäntötoimenpiteille.

Komissio antaa täyden tukensa aloitteille, joilla parannetaan aikataulujen laadintamenettelyn tehokkuutta ja joustavuutta, häiriötilanteiden käsittelyä ja väliaikaisten kapasiteettirajoitusten koordinoitua.

Digitalisoinnin edistäminen on olennaisen tärkeää, jotta rautatieliikenteestä tulisi yritysten kannalta houkuttelevampaa. Uusi asetus sähköisistä kuljetustiedoista (eFTI-tiedot⁴²) mahdollistaa digitaalisen tietojenvaihdon yritysten ja viranomaisten välillä. Komissio aikoo myös esittää ehdotuksen rautatiealan tutkimuksen ja innovoinnin eurooppalaisesta kumppanuudesta nykyisen Shift2Rail-yhteisyrityksen pohjalta. Tulevassa kumppanuudessa keskitytään nopeuttamaan innovatiivisten teknologioiden ja toiminnallisten ratkaisujen tutkimusta ja kehittämistä digitalisaation ja automaation avulla.

Euroopan rautatieliikenteen teemavuodella 2021 tuetaan edelleen pyrkimyksiä lisätä rautateitse liikkuvien matkustajien ja rahdin osuutta sekä jakaa tietoa ja parhaita käytäntöjä.

⁴¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, annettu 22 päivänä syyskuuta 2010, kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta, EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22–32.

⁴² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33–48).