



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.6.2014
COM(2014) 353 final

PART 1/2

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Neljas aruanne raudteeturu arengu seire kohta

{SWD(2014) 186 final}

KOMISJONI ARUANNE NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Neljas aruanne raudteeturu arengu seire kohta

SISUKORD

1.	Raudteeteenuste siseturu areng	3
1.1.	Transporti käsitleva valge raamatu (2011) eesmärgid	3
1.2.	Raudtee-reisijateveoturu hetkeolukord	4
1.3.	Raudtee-reisijateveoturu areng.....	10
1.4.	Raudtee-kaubaveoturu hetkeolukord	13
1.5.	Raudtee-kaubaveoturu areng.....	13
2.	Raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste siseturu areng.....	16
2.1.	Jaamad.....	16
2.1.1.	Euroopa Liidus asuvad jaamad	16
2.1.2.	Omandiõigus ja majandamine.....	18
2.1.3.	Raudteeveo-ettevõtjate juurdepääs jaamarajatistele	20
2.1.4.	Teenuste kvaliteet jaamades (sealhulgas piiratud liikuvusega isikute juurdepääsuvõimalused).....	20
2.2.	Kaubajaamad, sorteerimisjaamad ja ladustusrajatised.....	22
2.3.	Hooldusrajatised.....	24
2.4.	Muud rajatised: sadama-, hädaabi- ja tankimisrajatised	25
3.	Raamtingimused.....	26
3.1.	Taristukasutustasud	26
3.1.1.	Taristukasutustasud kaubaveoteenuste puhul	26
3.1.2.	Taristukasutustasud linnadevahelistel liinidel.....	28
3.1.3.	Taristukasutustasud linnalähiliinidel.....	30
3.1.4.	Taristukasutustasud – üldine reastus.....	32
3.2.	Läbilaskevõime jaotamine	34
3.3.	Raudteetaristusse tehtud investeeringud	37
3.4.	Hinnasuundumused	40

SISSEJUHATUS

Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud))¹ artikli 15 lõikega 4 peab komisjon andma Euroopa Parlamendile ja nõukogule iga kahe aasta tagant aru järgmistes küsimustes:

- a) raudteeveoteenuste siseturu areng ja
- b) raudteeveo-ettevõtjatele osutatavate teenuste siseturu areng (direktiivi 2012/34/EL II lisa),
- c) raamtingimused,
- d) liidu raudteevõrgu olukord,
- e) juurdepääsuõiguste kasutamine,
- f) tõhusamate raudteeteenuste osutamise takistused,
- g) taristu piirangud,
- h) vajadus õigusaktide järele.

Direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõike 3 kohaselt peab komisjon jälgima „võrkude kasutust” ja „raudteesektori raamtingimuste arengut” eelkõige järgmistes aspektides:

- taristukasutustasud,
- läbilaskevõime jaotamine,
- raudteetaristusse tehtud investeeringud,
- hinnasuundumused,
- raudteeveoteenuste kvaliteet,
- avaliku teenindamise lepingute alusel osutatavad raudteeveoteenused,
- tegevuslubade väljaandmine,
- turu avatuse tase,
- ühtlustamine liikmesriikide vahel,
- tööhõive areng ja sellega seonduvad sotsiaalingimused.

Varasema direktiiviga² võrreldes on direktiiviga 2012/34/EL laiendatud komisjoni korrapäraselt aruandlust ning nüüd hõlmab see teenindusrajatiste siseturu arengut ja raamtingimusi, nagu taristuinvesteeringud, hinnasuundumused, teenuse kvaliteet, avaliku teenindamise kohustused ning tööhõive areng ja sellega seonduvad sotsiaalingimused, mida kajastatakse raudteeturu seirekava aruandes esimest korda. Komisjoni varasemad aruandlus- ja seirekohustusi käsitleti direktiiviga 91/440/EMÜ, mida on muudetud direktiividega 2001/12/EÜ ja 2004/51/EÜ, ning rakendati raudteeveostatistika käsitleva määruse nr (EÜ) 91/2003 alusel.

Käesolev aruanne on neljas aruanne raudteeturu arengu kohta ning sellele on lisatud komisjoni talituste töödokument **SWD(2014) 186**, mis sisaldab kõiki lisasid koos enamiku

¹ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ, 26. veebruar 2001, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta, EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

hinnanguid toetavate andmetega. Eelmised aruanded avaldati 2007.,³ 2009.⁴ ja 2012.⁵ aastal ning nendele olid süsteemselt lisatud statistilisi lisasid sisaldavad komisjoni talituste töödokumendid.

Andmed, millel käesolev aruanne põhineb, on saadud peamiselt liikmesriikidelt küsimustike kaudu (raudteeturu seirekava küsimustikud saadeti 2011. ja 2012. aastal) ja Eurostatilt, kuid neid on täiendatud muudest allikatest saadud andmetega, nagu Eurobaromeetri uuring (teenuse kvaliteet), avalikult kättesaadav teave rongipiletite hindade kohta, iga-aastased finantsaruanded, riigiabi tulemustabeli andmed või konkreetsete sidusrühmade esitatud andmed (nt UIC⁶, UNIFE⁷ jne). Andmete kogumine teatavates hiljuti lisandunud valdkondades, nagu raudteeteenuste siseturg, on endiselt arutluse all raudteeturu seirekava rakendusakti raames, mistõttu on aruandlus nendes valdkondades veel osaline.

1. RAUDTEETEENUSTE SISETURU ARENG

1.1. Transporti käsitleva valge raamatu (2011) eesmärgid

Valges raamatus transpordi kohta (2011)⁸ soovitatakse järgmist:

- 2030. aastaks tuleks 30 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, asendada raudtee- või veetranspordiga;
- 2050. aastaks tuleks 50 % maantee-kaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, asendada raudtee- või veetranspordiga;
- 2050. aastaks peaks enamik keskpika vahemaa reisijatevedusid toimuma raudteed pidi.

1. KAST. RAUDTEEVEOS KASUTATAVAD MÕÕTÜHKUD

Reisijatevedu hinnatakse peamiselt reisijate arvu ja vahemaa (kilomeetrites) korrutisena, mida nimetatakse reisijakilomeetriks. Rongikilomeeter tähendab vahemaad, mille rong tegelikult läbib.

Pariisist Brüsselisse sõitev rong, milles on 500 reisijat, läbib 300 km, mis teeb kokku 150 000 reisijakilomeetrit ja 300 rongikilomeetrit.

Kaubaveos kasutatakse koguse (tonnides) ja vahemaa (kilomeetrites) korrutist, mida nimetatakse tonnkilomeetriks.

³ 18. oktoobril 2007 võttis Euroopa Komisjon vastu teatise nõukogule ja Euroopa Parlamendile raudteeturu arengu seire kohta, KOM(2007) 609, millele on lisatud komisjoni talituste töödokument SEK(2007) 1323.

⁴ 18. oktoobril 2009 võttis Euroopa Komisjon vastu aruande nõukogule ja Euroopa Parlamendile raudteeturu arengu seire kohta, KOM(2009) 676, millele on lisatud komisjoni talituste töödokument SEK(2009) 1687.

⁵ 21. augustil 2012 võttis Euroopa Komisjon vastu kolmanda aruande nõukogule ja Euroopa Parlamendile raudteeturu arengu seire kohta, COM(2012) 459, millele on lisatud komisjoni talituste töödokument SWD(2012) 246 (final/2).

⁶ Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).

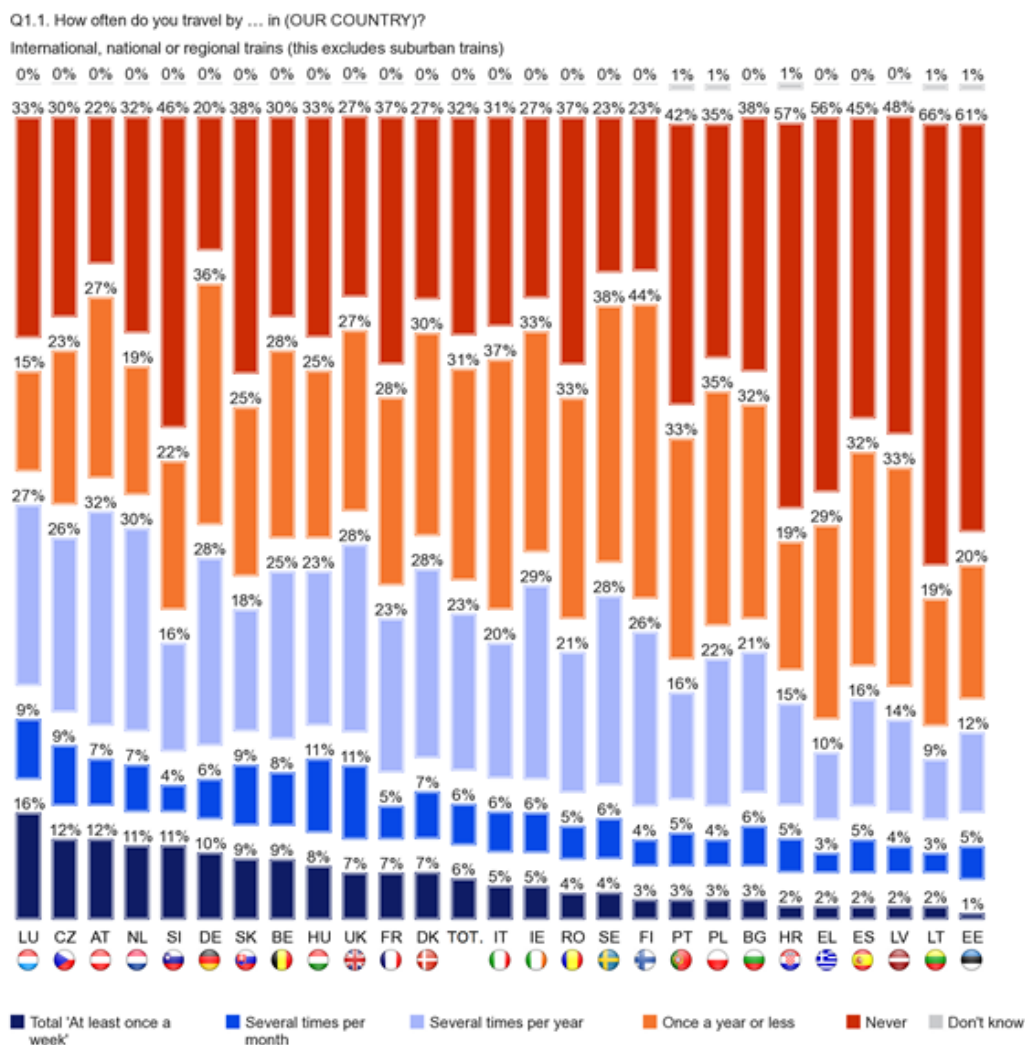
⁷ Euroopa raudteeseadmete tootjate liit.

⁸ Valge raamat – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas, KOM(2011) 144 (lõplik).

1.2. Raudtee-reisijateveoturu hetkeolukord

Eurobaromeetri 2013. aasta kiiruuring,⁹ millele vastas ligikaudu 28 000 üle 15aastast inimest, näitab, et ronge kasutab regulaarselt vaid 12 % eurooplastest (linnalähironge 14 %): 6 % eurooplastest sõidab rongiga vähemalt kord nädalas ja 6 % sõidab rongiga mitu korda kuus, kuid 32 % ei sõida rongiga kunagi, kuigi 83 % eurooplastest elab rongijaamast 30 minuti kaugusel¹⁰ (vt Joonis 14a).

Joonis 1. Raudteeteenuste kasutamise sagedus – riigisisised, piirkondlikud ja rahvusvahelised rongid, 2013.



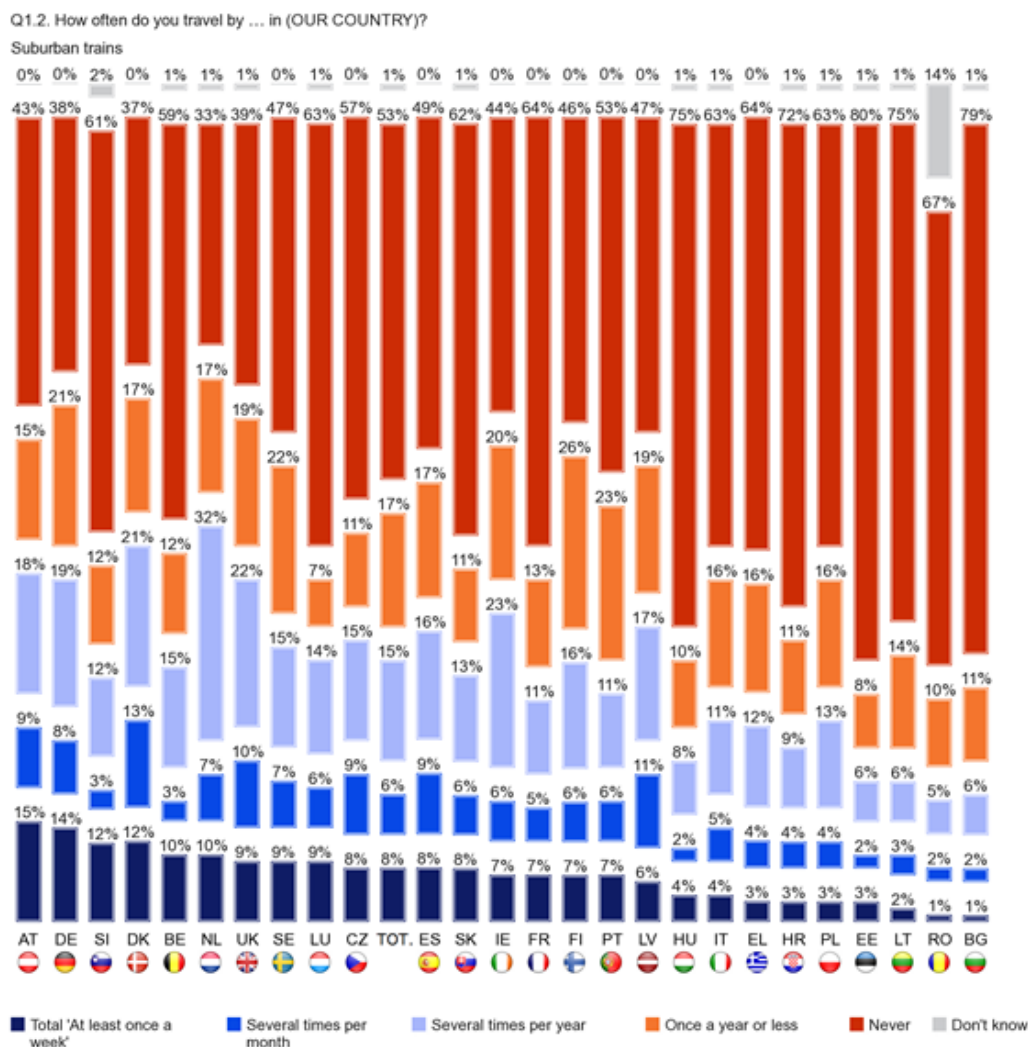
Allikas: Eurobaromeetri kiiruuring nr 382a, milles uuriti eurooplaste rahulolu raudteeteenustega – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 2. lisa.

⁹ Eurobaromeetri kiiruuring nr 382a, milles uuriti eurooplaste rahulolu raudteeteenustega, avaldatud 16. detsembril 2012. Korraldati 28 036 telefoniküsitlust (ligikaudu 1 000 vastajat liikmesriigi kohta) üle 15aastaste kodanikega. Täpsemad andmed on esitatud 1. lisas.

¹⁰ Vt eelmine allmärkus.

Huvitava kombel on linnalähi rongide kasutamine sagedaste kasutajate (14 %) ja mittekasutajate (53 %) vahel tugevamalt polariseerunud kui tavarongide puhul. Sagedased kasutajad on peamiselt noored ja noored pendelrändajad,¹¹ samas kui mittekasutajad on peamiselt üle 55aastased vastajad (39 % ei ole kunagi linnalähi rongiga sõitnud).

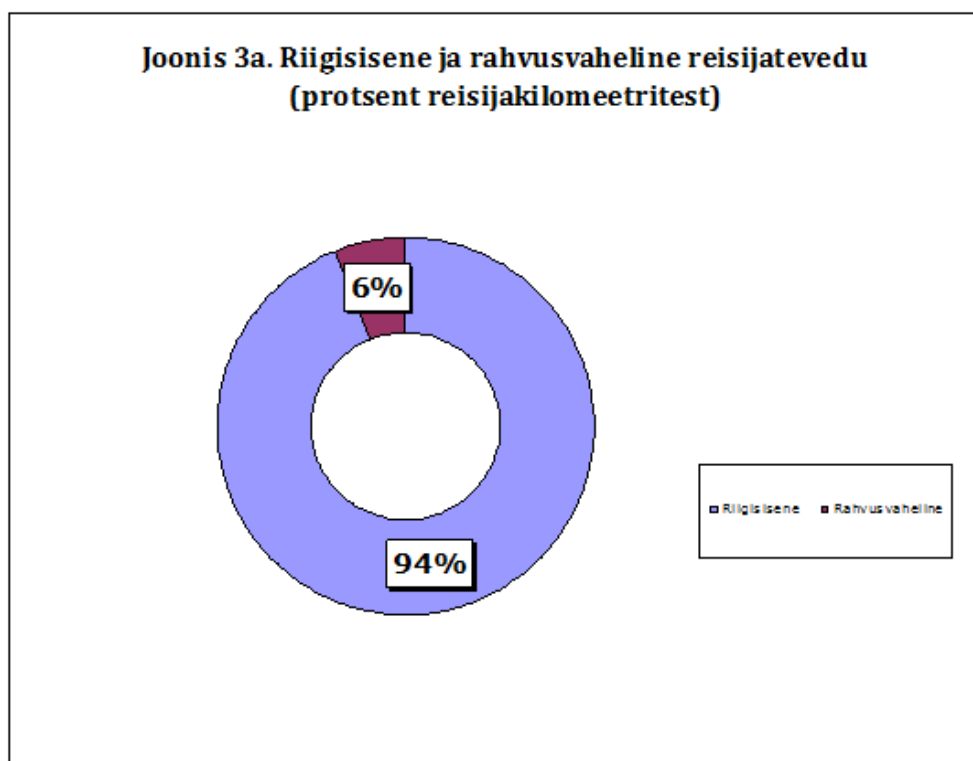
Joonis 2. Raudteeteenuste kasutamise sagedus – linnalähi rongid, 2013.



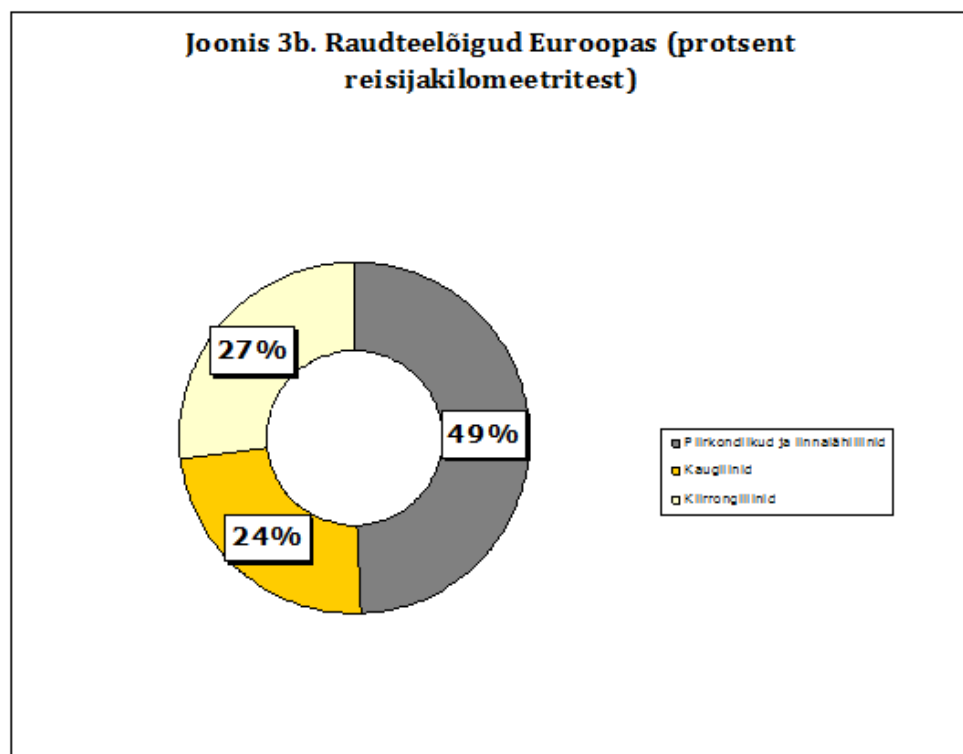
Allikas: Eurobaromeetri kiiruuring nr 382a, milles uuriti eurooplaste rahulolu raudteeteenustega – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 2. lisa.

¹¹ (Üli)õpilased, kes sõidavad tööle, kooli või ülikooli.

Raudteeteenused on väga suures ulatuses riigisisised teenused (moodustavad ELi reisijakilomeetrite koguarvust 94 %). Rahvusvahelised teenused moodustavad reisijakilomeetrite koguarvust vaid 6 %, kuid on olulisel kohal Luksemburgis (30 %), Austrias (15 %), Belgias (13 %), Prantsusmaal ja Lätis (mõlemas 11 %).

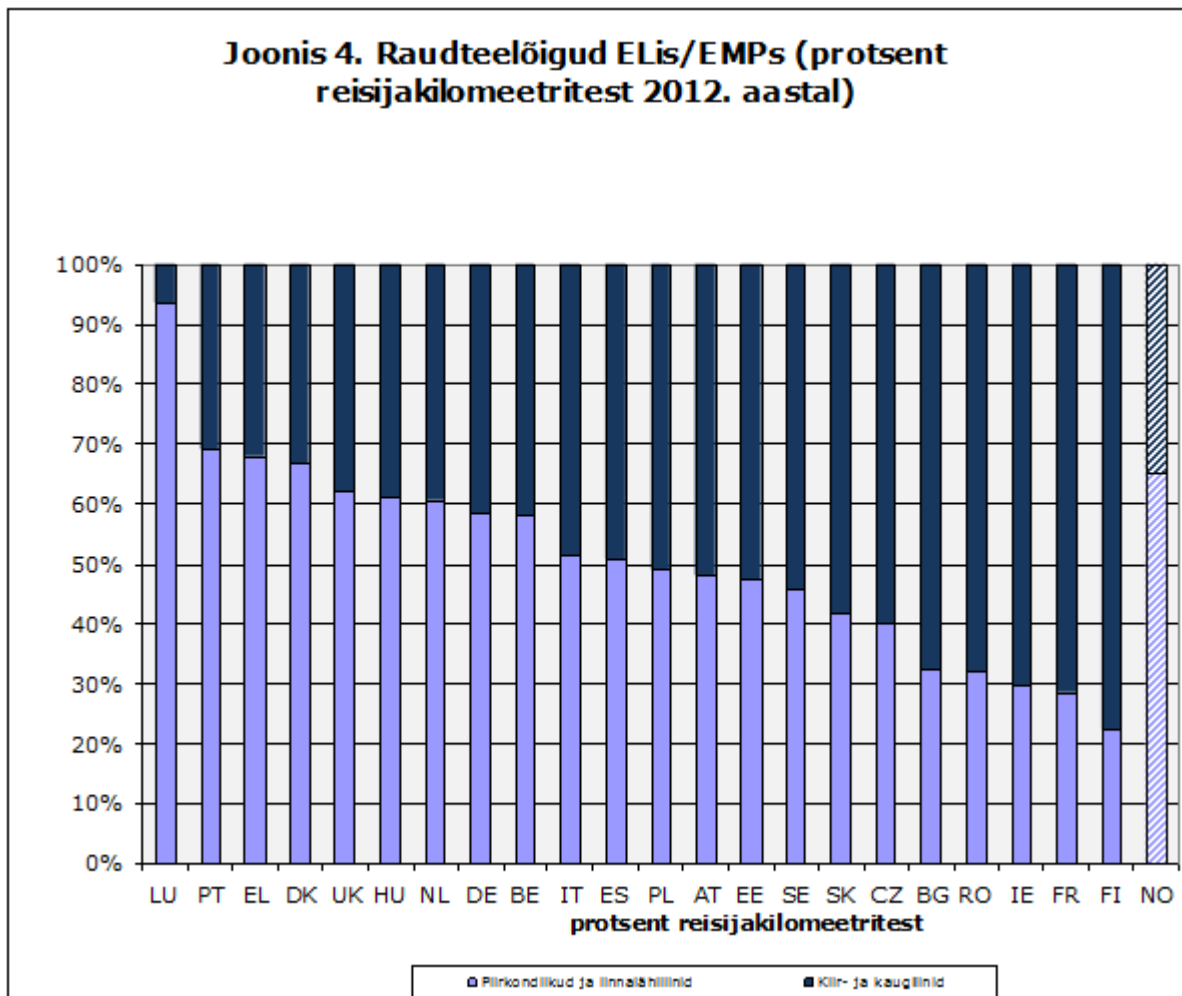


Allikas: Eurostat.



Allikas: liikmesriikide küsimustikud, aastaaruannetel põhinevad hinnangud, UIC ja Steer Davies Gleave (neljanda raudteepaketi uuring), ELi ja EMP andmed (sealhulgas Norra) on identsed – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 lisa 5a.

Turusegmentide seisukohast vaadates võib Euroopa raudteereisidest **poolt** seostada **piirkondlike ja linnalähiliinidega** ning **poolt kaugliinide / linnadevaheliste liinide või kiirrongiliinidega** (27 % reisijakilomeetrite koguarvust 2011. aastal¹²). Liikmesriikide vahel esineb suuri erinevusi: Ühendkuningriigis näiteks on valitsev pendelrändeturg, Prantsusmaal aga tänu TGV kiirrongidele peamiselt kaugreisiturg.

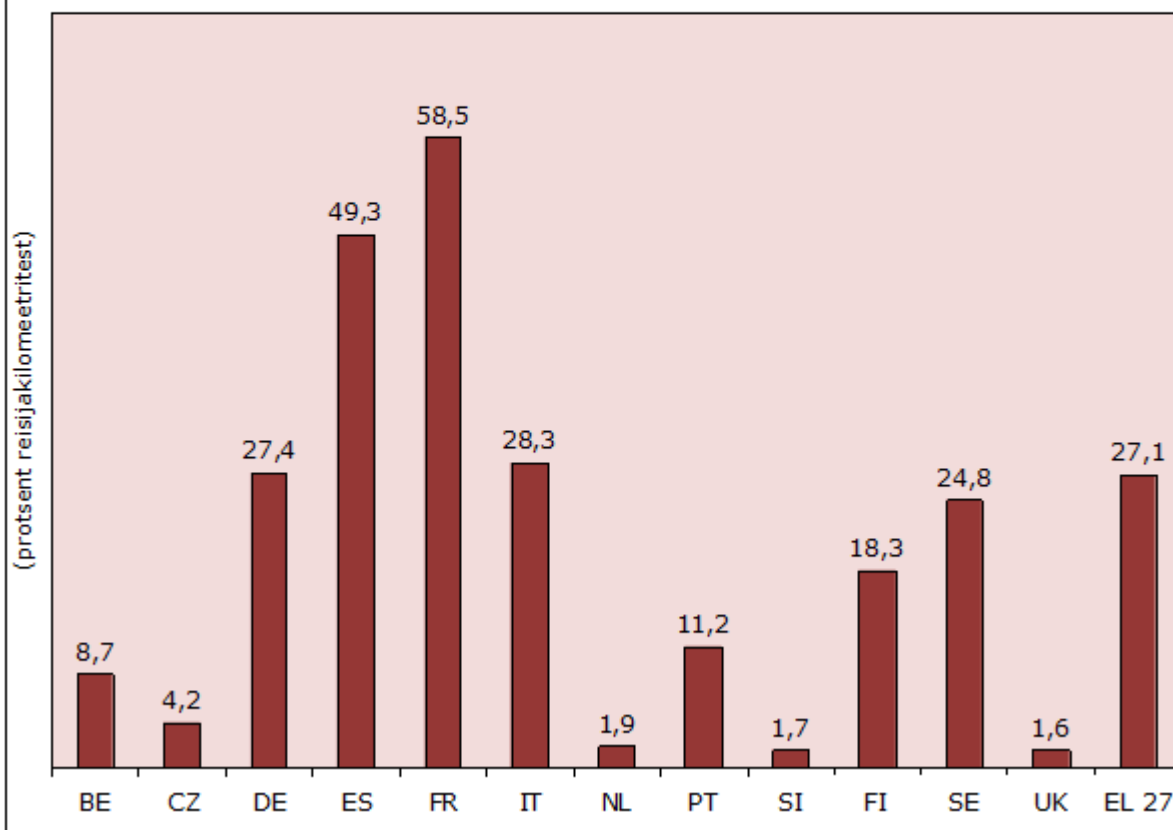


Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud, samuti hinnangud (allikad: UIC andmekogud, Amadeus, CP, FSi ja RENFE aastaaruanded, transporti käsitlevas valges raamatus esitatud hinnangud) – andmed puuduvad Leedu, Läti ja Eesti kohta.

Mõnes liikmesriigis domineerivad kaugreisiturul peaaegu konkurentsivõimelised kiirrongid: Prantsusmaal ja Hispaanias moodustasid 2011. aastal kiirrongidega läbitud reisijakilomeetrid vastavalt 58 % ja 49 % reisijakilomeetrite koguarvust.

¹² ELi transpordistatistika („EU transport in figures. Statistical pocketbook 2013”), lk 52.

Joonis 5. Kiirrongid 2011. aastal (protsent reisijakilomeetritest)



Allikas: ELi transpordistatistika („EU transport in figures. Statistical pocketbook 2013”), UIC andmed – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 lisa 5b. – Joonisel hõlmab kiirraudteevedu kogu liiklust, milles kasutatakse kiirraudtee jaoks mõeldud veeremit (sealhulgas kallusseadmega rongid, mis võivad sõita 200 km/h). See ei eelda tingimata kiirraudteetaristut.

2. KAST. RAUDTEETURU SEGMENTID

Kiirrongiteenused (nt TGV, ICE) ja tavalised kaugrongiteenused (nt Intercity), mille jaoks on tihti (kuid mitte alati) vaja broneerida istekoht, konkureerivad peamiselt lennutranspordi ning teataval määral auto- ja bussitranspordiga. Kiirrongid liiklevad (peaaegu alati) spetsiaalses taristus – alates 1990. aastast on kiirraudteede pikkus suurenenud kuus korda (1 024 kilomeetrilt 6 872 kilomeetrile 2009. aastal¹³) – ning tavaliselt peatuvad need üksnes suurtes linnastutes.

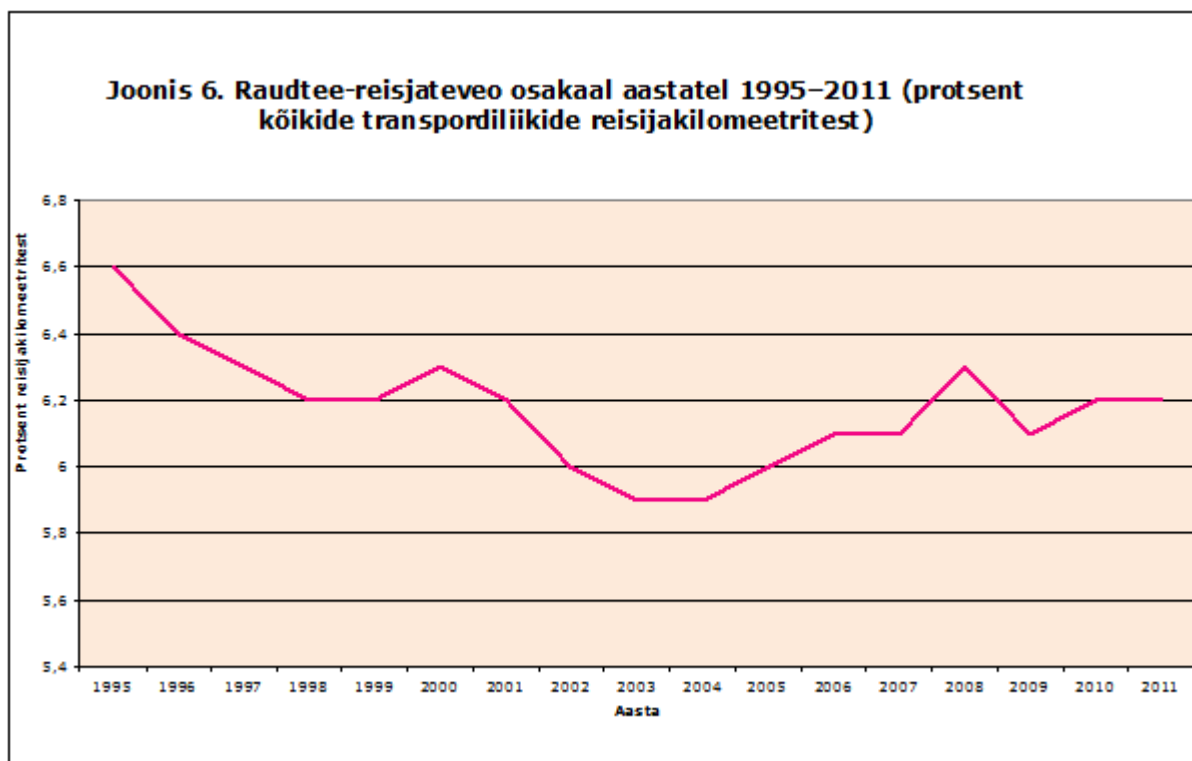
Keskpika vahemaa rongiteenused / piirkondlikud rongiteenused (nt Inter-Regio) ja linnalähiliinide/pendelrände rongiteenused (nt RER, S-Bahn, Cercanias) konkureerivad peamiselt autotranspordiga ja neil on vaba istekohavalik. Linnalähiliinide/pendelrände rongiteenused on tihti ühendatud ka metroovõrguga. Selliseid teenuseid osutatakse peaaegu alati subsiidiumide ja avaliku teenindamise lepingute alusel ning rongidel on palju peatusi. Linnalähiliinidel on väga tihti vajalik väga sage raudteevedu (nt rong iga 5–15 minuti tagant).

¹³ ELi transpordistatistika („EU transport in figures. Statistical pocketbook 2013”).

1.3. Raudtee-reisijateveoturu areng

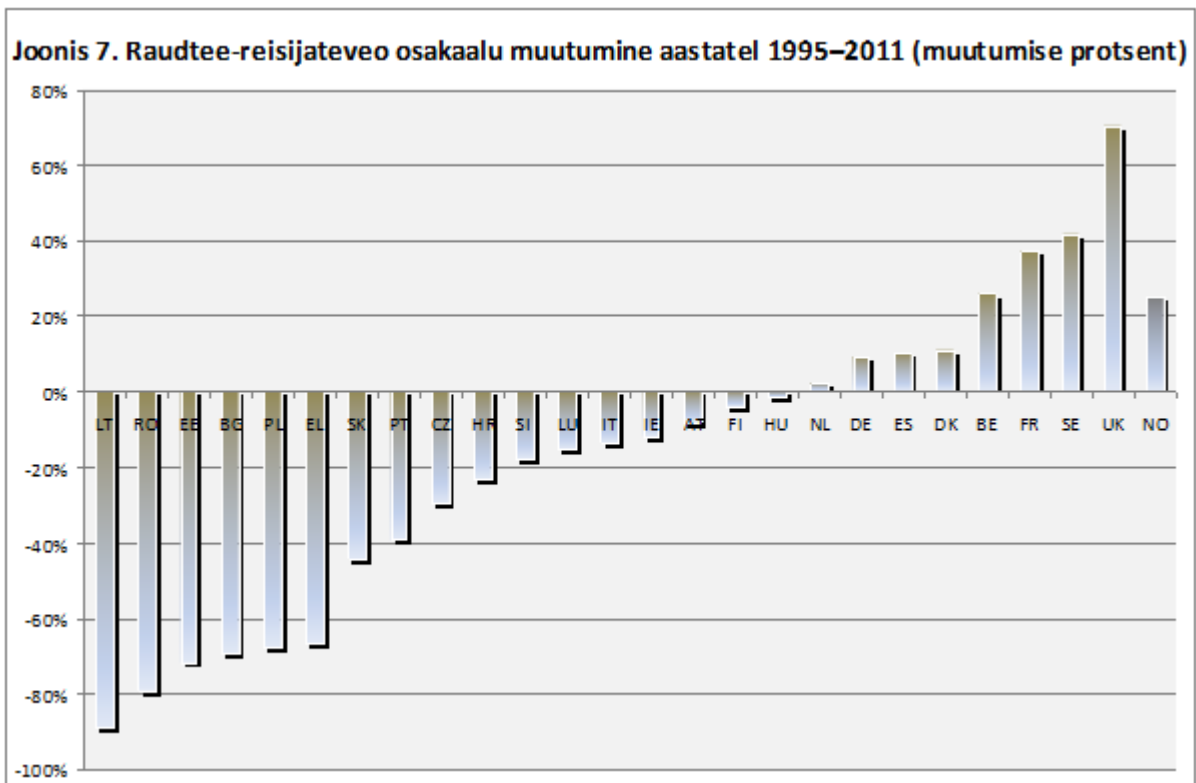
Nagu on näidatud joonisel 6, on raudtee osakaal transpordiliikide seas alates 2003. aastast suurenenud.

Mõnest edusammust hoolimata on rongiga reisimise osakaal ELis teiste transpordiliikide, nagu auto- ja õhutranspordiga võrreldes sellegipoolest tagasihoidlik. Raudtee osakaal 2011. aastal on sama mis 2010. aastal ehk 6,2 %.



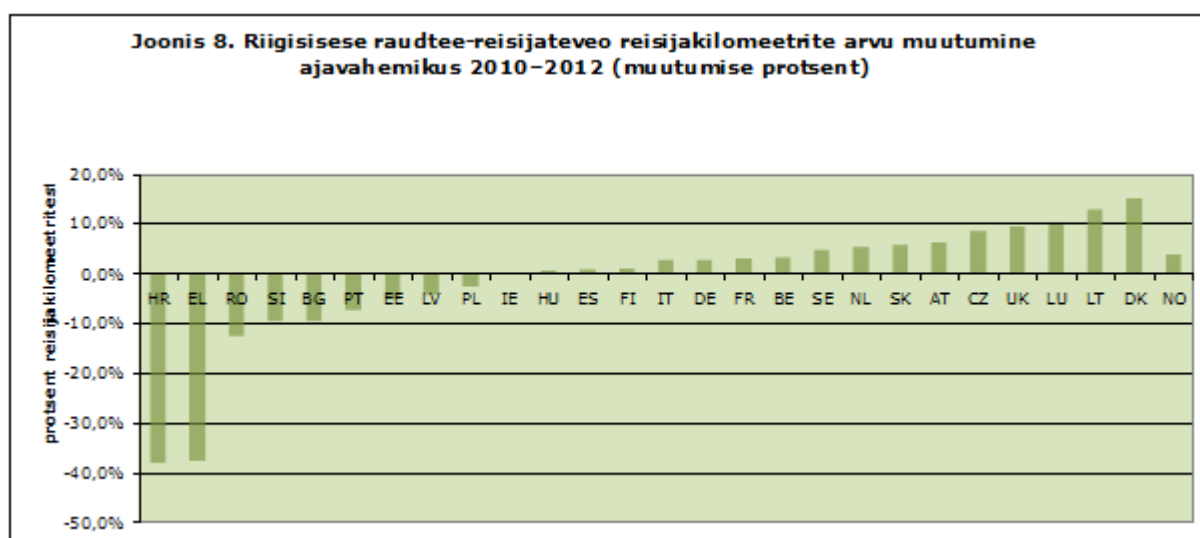
Allikas: Eurostat – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 3. lisa. – 2012. aasta andmed ei ole veel kättesaadavad.

Alates 1995. aastast on **rongiga reisimine teiste transpordiliikidega võrreldes kõige enam suurenenud Ühendkuningriigis (+70 %), Rootsis (+42 %), Prantsusmaal (+37 %) ja Belgias (+26 %)**. Kõige rohkem aga on see vähenenud Kreekas (üle 60 %), Poolas, Bulgaarias, Rumeenias, Eestis ja Leedus (–90 %). Kokku on reisijateveo osakaal suurenenud EL 15s alates 1995. aastast 16 % (EL 25 kohta andmed puuduvad) ja EL 25s alates 2000. aastast 3 %.



Allikas: Eurostat.

Nagu on näidatud joonisel 8, on selliste **riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste osutamine, mis moodustasid 2011. aastal kogu reisijateveost 94 %**, suurenenud alates 2010. aastast kõige rohkem Taanis (+15 %), Leedus (+12 %), Luksemburgis ja Ühendkuningriigis (+9 %). Sellistes liikmesriikides nagu Austria, Itaalia¹⁴ ja Tšehhi Vabariik, kus riigisisestel kaugliinidel on nüüd olemas konkurents, on nende osakaal samuti oluliselt suurenenud (6–8 %). Pärast aastatepikkust raudteeliikluse kahanemist on Leedu ja Itaalia suutnud kasvu taastada. Raudteede osatähtsuse vähenemine mitmes Kagu-Euroopa liikmesriigis tulenes eelarvepiirangutest avaliku teenindamise hüvitiste puhul (–38 % Horvaatias ja Kreekas).

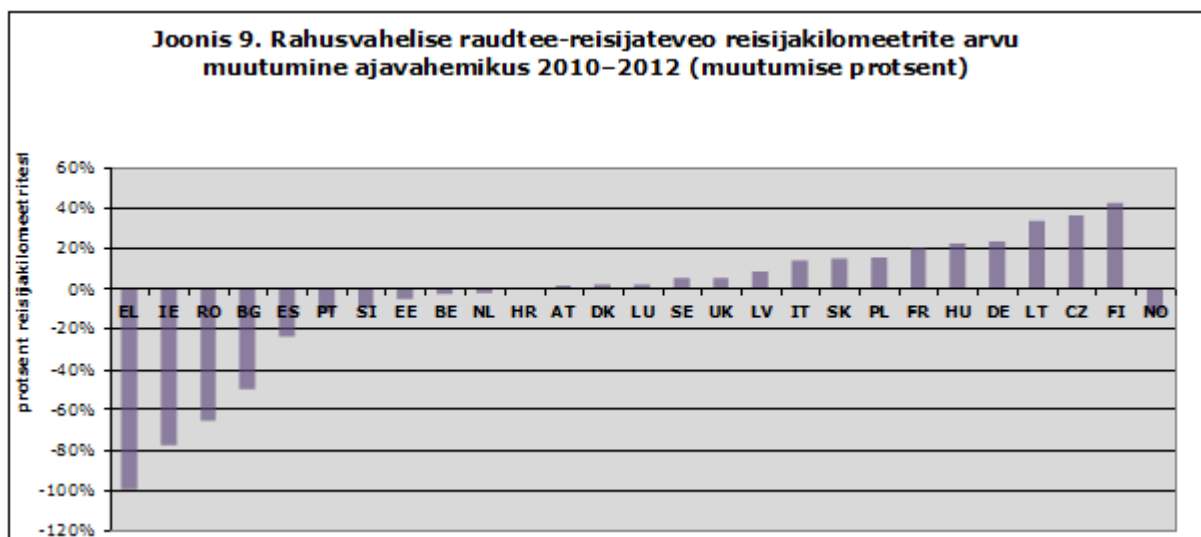


Allikas: Eurostat, liikmesriikide vastused raudteeturu seirekava küsimustikele.

¹⁴ Itaalia andmed, mille Itaalia ametiasutused esitasid 2014. aasta jaanuaris, hõlmavad rahvusvahelist liiklust.

Raudtee-reisijateveo siseturg on mitmes liikmesriigis arenguteel. Nüüd konkureerivad Viini-Salzburgi, Napoli-Rooma-Milano/Veneetsia/Torino ja Praha-Ostrava kaugliinidel üks või mitu uut sõltumatut raudteeveo-ettevõtjat. Rooma-Milano liinil on raudteeveo osakaal tõusnud 36%-lt 2008. aastal 66%-le 2012. aastal. Nendel liinidel on suurenenud turgu valitsevate raudteeveo-ettevõtjate liiklus (+10 % Itaalia turgu valitseva ettevõtja puhul).

Jätkuvalt on suurenenud selliste **rahvusvaheliste raudteeveoteenuste osutamine, mis moodustasid 2012. aastal raudtee-reisijateveo liiklusest 6 %, ¹⁵** (+25 % ajavahemikul 2004–2011) ning **kasvanud 2011. aastal ligikaudu 2 % ja 2012. aastal ligikaudu 13 %**. Ajavahemikul 2010–2012 on rahvusvaheline raudteeliiklus suurenenud enim Soomes (+42 %), eelkõige tänu kiirrongiliini sisseseadmisele Helsingi ja Peterburi vahel. Kasv on olnud muljetavaldav mitmes Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigis ja lisaks Saksamaal (+23 %), Prantsusmaal (+20 %) ja Itaalias (+13 %), kus uus turule siseneja Thello on avanud öörongiliini Pariisi ja Veneetsia vahel. Jätkuvalt on kasvanud kiirrongiteenused üle La Manche'i väina (+5 % Ühendkuningriigi rahvusvahelisest rongiliiklusest).



Allikas: Eurostat, raudteeturu seirekava küsimustikud liikmesriikidele.

Esineb siiski märke ka selle kohta, et rahvusvaheline reisijatevedu on olulistel rahvusvahelistel raudteeturgudel stagneerumas, näiteks Belgias ja Madalmaades, kuigi mitu ettevõtjat on alustanud haldusmenetlusi või väljendanud huvi raudteeteenuste osutamiseks Londoni/Pariisi-Brüsseli-Kölni/Amsterdami teljel. Lisaks on rahvusvahelised raudteeveoteenused kannatanud kriisist mõjutatud liikmesriikides. Kreeka turgu valitsev ettevõtja TrainOSE on peatanud kõikide rahvusvaheliste teenuste osutamise ning piiriülesed reisijateveoteenused on järsult vähenenud Iirimaal (–78 %), Horvaatias (–75 %), Rumeenias (–66 %), Bulgaarias (–50 %), Hispaanias (–24 %), Portugalis (–13 %) ja Sloveenias (–10 %). See võib olla märk selle kohta, et subsideeritud avaliku teenindamise alla kuuluvad tavarongid, mis sõidavad väga pikkadel vahemaadel, ei ole võimelised konkureerima teiste transpordiliikidega, eriti odavlennufirmadega¹⁶ – sama olukord tundub olevat tekkinud Itaalias 2000. aastate alguses¹⁷.

¹⁵ Hinnangus kasutati Eurostati ja raudteeturu seirekava statistikat (täidab Eurostati sarja lünki).

¹⁶ Lennutransport Lissaboni-Madridi marsruudil on aastatel 2009–2011 jätkuvalt (veidi) kasvanud.

¹⁷ Rahvusvaheline raudtee-reisijatevedu on Itaalias 2004. aastast alates vähenenud 50 %.

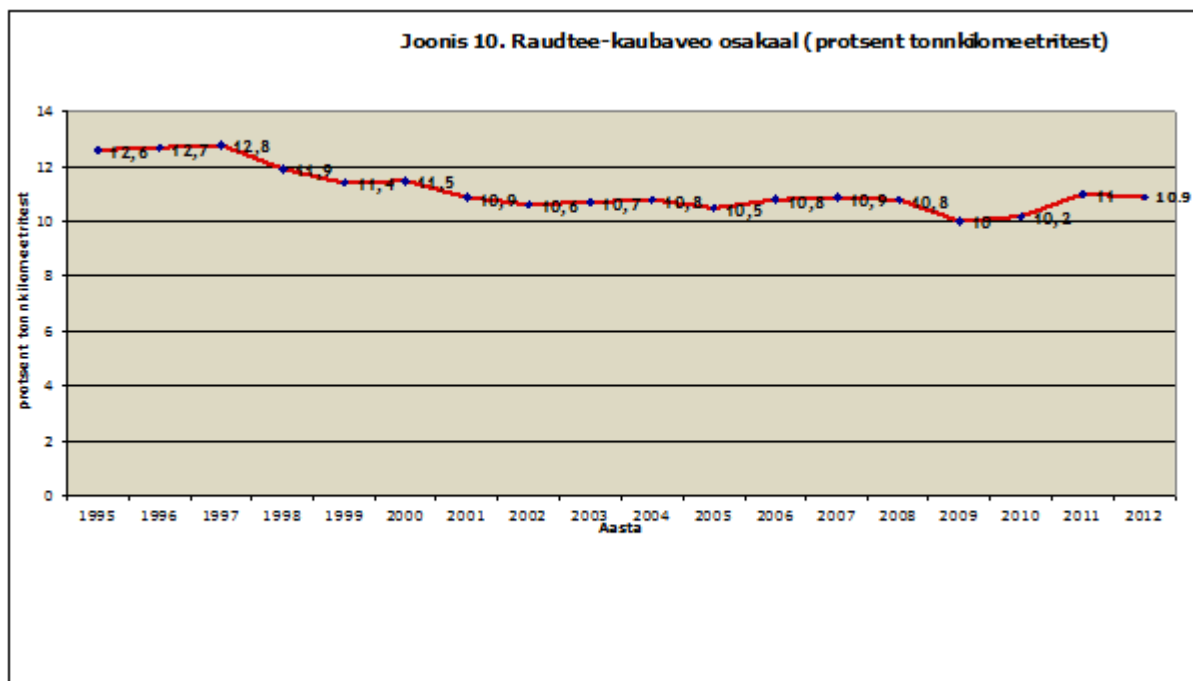
1.4. Raudtee-kaubaveoturu hetkeolukord

Erinevalt raudtee-reisijateveost on raudtee-kaubavedu palju rahvusvahelisem: ligikaudu 47 % ELi 2011. aasta tonnkilomeetrite koguarvust olid rahvusvahelised (9 % tonnkilomeetrite koguarvust oli seotud transiidiga). Belgias, Madalmaades ja Baltimaades on rahvusvaheline üle 70 % raudtee-kaubaveost (lähtekohaga Saksamaalt või Venemaalt), samas kui Ühendkuningriigis vaid 2 %. ELi ülejäänud kolmes suures majanduses – Saksamaal, Prantsusmaal ja Itaalias – on rahvusvahelise raudtee-kaubaveo osakaal vastavalt 39 %, 19 % ja 50 %. Taanis moodustab transiit raudtee-kaubaveost ligikaudu 85 %.

Oluline on rõhutada ka seda, et Saksamaal ja Saksamaa raudteetaristul on raudtee-kaubaveos keskne roll, kuna see moodustab ELi tonnkilomeetrite koguarvust üksi lausa 27 %; isegi suuruselt teine raudtee-kaubaveoturg Poola (12 %) jääb sellest kaugele maha¹⁸. Saksamaa on ka ELi raudteevõrgu südames: koos Austriaga edestab ta riike läbiva transiidi poolest kindlalt teisi liikmesriike (vastavalt 28 % ja 13 % transiidi tonnkilomeetrite koguarvust).

1.5. Raudtee-kaubaveoturu areng

Raudtee-kaubaveo osakaal on teiste transpordiliikidega võrreldes püsinud alates 1995. aastast stabiilsena ning oli 2010. aastal 10,2 %, 2011. aastal 11 % ja 2012. aastal 10,9 %. **Raudtee-kaubaveo kasv ei ole pidanud sammu kaubaveo üldise kasvuga ELis – raudtee-kaubaveo tonnkilomeetrite arv on suurenenud alates 1995. aastast vaid 5 %, samas kui üldine kasv kõikide transpordiliikide puhul on olnud 22 %.**

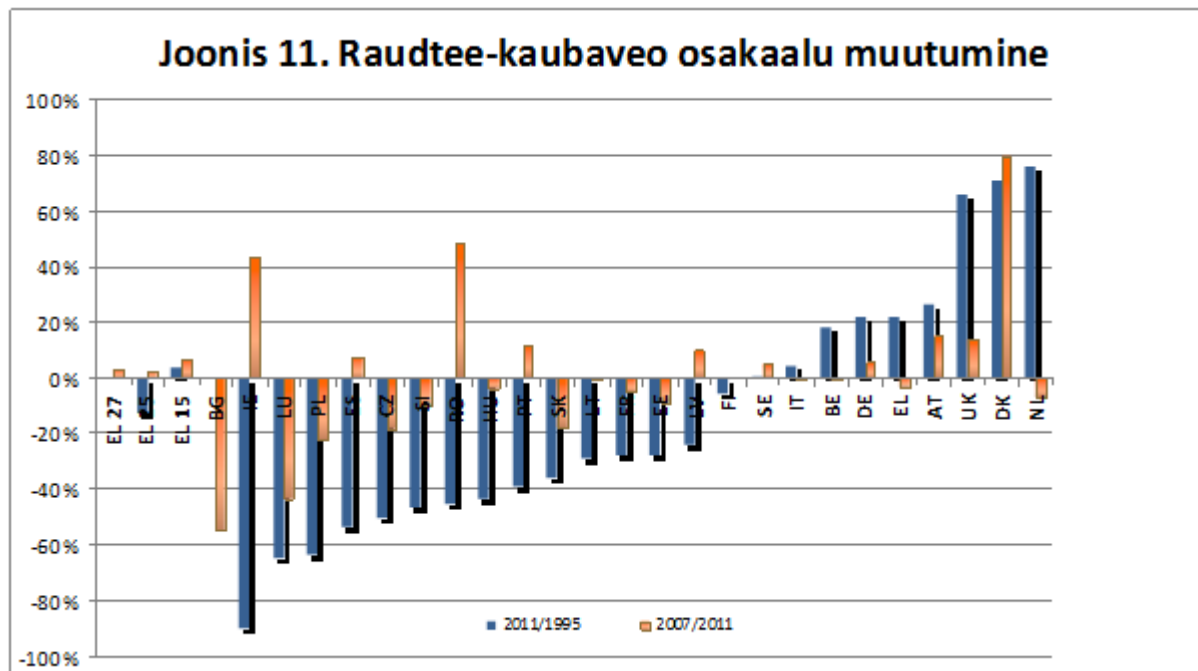


Allikas: Eurostat – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 3. lisa.

Alates **1995. aastast** on raudtee osakaal kõige enam suurenenud Põhja-Euroopas ja vähenenud Lõuna- ja Ida-Euroopas (vähem Baltimaades). Suurim oli kasv Madalmaades (+76 %), Taanis (+71 %) ja Ühendkuningriigis (+66 %) ja ka Saksamaal, mis on Euroopa

¹⁸ Prantsusmaa (8 %), Itaalia ja Ühendkuningriik (5 %).

suurim raudtee-kaubaveoturg. Kui raudtee-kaubavedu on veidi suurenenud Itaalias (+4 %), on see Prantsusmaal ja Hispaanias kahanenud (vastavalt –5 % ja –54 %).



Allikas: Eurostat.

Alates 2007. aastast, kui raudtee-kaubaveoteenused avati ELi tasandil konkurentsile, on liiklus pidevalt ja jõudsalt suurenenud Taanis (+79 %), Austrias (+15 %), Ühendkuningriigis (+14 %) ning ka Rumeenias, Iirimaa, Portugalis ja Lätis. Kuigi majanduskriis kestis Rumeenias kauem kui Põhja-Euroopas, on sealne raudtee-kaubavedu alates 2007. aastast tänu hästi toimivatele sõltumatutele raudtee-kaubaveoettevõtjatele suurenenud.

Ühendveo osakaal raudtee-kaubaveos suureneb, kuid kogumisrõngide osakaal väheneb. Ajavahemikul 2007–2011 suurenes ühendveo osakaal 15 %-lt 18 %-le, kuigi peamiselt Saksamaal, Iirimaa ja Hispaanias. Ühendvedu on stagneerumas Prantsusmaal ja Itaalias ning see on endiselt väike Poolas ja Baltimaades (kuigi suureneb kiiresti¹⁹). **Kogumisrõngide osakaal aga tundub vähenevat igal pool²⁰** (Eurostati andmerida on puudulik). Saksamaal langes see 39 %-lt tonnkilomeetrite koguarvust 2004. aastal vaid 26 %-le 2011. aastal. Poolas moodustas see 2010. aastal tonnkilomeetrite koguarvust üksnes 17 %.

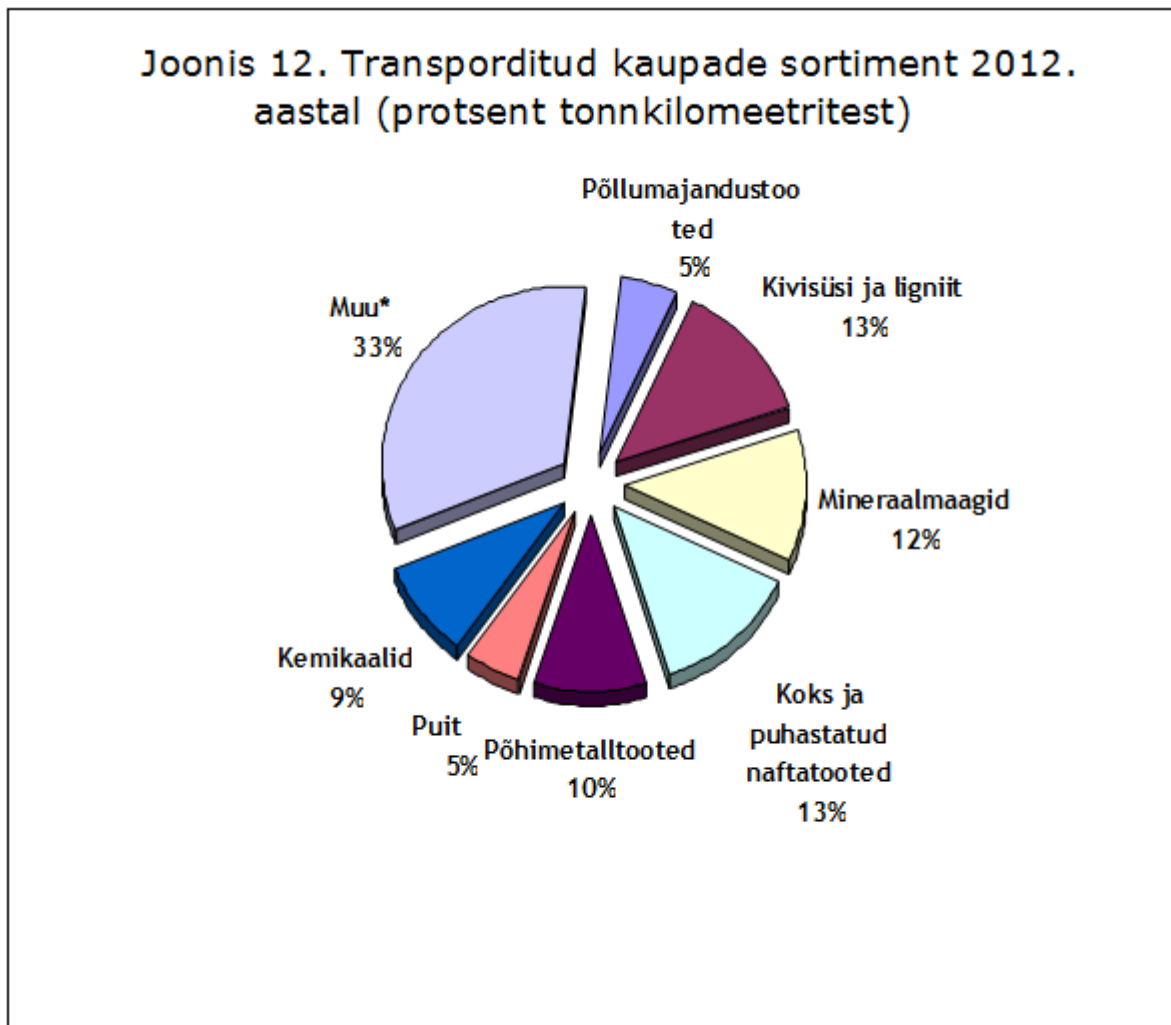
Transporditud kaupade sortiment (vt joonis) on püsinud stabiilne ja kesksel kohal on jätkuvalt põhitavarad (põllumajanduslik tooraine, maavarad) või tööstusliku töötlemise esimeses etapis olevad kaubad (põhimetallid, kemikaalid)²¹. Kivisüsi, mineraalmaagid, naftatooted ja kemikaalid moodustasid tonnkilomeetrite koguarvust 57 %. Kemikaalide vedu on ainus valdkond, mis on alates 2007. aastast suurenenud nii absoluut- kui ka suhtarvudes (+7 %). Huvitaval kombel on kasv siiski kontsentreerunud Saksamaale, Skandinaavia maadesse ja Baltimaadesse – kemikaalide vedu aga on vähenenud Poolas ja Prantsusmaal (–38 %). Tuleb

¹⁹ Poolas on ühendveo mahud alates 2007. aastast kahekordistunud (allikas: Eurostat).

²⁰ Dokumendis CER. 2013. *Rail Freight Status Report 2013* (lk 37, joonis 24) märgitakse, et eri allikate kohaselt (Eurostat, McKinsey, Xrail) on kogumisrõngide osakaal langenud 41 %-lt 2002. aastal 31 %-le 2008. aastal.

²¹ 33 % tonnkilomeetritest, mis moodustavad rühma „Muu” (vt joonis 12), hõlmab tihti valmistooteid ühendveos.

rõhutada teatavat liiki vedude olulisust mõnes liikmesriigis: kivisöe-raudteevedu Poolas on olulisem kui 20 liikmesriigi kogu raudtee-kaubaveoturg (üksikult võttes).



Allikas: Eurostat – kategooria „Muu” hõlmab eri kaupu (vt allmärkus 21).

Enam kui pool liikluse vähenemisest ajavahemikus 2008–2012 on selgitatav arengusuundadega konkreetsetes valdkondades. Saksamaal ei ole kemikaalide ja transpordiseadmete veo suurenemine korvanud olulist langust põllumajandustoodete, koksi, puidu ja põhimetallide raudteeveos. Prantsusmaal on enim vähenenud kemikaalide (Saksamaast erinev), põhimetallide (Saksamaaga sarnane) ja metallimaakide vedu, kuid suurenenud on rühmitatud kaupade vedu (kuulub kategooriasse „Muu”). Lisaks tuleneb üle poole kaubaveo vähenemisest Poolas, st ELi suuruselt teisel raudtee-kaubaveoturul, kivisöeveo vähenemisest.

Lisaks tuleks küsida, kas raudtee-kaubaveo spetsialiseerumine põhitarbekaupadele ja põhilistele tööstustoodetele ei muuda selle majandustsüklit eriti haavatavaks üldiste majandustsüklite (kaubahindade areng), energiapoliitika (konkreetsete energiaallikate valik) ja laovarvestuse (põhitarbekaupade ladustamine on odavam kui valmis tööstustoodete puhul) suhtes. Lisaks peab raudtee-kaubavedu edu saavutamiseks laienema suurema lisandväärtusega niššidesse ja suurendama keskmist veokaugust.

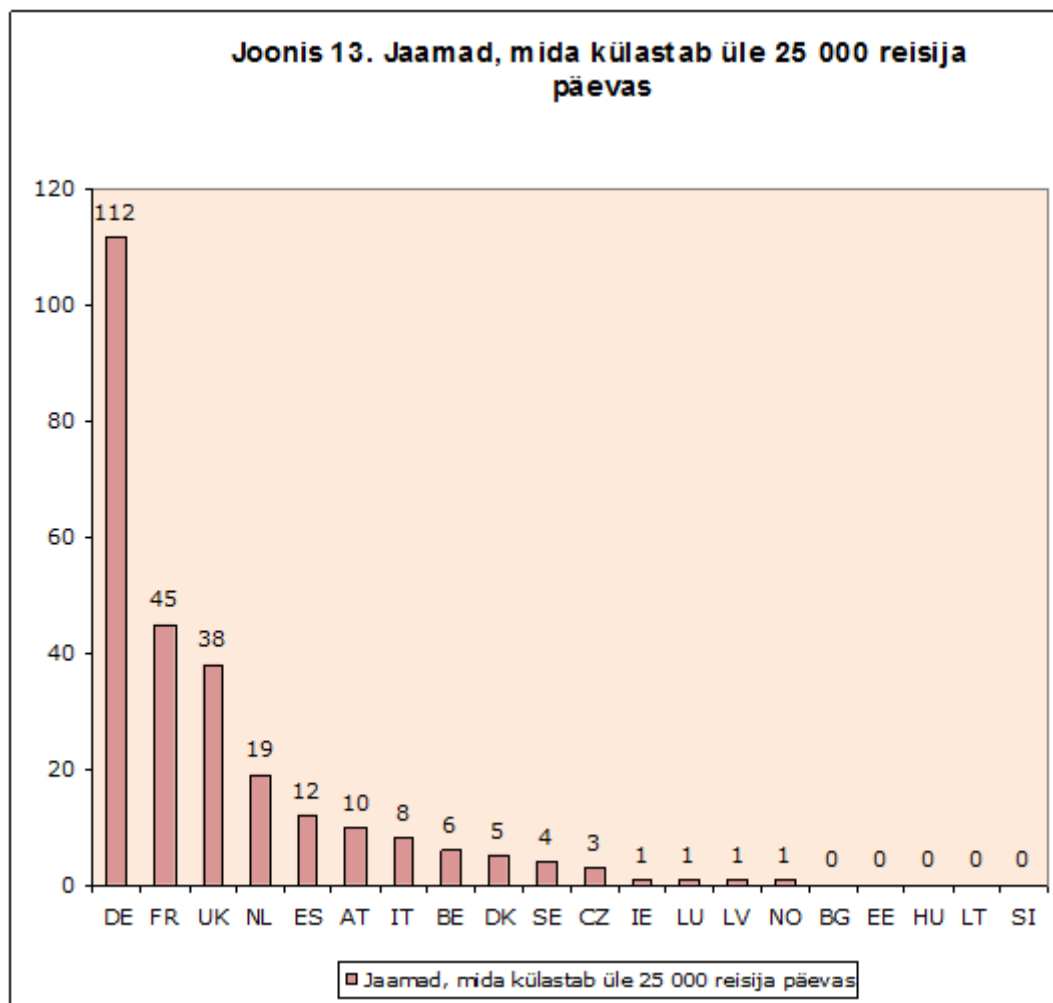
2. RAUDTEEVEO-ETTEVÖTJATELE OSUTATAVATE TEENUSTE SISETURU ARENG

Kõnealuse valdkonna kohta kättesaadav teave on veel lünklik. Käesolevas aruandes keskendutakse omandi- ja majandamisstruktuuridele ning käsitletakse ametlikult deklareeritud probleeme seoses juurdepääsuga sellistele rajatistele.

2.1. Jaamad

2.1.1. Euroopa Liidus asuvad jaamad

ELis on ligikaudu 22 000 raudteejaama,²² millest umbes 250 on suurjaamad, mida külastab päevas üle 25 000 reisija. Palju rohkem reisijaid teenindavate linnalähiliinide olulisus selgitab seda, miks mõnes väikeses liikmesriigis, näiteks Madalmaades, on rohkem suurjaamu kui Hispaanias või Itaalias (Luksemburgis näiteks on üks suurjaam). Samuti võib olla oluline see, kas teatavad olulised linnalähivõrgud moodustavad osa raudteevaldkonda käsitlevate direktiividega hõlmatud raudteevõrgust või mitte²³. Linnade hajumine võib samuti selgitada seda, miks on Saksamaal umbes 112 suurjaama, Ühendkuningriigis ja Prantsusmaal seevastu vastavalt ligikaudu 45 ja 38 (kusjuures Paris-Nord on kõige suurema liiklusega jaam Euroopas).

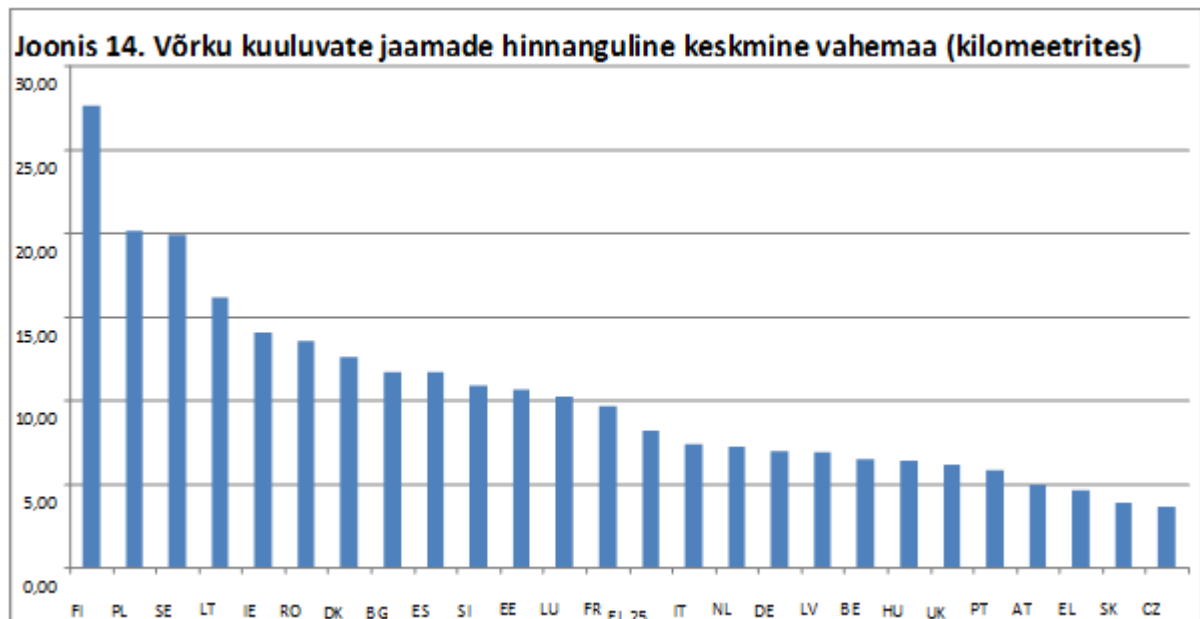


Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 6. lisa.

²² Andmed puuduvad Rumeenia, Poola, Soome ja Portugali kohta.

²³ Seda näitajat saab täpsustada raudteeturu seirekava rakendusakti kontekstis.

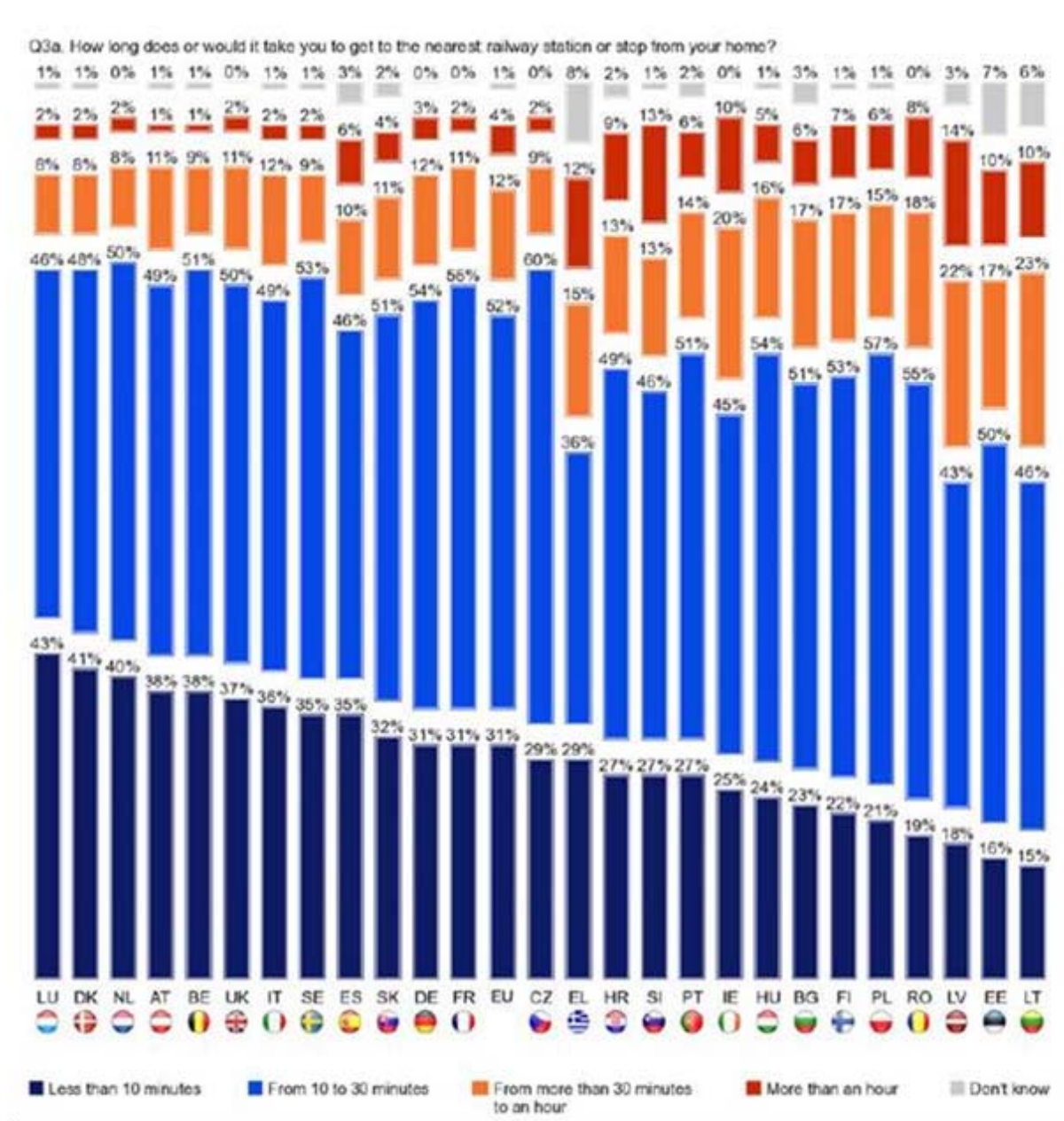
Raudteevõrku kuuluvate jaamade tihedus on samuti liikmesriigiti erinev. Keskmiselt ei ole kahe raudteevõrku kuuluva jaama vahemaa pikem kui 5 kilomeetrit Tšehhi Vabariigis, Slovakkias, Kreekas ja Austrias. Soomes aga on jaamade vahemaa keskmiselt peaaegu 28 kilomeetrit.



Allikas: Eurostat, viimased kättesaadavad andmed liinide pikkuse kohta, EIM, CER, raudteetaristu-ettevõtjate võrgustiku aruanded võrgu kohta, jaamade arv liikmesriikide kohta raudteeturu seirekava küsimustike põhjal.

See näitaja ei tähenda, et rongid peatuksid tingimata kõikides jaamades. Samuti ei näita see, kui kaugele jääb Euroopa kodanikele lähim jaam (keskmiselt). Viimane Eurobaromeetri uuring näitab, et tegelikult ei ole neis liikmesriikides, kus raudteejaamast vähem kui kümne minuti kaugusel elavate inimeste osakaal on kõige suurem, kõige tihedamalt asuvate jaamadega võrgud. Selliste inimeste osakaal on kõige suurem Luksemburgis ja Taanis, kus jaamade keskmine vahemaa on samas pikem kui EL 25 keskmine. Seevastu Tšehhi Vabariigis ja Slovakkias on lähimast raudteejaamast vähem kui kümne minuti kaugusel elavate inimeste osakaal EL 25 keskmisega umbes võrdsel tasemel, kuid jaamade keskmine vahemaa on nendes kahes liikmesriigis kõige lühem. See tundub osutavat erinevusele territooriumil asuvate jaamade ja rahvastiku jaotumises.

Joonis 14a. Elanike kaugus lähimast jaamast



Allikas: Eurobaromeetri kiiruuring nr 382a, milles uuriti eurooplaste rahulolu raudteeteenustega (telefoni teel küsitleti 28 036 üle 15aastast ELi kodanikku) – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 7. lisa.

2.1.2. Omandiõigus ja majandamine

Hoolimata jaamade eri omandistruktuuridest (vt tabel 1), on enamikul juhtudel jaamad tihedalt seotud turgu valitseva ettevõtjaga – kas turgu valitseva ettevõtja valdusettevõtja (nt Iirimaal ja Poolas), tütarettevõtja (nt Saksamaal) või valdusettevõtja raudteetaristu-ettevõtja (nt Austrias, Itaalias) kaudu. Paljudel juhtudel on jaamade omandiõigused korraldatud keeruliselt – platvorm kuulub raudteetaristu-ettevõtjale, kuid jaamahoone raudteeturgu valitsevale ettevõtjale (nt Prantsusmaal, Madalmaades ja Belgias). Teistes liikmesriikides

kuuluvad jaamad sõltumatutele raudteetaristu-ettevõtjatele (nt Ühendkuningriigis, Hispaanias) või riigi valitsusele (Portugalis, Luksemburgis, Slovakkias ja Bulgaarias).

Tabel 1. Jaamade omandistruktuur Euroopas

	Jaamad, mida külastab üle 25 000 reisija päevas	Jaamad, mida külastab üle 10 000 reisija päevas	Jaamad, mida külastab üle 1000 reisija päevas	Jaamad, mida külastab alla 1000 reisija päevas
AT	ÖBB Infra		ÖBB Infra jt raudteetaristu-ettevõtjad	ÖBB Infra jt raudteetaristu-ettevõtjad
BE	NMBS-SNCB Holding			NMBS-SNCB Holding ja Infrabel
BG	Praudrad	Praudrad	Riigi valitsus	
CZ	Enamik jaamu kuulub raudteetaristu-ettevõtjale, v.a ČD-le (Czech Railways) kuuluvad pearaudteejaamad			
DE	DB Station & Services AG		DB Station & Services AG	
DK	Omanik tundub olevat DSB			
EE	Eesti Raudtee raudteetaristu-ettevõtja ja Edelaraudtee raudteetaristu-ettevõtja			
EL	Tundub, et jaamad kuuluvad Kreeka raudteetaristu-ettevõtjale OSE			
ES	Omandisuhted on ebaselged. Tundub, et teatavad jaamades asuvad kaubanduskeskused kuuluvad ettevõtjale ADIF (aastaruannete andmetel).			
FI	Mitu omanikku: ettevõtjale VR Ltd, Soome transpordiametile ja ettevõtjale Senate Properties Co. VR Ltd kuulub umbes 40 jaama ja need rendivad piletimüügipunkte 20 jaamas.			
FR	Platvormid ja juurdepääsurajatised kuuluvad RFF'ile / reisijate terminalid kuuluvad SNCF'ile.			
HU	Riigi valitsus	Riigi valitsus / raudteetaristu-ettevõtja (nt MAV või GySEV)		
IE	Valdusettevõtja CIÉ			
IT	Tundub, et jaamad ja terminalid kuuluvad ettevõtjale Ferrovie dello Stato (selle raudteetaristu-ettevõtja Rete Ferroviaria Italiana (RFI) kaudu).			
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)			
LU	Riigi valitsus			
LV	VAS Latvian Railways (AS LDz)			
NL	NS ja ProRail (Madalmaade raudteetaristu-ettevõtja)			
PL	PKP (valdusettevõtja)			PKP PLK (Poola raudteetaristu-ettevõtja)
PT	Riigi valitsus			
RO	CFR			
SE	Tundub, et paljud jaamad kuuluvad riigisuhasega ettevõtjale Jernhusen, mis loodi pärast SJ lagunemist.			
SI	Praudrad	Praudrad	SZ Infrastruktura (Sloveenia raudteetaristu-ettevõtja)	SZ Infrastruktura (Sloveenia raudteetaristu-ettevõtja)
SK	Riigi valitsus			
UK	Network Rail (Ühendkuningriigi raudteefrastruktuuri-ettevõtja)			
NO	NSB / Rom Eiendom	JBV (Norra raudteetaristu-ettevõtja)	JBV (Norra raudteetaristu-ettevõtja) ja NSB / Rom Eiendom	Mitu omanikku: JBV, NSB / Rom Eiendom, ühine omand

Allikad: liikmesriikide vastused raudteeturu seirekava küsimustikele, puuduva teabe omaalgatuslik uurimine (hallil taustal).

Jaamade majandamisstruktuurid on tavaliselt identsed omandistruktuuridega. Nendes liikmesriikides, kus jaamad kuuluvad riigile (Bulgaaria, Slovakkia, Portugal, Ungari ja

Luksemburg), on majandamine usaldatud raudteetaristu-ettevõtjale²⁴. Prantsusmaal majandab jaamu täielikult turgu valitsev ettevõtja (SNCF Gares et Connexions), hoolimata sellest, et French IM REF on kaasomanik. Ühendkuningriigis kuulub 14 suurimat jaama ettevõtjale Network Rail, kes neid ka käitab, samas kui ülejäänud küll kuuluvad Network Railile, kuid neis tegutseb rendilepingu alusel peamine kontsessioonilepinguga ettevõtja.

Igal juhul on kõikides liikmesriikides jaamade omanik või majandaja (vähemalt osaliselt) turgu valitsev raudteeveo-ettevõtja, välja arvatud Bulgaarias, Portugalis, Slovakkias, Hispaanias ja Ühendkuningriigis.

2.1.3. Raudteeveo-ettevõtjate juurdepääs jaamarajatistele

Jaamad võivad osutada kitsaskohtadeks, eriti kui olulised jaamad asuvad tihedalt (nt Itaalia kaheksa megajaama või Pariis). Itaalia uus turule siseneja NTV, kes tegutseb Rooma-Milano kiirrongiliinil, peab kasutama lähtejaamana Rooma Ostiense jaama (Termini asemel) ja Milanos Porta Garibaldi jaama (Centrale asemel). Teisest küljest võib perifeersete jaamade kasutamine olla ka osa äristrateegiast: Ouigio, kes osutab odavrongiteenuseid Pariisi ja Lyoni vahel, pakub odavamaid hindu lähtejaamast Marne-la-Valléest (Eurodisney) Pariisi äärelinnas.

Jaamade kuulumine turgu valitsevatele ettevõtjatele, kes jaamu ka majandavad, tekitab olukorra, kus esineb huvide konflikti kahtlusi või esitatakse reaalseid kaebusi. NTV on esitanud kaebuse Itaalia konkurentsiametile, väites et Trenitalia kuritarvitab turgu valitsevat seisundit, muu hulgas seoses Itaalia jaamades tehtava reklaami haldamisega.

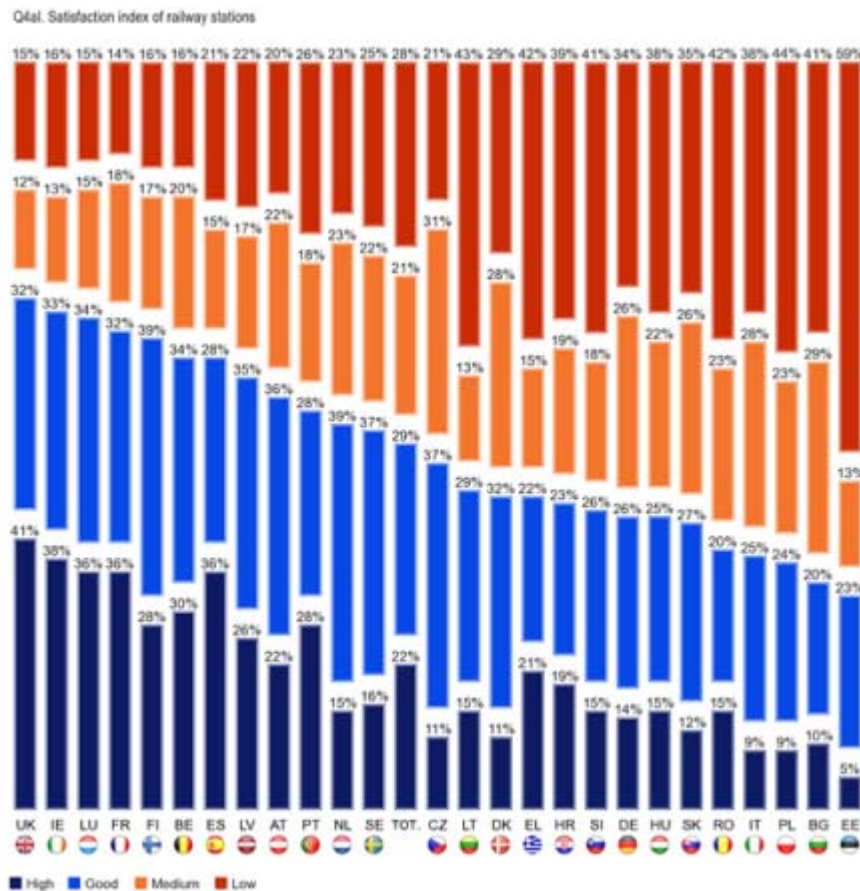
2.1.4. Teenuste kvaliteet jaamades (sealhulgas piiratud liikuvusega isikute juurdepääsuvõimalused)

Keskmiselt on eurooplased jaamadega küllaltki rahul (rahulolu tase on 2011. aastast alates veidi tõusnud). 2013. aasta Eurobaromeetri kiiruuringu hinnangu kohaselt on 51 % eurooplastest jaamadega kas väga rahul või rahul ning 49 % keskmiselt rahul või vähe rahul. Kõige suurem oli jaamadega rahulolu tase Ühendkuningriigis (73 %), Iirimaa (71 %) ja Luksemburgis (70 %). Keskmisest väiksem on rahulolu Saksamaal (40 %), Itaalias (34 %) ning Kesk- ja Kagu-Euroopas.

²⁴

Luksemburgis kuulub raudteetaristu-ettevõtja turgu valitsevale ettevõtjale.

Joonis 15. Raudteejaamu käsitlev rahuloluindeks (2013)

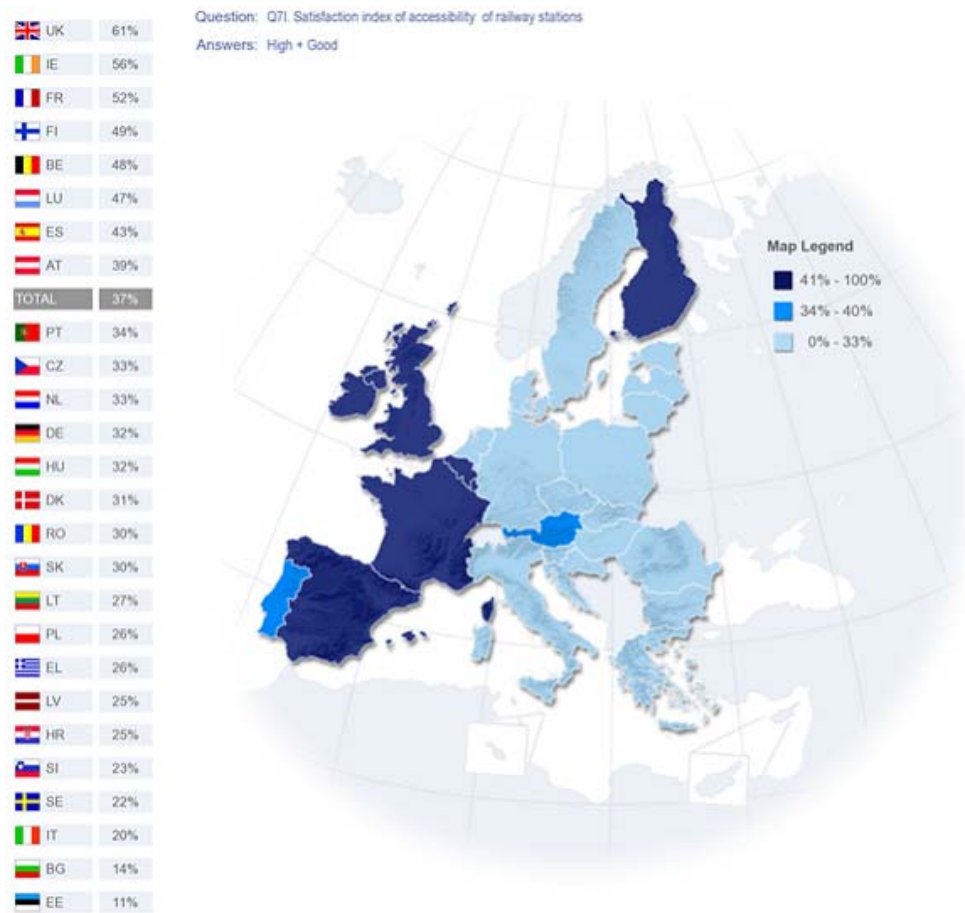


Allikas: Eurobaromeetri kiiruuring nr 382a, milles uuriti eurooplaste rahulolu raudteeteenustega (telefoni teel küsitleti 28 036 üle 15aastast ELi kodanikku) – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 7. lisa.

Sama uuringu kohaselt on 68 % eurooplastest rahul rongide sõidugraafikute kohta esitatava teabega ning 67 % piletite ostmise mugavusega. Eurooplased on vähem positiivselt meelestatud jaamade puhtuse ja kaebuste käsitlemise mehhanismide suhtes (rahulolu vastavalt 57 % ja 37 %). Rahulolu jaamade puhtusega on suurim Luksemburgis, Austrias (80 %) ja Ühendkuningriigis (79 %). Keskmisest madalam on see Saksamaal, Itaalias ning Kesk- ja Kagu-Euroopas.

Vaid 37 % eurooplastest on väga rahul või rahul piiratud liikuvusega isikute juurdepääsuvõimaluste kõikide aspektidega. Kõige suurem on rahulolu Ühendkuningriigis (61 %), Iirimaaal (56 %) ja Prantsusmaal (52 %). Keskmisest väiksem on rahulolu Saksamaal, Itaalias ning Kesk- ja Kagu-Euroopas.

Joonis 16. Raudteejaamadele juurdepääsu käsitlev rahuloluindeks (2013)



Allikas: Eurobaromeetri kiiruuring nr 382a, milles uuriti eurooplaste rahulolu raudteeteenustega (telefoni teel küsitleti 28 036 üle 15aastast ELi kodanikku) – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 7. lisa.

Täpsemalt on ELi kodanikud positiivselt meelestatud piletimüügikohtade ja piletiautomaatide kättesaadavuse suhtes (51 %), kuid vähem platvormidele (46 %) ja vagunitele (42 %) juurdepääsu ning veelgi vähem juurdepääsu käsitleva reisielese teabe (39 %) või piiratud liikuvusega isikutele osutatava abi suhtes (37 %). Rahulolematus on väga suur juhtudel, kui inimesed on nende aspektidega otseselt ise kokku puutunud (40 % inimestest ei ole rahul platvormidele pääsuga ja 42 % ei ole rahul vagunitesse pääsuga).

Juurdepääsuga seotud aspektid on olulised raudtee osakaalu suurendamise seisukohalt, eriti Euroopa vananevat elanikkonda silmas pidades. 34 % kõikidest eurooplastest, kes rongi kunagi ei kasuta, nimetas põhjusena vähemalt ühte juurdepääsuprobleemi. **Tundub, et ligikaudu 19 % ELi elanikkonnast ei kasuta raudteed juurdepääsuprobleemide tõttu.**

2.2. Kaubajaamad, sorteerimisjaamad ja ladustusrajatised

Üldiselt tundub, et kaubajaamade, sorteerimisjaamade ja ladustusrajatiste omanikud ja majandajad on peamiselt turgu valitsevad ettevõtjad (eriti olulistel kaubaveoturgudel, nagu Saksamaal, Austrias, Poolas, Leedus, Lätis), välja arvatud Ühendkuningriigis ja Madalmaades, kus valdavalt on omanikuks sõltumatu raudteetaristu-ettevõtja. Portugalis, Bulgaarias, Luksemburgis ja Slovakkias kuuluvad need riigile, kuid neid majandab raudteetaristu-ettevõtja. Enamik teatatud kaubajaamadest asub Saksamaal²⁵.

²⁵ Andmed puuduvad Ühendkuningriigi, Hispaania, Soome, Läti ja Belgia kohta.

Tabel 2. Kaubajaamad, sorteerimisjaamad ja ladustusrajatiste omandistruktuur Euroopas

	Kaubajaamad	Sorteerimisjaamad ja rongide koostamise rajatised	Ladustusrajatised
AT	ÖBB Infra ja eraettevõtjad	ÖBB Infra	ÖBB Infra ja muud raudteetaristu-ettevõtted
BE	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
BG	Riigi valitsus	Riigi valitsus	Riigi valitsus
CZ	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
DE	DB Netz AG jt	DB Netz AG jt	DB Netz AG jt
DK	Banedanemark	Banedanemark	Banedanemark
EE	Puuduvad	Eesti Raudtee raudteetaristu-ettevõtja	Puuduvad
ES	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
FI	VR Ltd	Puuduvad	Puuduvad
FR	SNCF Fret	Puuduvad	Puuduvad
GR	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
HU	Riigi valitsus või erainvestorid	Riigi valitsus / raudteetaristu-ettevõtja (nt MAV või GySEV)	Puuduvad
IE	Valdusettevõtja CIE	Valdusettevõtja CIE	Valdusettevõtja CIE
IT	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)	JSC Lithuanian Railways (LG)	JSC Lithuanian Railways (LG)
LU	Riigi valitsus	Riigi valitsus	Riigi valitsus
LV	VAS Latvian Railways (AS LDz)	VAS Latvian Railways (AS LDz)	Puuduvad
NL	ProRail (Maastrichtse raudteetaristu-ettevõtja)	ProRail (Maastrichtse raudteetaristu-ettevõtja)	ProRail (Maastrichtse raudteetaristu-ettevõtja)
PL	Eraettevõtjad	PKP PLK (Poola raudteetaristu-ettevõtja)	PKP PLK (Poola raudteetaristu-ettevõtja)
PT	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtjad	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtjad	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtjad
RO	Eraettevõtjad	CFR	Mitu omanikku: CFR ja eraettevõtjad
SE	Trafikverket (raudteetaristu-ettevõtja) ja eraettevõtja	Trafikverket (raudteetaristu-ettevõtja)	Trafikverket (raudteetaristu-ettevõtja) ja eraettevõtja
SI	SZ Infrastruktura (Sloveenia raudteetaristu-ettevõtja)	SZ Infrastruktura (Sloveenia raudteetaristu-ettevõtja)	SZ Infrastruktura (Sloveenia raudteetaristu-ettevõtja)
SK	Riigi valitsus	Riigi valitsus	Puuduvad
UK	Network Rail (Ühendkuningriigi raudteetaristu-ettevõtja)	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad
NO	JBV ja Rom Eiendom/NSB AS	Puuduvad	Puuduvad

Allikad: liikmesriikide vastused raudteeturu seirekava küsimustikele, puuduva teabe omaalgatuslik uurimine (hallil taustal).

2.3. Hooldusrajatised

Hooldusrajatiste omanik on enamikus liikmesriikides turgu valitsev raudteekontsern, kusjuures märkimisväärsed erandid on Rumeenia, Ühendkuningriik ja Madalmaad.

Tabel 3. Hooldusrajatiste omandistruktuur Euroopas

	Hooldusrajatised	Hooldusrajatised (v.a kiirrongidele või muudele erirajatisi vajavatele veeremi liikidele ette nähtud hooldusrajatised)	Muud tehno-rajatised
AT	ÖBB TS, ÖBB PR, teised raudteeveo-ettevõtjad	ÖBB TS, ÖBB PR, teised raudteeveo-ettevõtjad	ÖBB Infra, ÖBB PR, teised raudteeveo-ettevõtjad
BE	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
BG	Riigi valitsus	Riigi valitsus	Riigi valitsus
CZ	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
DE	DB Station & Services AG jt	DB Station & Services AG jt	DB Station & Services AG jt
DK	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
EE	Eesti Raudtee raudteetaristu-ettevõtja ja Ühinenud Depood AS	0	Eesti Raudtee kaubaveo- ja reisijateveo-ettevõtja
EL	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
ES	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
FI	VR Ltd.	VR Ltd.	VR Ltd.
FR	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel	SNCF/Matériel
HU	Riigi valitsus / raudteetaristu-ettevõtja (nt MAV või GySEV)	Puuduvad	Riigi valitsus
IE	Valduse-ettevõtja CIÉ	Valduse-ettevõtja CIÉ	Valduse-ettevõtja CIÉ
IT	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)	Puuduvad	JSC Lithuanian Railways (LG)
LU	Riigi valitsus	CFL	Riigi valitsus
LV	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
NL	Eraettevõtjad	Eraettevõtjad (rööbastee kuulub ProRailile)	Eraettevõtjad (rööbastee kuulub ProRailile)
PL	PKP PLK (Poola raudteetaristu-ettevõtja)	PKP PLK (Poola raudteetaristu-ettevõtja)	Puuduvad
PT	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtja jt	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtja jt	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtja jt
RO	Eraettevõtjad	Eraettevõtjad	Mitu raudteeveo-ettevõtjat
SE	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
SI	SZ – Traction & Technics	SZ – Traction & Technics	SZ – Traction & Technics
SK	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
UK	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad
NO	NSB	Puuduvad	NSB

Allikad: liikmesriikide vastused raudteeturu seirekava küsimustikele, puuduva teabe omaalgatuslik uurimine (hallil taustal).

2.4. Muud rajatised: sadama-, hädaabi- ja tankimisrajatised

Ülejäänud rajatised tunduvad olevat vähem turgu valitsevate raudteeveo-ettevõtjate majandamise all ja selles valdkonnas on märgata suuremat eraettevõtjate osalust. Saksamaal, Iirimaa, Lätis ja Leedus on sellised rajatised aga seotud peamiselt raudteeturgu valitsevate ettevõtjatega.

Tabel 4. Sadama-, hädaabi- ja tankimisrajatiste omandistruktuur Euroopas

	Mere- ja sadamarajatised	Hädaabi osutamise rajatised	Kütuse tankimise rajatised
AT	PF	Erinevad	Erinevad
BE	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
BG	–	Riigi valitsus	Riigi valitsus
CZ	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
DE	DB Station & Services AG jt	DB Station & Services AG jt	DB Station & Services AG jt
DK	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
EE	PF	Puuduvad	Raudteeveo-ettevõtjad
EL	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
ES	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
FI	Puuduvad	Puuduvad	VR Ltd.
FR	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
HU	Riigi valitsus / raudteetaristu-ettevõtja (nt MAV või GySEV)	Riigi valitsus	Riigi valitsus
IE	Puuduvad	Valdusettevõtja CIE	Valdusettevõtja CIE
IT	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
LT	JSC Lithuanian Railways (LG)	JSC Lithuanian Railways (LG)	JSC Lithuanian Railways (LG)
LU	Riigi valitsus	Riigi valitsus	Riigi valitsus
LV	Puuduvad	VAS Latvian Railways (AS LDz)	VAS Latvian Railways (AS LDz)
NL	Eraettevõtjad	Puuduvad	ProRail
PL	Eraettevõtjad	Puuduvad	Puuduvad
PT	Riigi valitsus	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtja jt	Mitu omanikku: riigi valitsus, kuid ka raudteeveo-ettevõtja jt
RO	Eraettevõtjad	Eraettevõtjad	Mitu raudteeveo-ettevõtjat
SE	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
SI	Eraettevõtja (Luka Koper)	SZ (Sloveenia raudteetaristu-ettevõtja)	Eraettevõtja (Petrol d.d.)
SK	Puuduvad	Puuduvad	Puuduvad
UK	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad	Network Rail ja raudteeveo-ettevõtjad
NO	Puuduvad	NSB	JB V ja Mantena

Allikad: liikmesriikide vastused raudteeturu seirekava küsimustikele, puuduva teabe omaalgatuslik uurimine (hallil taustal).

3. RAAMTINGIMUSED

3.1. Taristukasutustasud

Finantsaruannete²⁶ kohaselt kogusid peamised raudteetaristu-ettevõtjad (vt punkt 3.2) **raudteeveo-ettevõtjatelt**²⁷ 2012. aastal hinnanguliselt 15,7 miljardi euro väärtuses taristukasutustasusid (3 % rohkem kui 2011. aastal). Taristukasutustasud näivad moodustavat 41 % peamiste raudteetaristu-ettevõtjate kogutuludest (avaliku sektori vahendid moodustavad eeldatavasti 48 % – vt punkt 3.2).

3. KAST. TARISTUKASUTUSTASUD JA RAUDTEETURU SEGMENTID

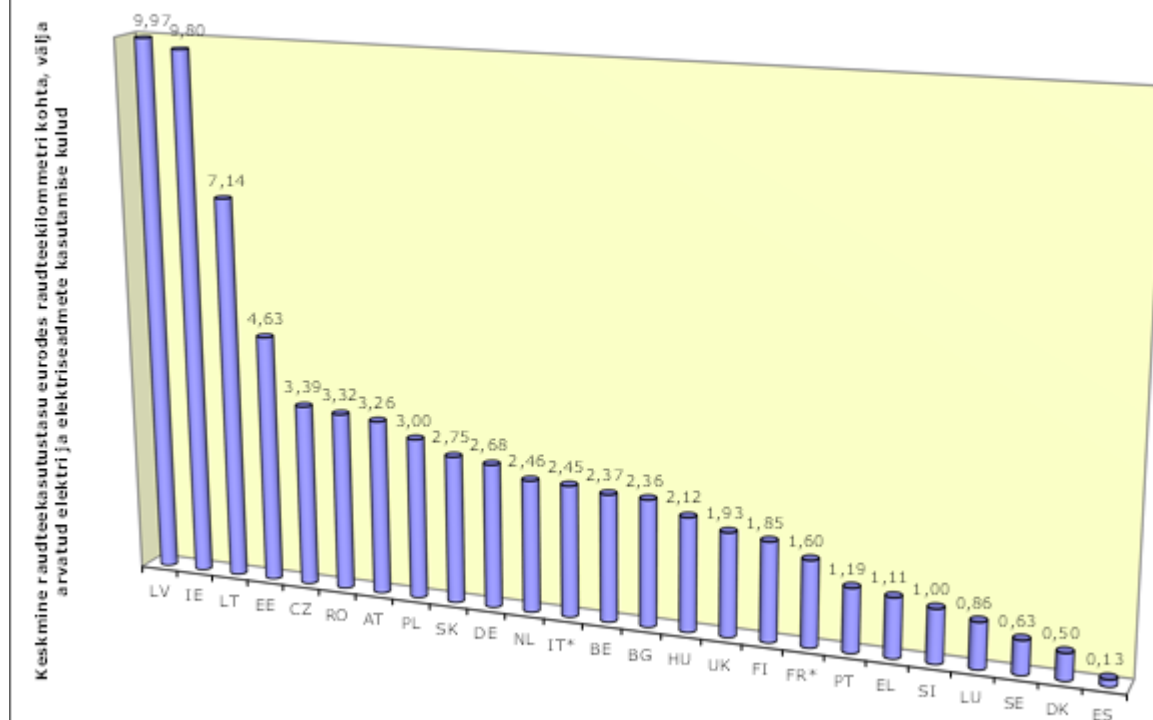
Raudteeveo-ettevõtjad maksavad raudteetaristu-ettevõtjatele raudteetaristu kasutamise eest kasutustasusid. Taristukasutustasud mõjutavad raudtee-kaubavedu, linnadevahelisi ja linnalähiliine erinevalt. Raudtee-kaubavedu on raudteekasutustasude muutuste suhtes väidetavalt kõige tundlikum. Raudteekasutustasud mõjutavad ka linnadevaheliste liinide kulustruktuuri, kuid rongipiletite lõpphinda üksnes marginaalselt. Avaliku teenindamise kohustuste puhul (sel juhul on hinnad üldiselt niikuinii reguleeritud) sisaldub raudteekasutustasude määr raudteesüsteemi finantsstruktuuris.

3.1.1. Taristukasutustasud kaubaveoteenuste puhul

Nagu on näidatud järgmisel joonisel, jääb 2014. aastal 1 000tonnise kaubarongi korral keskmine raudteekasutustasu vahemikku 1,60–3,40 eurot rongikilomeetri kohta, välja arvatud Baltimaades ja Iirimaa. Baltimaades meelitavad raudteetaristu-ettevõtjad ligi olulist tagamaavedu Venemaalt, kes tegutseb väga pikkadel vahemaadel ja kus rongide keskmine mass on suurem. Euroopa perifeeriasse jäävates võrkudes kipuvad tasud olema väga väikesed või väga suured, nagu Iirimaa. Sama kehtib kõige väiksemate võrkude puhul, kus esineb sageli piiriületusprobleeme, mistõttu kaubarongid ei saa maksta kõrgeid tasusid.

²⁶ Finantsaruanded võivad erineda riigi reguleerivale asutusele esitatavatest raamatupidamisaruannetest.
²⁷ Mõnes liikmesriigis on raske eristada avaliku sektori vahendeid ja taristukasutustasusid. Prantsusmaal kannavad piirkonnad SNCFilt ostetavate raudteeveoteenuste kasutustasud (*redevance d'accès*) avaliku teenindamise kohustuste alusel ise. Raudteeveo-ettevõtjatelt raudteetaristu-ettevõtjatele liikuvate rahavoogude kaardistamiseks on *redevance d'accès* samastatud subsiidiumiga.

Joonis 17. Raudteekasutustasu 1000tonnise kaubarongi korral, 2014 (eurot rongikilomeetri kohta)



Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud – andmed puuduvad Norra kohta; * = Prantsusmaa ja Itaalia andmed on 2013. aasta kohta, kuna need liikmesriigid ei esitanud andmeid 2014. aasta kohta. – Komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 8. lisa.

Kuigi raudtee-kaubaveos on väikeste marginaalide tõttu väidetavalt probleeme lisatasude talumisega, tunduvad kaubarongide puhul olevat suuremad raudteekasutustasud kui reisirongide puhul – kõikide liikmesriikide **kaubarongide eest makstavate keskmiste raudteekasutustasude mediaan on kõrgem kui linnadevaheliste või linnalähiliinide puhul**,²⁸ isegi kui jätta arvutusest välja Iirimaa ja Baltimaad²⁹. Lisaks on tähelepanuväärne see, et täielikult eraldatud võrkudes on taristukasutustasud tavaliselt väiksemad³⁰.

Kaubaveo puhul on raudteekasutustasud 2014. aastal vähenenud Bulgaarias (–36 %), Tšehhi Vabariigis (–7 %) ja Madalmaades (–1 %) ning jäänud samaks kaheksas liikmesriigis (seega *de facto* vähenenud³¹). Samal ajal on need oluliselt suurenenud Poolas (+13 %) ja Rootsis

²⁸ Keskmiste raudteekasutustasude mediaan liikmesriikides 1 000tonniste kaubarongide korral on 2,31 vs. 1,81 ja 1,30 vastavalt linnadevahelistel ja linnalähiliinidel.

²⁹ Kui jätta mediaani arvutamisest välja nelja kallima võrgu (Baltimaad ja Iirimaa) keskmised raudteekasutustasud, langeb see kaubaveo puhul 2,12-le (vs. 1,51 ja 1,29 vastavalt linnadevahelistel ja linnalähiliinidel) ja hajuvus väheneb 0,98-le (mis on sel juhul väiksem kui linnadevaheliste ja linnalähirongide puhul).

³⁰ Kaubaveo puhul oli raudteekasutustasude mediaan täielikult eraldatud võrkudes (Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Taani, Eesti, Hispaania, Soome, Kreeka, Madalmaad, Rumeenia, Rootsi, Slovakkia ja Ühendkuningriik) võrreldes teiste võrkudega 1,93 eurot rongikilomeetri kohta; samuti oli mediaani positsioon 10, teistes võrkudes aga 15. Peamised erandid on Luksemburg ja Sloveenia, kus kaubaveo puhul on raudteekasutustasud väiksed.

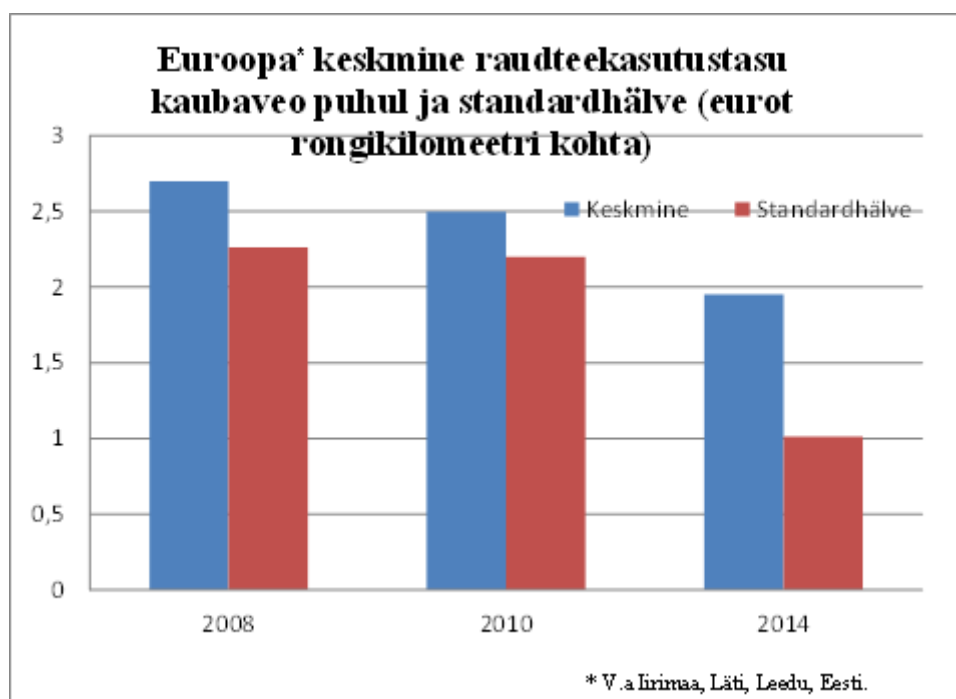
³¹ Taani, Hispaania, Soome, Ungari, Luksemburg, Läti, Rumeenia ja Slovakkia – kõikides neis liikmesriikides on 2013. aasta novembri 12 kuu inflatsioonimäära arvesse võttes toimunud inflatsioon;

(+6,8 %). Tasude teatav ühtlustumine liikmesriikide vahel jätkub, ainsad erandid on Poola ja Baltimaad.

Teatavatel juhtudel on hinnatõus toimunud kindlates segmentides – Saksamaal on suurema ülekoormuse tõttu raudteekasutustasud suurenenud 12 % 50–100 km/h sõitvate kaubarongide juurdeveoliinidel, kuigi keskmine raudteekasutustasu tundub kaubaveo puhul olevat 2014. aastal 2013. aastaga võrreldes suurenenud vaid 2 % (seega inflatsiooni järgi).

Kaubaveo puhul raudteekasutustasude Euroopa³² keskmise arengut vaadates ilmneb, et aastate jooksul on see pidevalt vähenenud (ajavahemikul 2008–2014 – 28 %). Huvitaval kombel on standardhälve, st väärtuste hajuvus keskmise suhtes, langenud 2,26-lt vaid 1-le. Teisisõnu tunduvad eri riikide raudteekasutustasud järjest enam lähenevat Euroopa keskmisele, mis on kasulik kaubaveo ühtset Euroopa raudteepiirkonda silmas pidades, kus tasud pole mitte üksnes väiksemad, vaid ka standarditud.

Joonis 17a. Raudteekasutustasude ühtlustumine



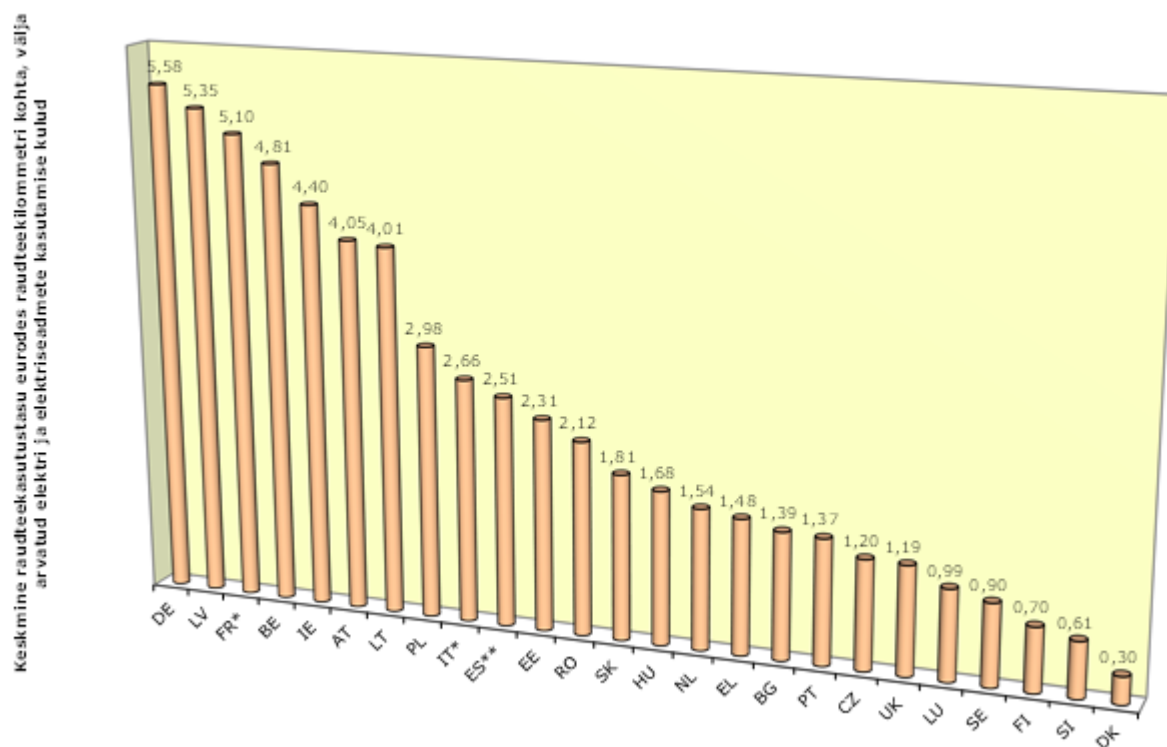
3.1.2. Taristukasutustasud linnadevahelistel liinidel

Nagu on näidatud järgmisel joonisel, erinevad raudteekasutustasud 2014. aastal olulisel määral ka 500tonniste linnadevaheliste rongide puhul – linnadevahelise rongi liiklemine Saksamaal või Prantsusmaal (ja Belgias) maksab keskmiselt kaks korda rohkem kui Itaalias või Hispaanias (kus on samuti kiirraudteevõrgud) ja viis korda rohkem kui Ühendkuningriigis, Tšehhi Vabariigis või Rootsis. Kiirrongiliinidega võrgud (Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Austria, Itaalia, Hispaania) kuuluvad koos Baltimaade ja Iirimaaiga kallimate hulka.

Kreekas on samale näitajale tuginedes toimunud deflatsioon (inflatsioon –0,7 %), mistõttu on raudteekasutustasud *de facto* suurenenud.

³² Iirimaa ja Baltimaad on sellest arvutusest välja jäetud, kuna need on ülejäänud Euroopa võrgust eraldatud. Kõik andmed on saadud raudteeturu seirekava küsimustikest.

Joonis 18. Raudteekasutustasu 500tonnise linnadevahelise rongi korral, 2014 (eurot rongikilomeetri kohta)

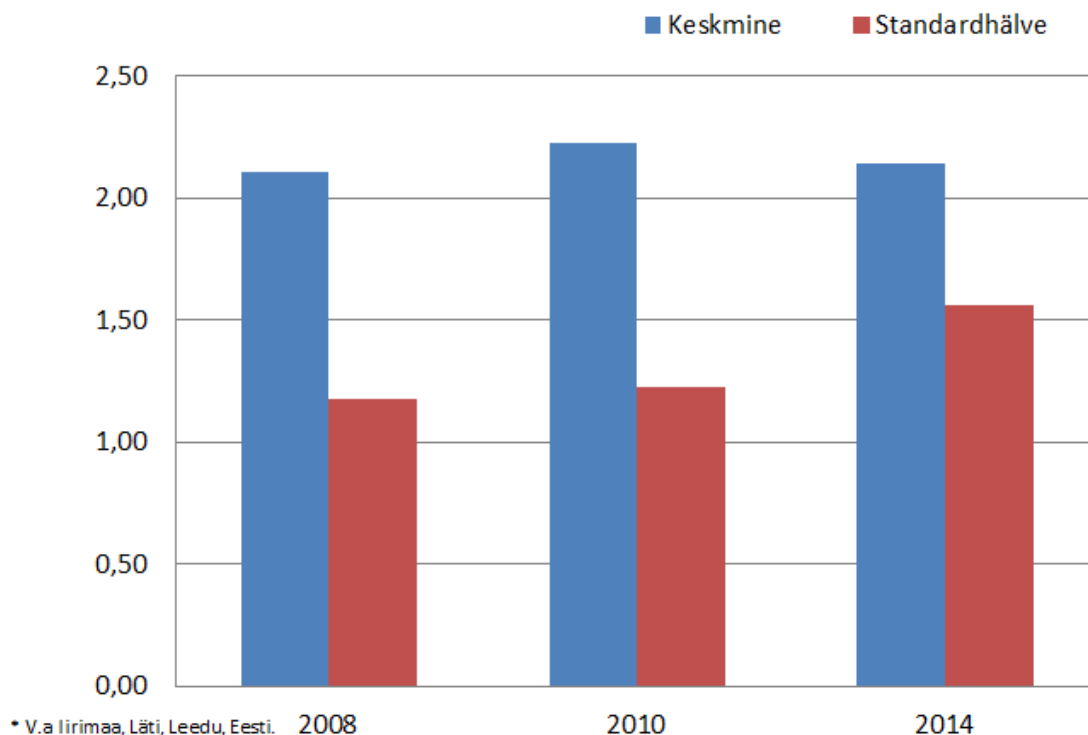


Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud; * = Prantsusmaa ja Itaalia andmed on 2013. aasta kohta, kuna need liikmesriigid ei esitanud andmeid 2014. aasta kohta. ** = Hispaania puhul hõlmab keskmine raudteekasutustasu neid kiirronge, mis liiklevad võrgus kiirusepiiranguga 260 km/h. – Norra kohta andmed puuduvad. – Komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 8. lisa.

2014. aastal teatatud raudteekasutustasud linnadevahelistel liinidel on mitmes liikmesriigis suurenenud, eriti Poolas (+43 %), Austrias (+23 %), Hispaanias (+14 %) ja Rootsis (+8,4 %, kuigi võrdlustase oli väga madal). Austrias tuleneb 23 %-line tõus kiirrongide lisatasust, mille Austria reguleeriv asutus uue turule siseneja Westbahni kaebuse tõttu 27. septembril 2013 tagasi lükkas; nüüd on tagasilükkamise aga Austria kõrgemas halduskohtus vaidlustanud ÖBB Infrastruktuur.

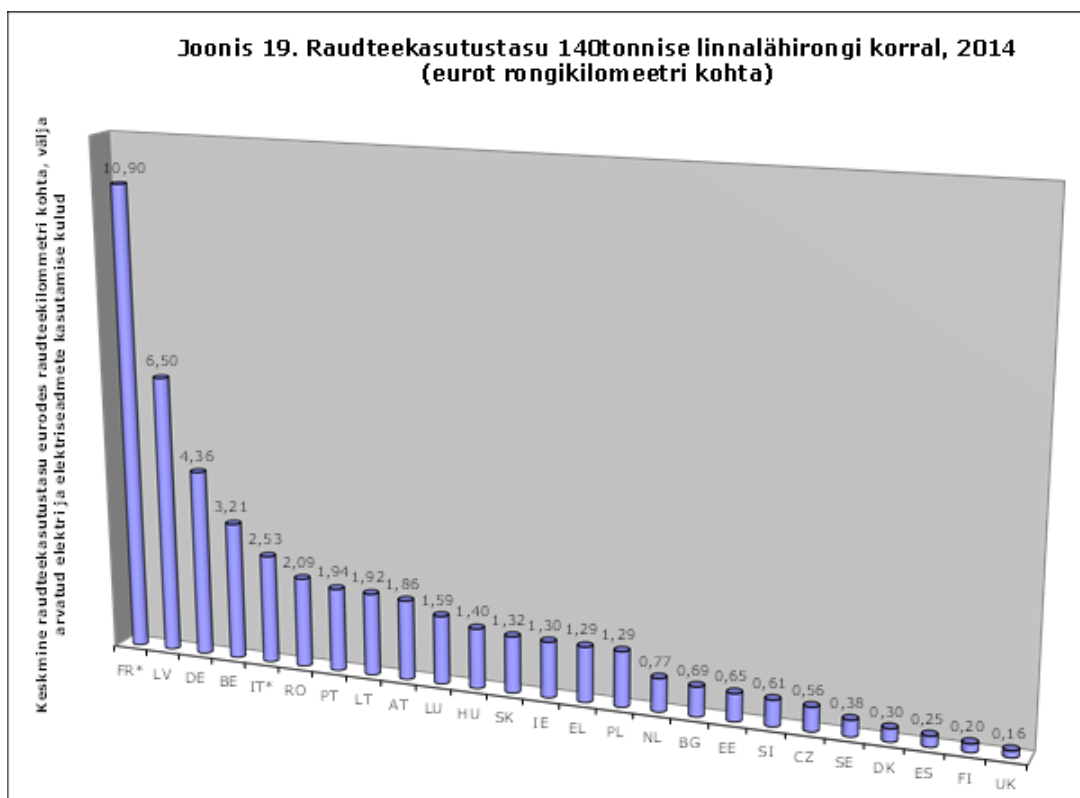
Linnadevahelisi liine teenindavate rongide suhtes kohaldatavad raudteekasutustasud on püsinud stabiilsena, kuid suurenenud on nende hajuvus.

Joonis 18a. Euroopa* keskmine raudtee kasutustasu linnadevaheliste rongide puhul ja standardhälve (eurot rongikilomeetri kohta)



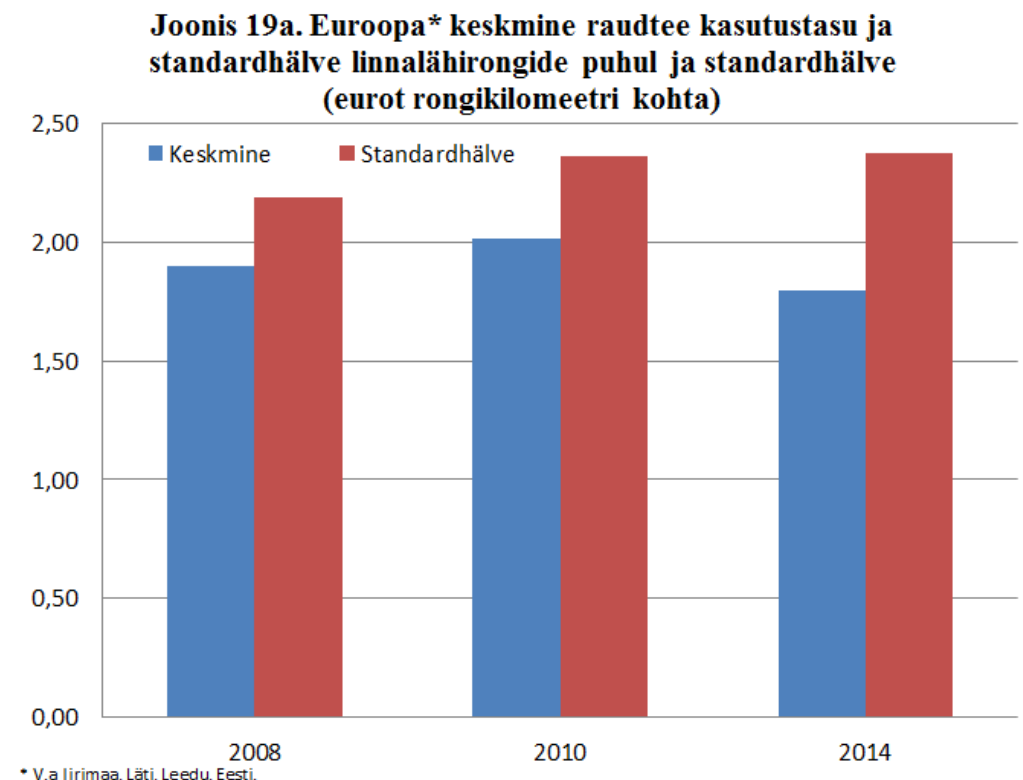
3.1.3. Taristukasutustasud linnalähiliinidel

Nagu on näidatud järgmisel joonisel, on 2014. aasta keskmised raudteekasutustasud 140tonnise linnalähirongi korral erinevad. Prantsusmaa linnalähiliinidel olid raudteekasutustasud 2013. aastal üle 10 euro rongikilomeetri kohta, samas kui 20 liikmesriigis jäid need alla 2 euro rongikilomeetri kohta. Saksamaa linnalähiliinidel on raudteekasutustasud samuti tublisti suuremad kui enamikus liikmesriikides (kuigi Prantsusmaal on need kaks korda suuremad kui Saksamaal). Selline olukord kajastab raudteede rahastamise struktuuri Prantsusmaal (piirkonnad maksavad raudteekasutustasud avaliku teenindamise kohustuste alla kuuluvate piirkondlike rongide eest otse raudteetaristu-ettevõtjale, kes omakorda maksab peamisele raudteeveo-ettevõtjale SNCF taristus osutatavate hooldusteenuste eest) ning Saksamaal (piirkondlikud ametiasutused maksavad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud tütarettevõtjatele subsideid, mis hõlmavad vahendeid raudteekasutustasude maksmiseks). Ühendkuningriigis ja Soomes on linnalähiliinidel raudteekasutustasud aga kõige väiksemad.



Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud – andmed puuduvad Norra kohta. * = Prantsusmaa ja Itaalia andmed on 2013. aasta kohta, kuna need liikmesriigid ei esitanud andmeid 2014. aasta kohta. – Komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 8. lisa.

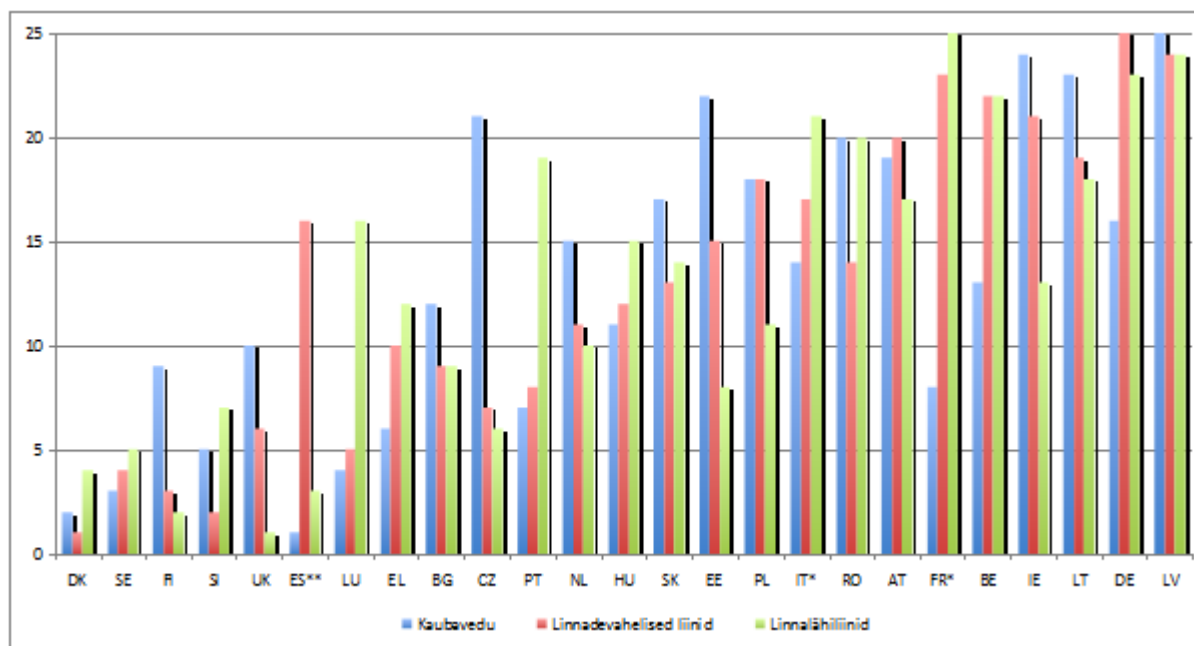
Linnalähiliinide puhul tundub, et raudteekasutustasud on püsinud stabiilsena (veidi vähenenud), kuid nende hajuvus on suurenenud.



3.1.4. Taristukasutustasud – üldine reastus

Kokkuvõttes on raudteekasutustasud ühest küljest kõige väiksemad Taanis ja Rootsis ning teisest küljest kõige suuremad Saksamaal, st kõige transiidirohkemas võrgus Euroopas, ning Leedus, Lätis ja Eestis, mille raudteevõrgud on Euroopa põhiosast suhteliselt eraldatud³³. Turustruktuuri paremaks kajastamiseks võib olla mõttekas ja vajalik seda analüüsi edaspidi täpsustada ning eristada piirkondlikke linnadevahelisi liine ja kiirrongiliine (linnadevaheliste rongide koos analüüsimise asemel). Lisaks tuleb hoolikalt analüüsida asjaolu, et osa liikmesriike on tasude odavuse poolest tabeli eesotsas – liikmesriigid on direktiivi 2012/34/EL kohaselt kohustatud oma taristut piisavalt rahastama (väikesed raudteekasutustasud selgitavad, miks Ühendkuningriik kasutab märkimisväärselt investeerimisabi).

Joonis 20. Väikseimad raudteekasutustasud – reastus kolmes segmentis



Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud – andmed puuduvad Norra kohta. * = Prantsusmaa ja Itaalia andmed on 2013. aasta kohta, kuna need liikmesriigid ei esitanud andmeid 2014. aasta kohta. ** = Hispaania kohta on esitatud keskmine raudteekasutustasu nende kiirrongide kohta, mis kasutavad võrku kiirusepiiranguga 260 km/h.

Taristukasutustasude puhul tundub olevat kolm peamist probleemi.

- Olulistes transiidivõrkudes, mis asuvad Euroopa raudteesüsteemi keskmes või mis teenindavad tagamaaliiklust, on tasud suuremad kui väiksemates ja perifeersetes võrkudes. Selline olukord kehtib nii kauba- kui ka reisirongide puhul. See pidurdab riikide raudteesüsteemide integratsiooni, samas kui koostalitlusvõime tagamise suured kulud mõjutavad negatiivselt piiriülese liikluse tingimusi.
- Raudteekasutustasud liidu idaosas on endiselt suuremad kaubarongidele kui (linnalähiliinide) reisirongidele; majanduslikust vaatenurgast näitab see, et avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenuseid ei kompenseerita piisavalt, mistõttu võivad raudteetaristu-ettevõtjad püüda seetõttu saamata jäänud tulu korvata kõrgema tasu

³³ Taani on keskmiselt odavuselt teine raudteevõrk (Rootsi on odavuselt neljas), samas kui Läti on kokkuvõttes 24. kohal ehk kõige kallim (Saksamaa on odavuse poolest 21. kohal ja kalliduselt neljas.)

nõudmisega raudteeveoteenuste eest. See võib vähendada raudtee-kaubaveo konkurentsivõimet maanteetranspordiga võrreldes ja raudteeveo-ettevõtjad ei pruugi suuta hankida vaguniparkide uuendamiseks vajalikke vahendeid.

Lisaks ei ole olnud võimalik kasulikult rakendada jaamade ja rajatiste tasude ning veovoolu ja diisliga seotud andmepäringuid, kuna liikmesriigid on kõnealuseid andmeid kogunud üsna katkendlikult. Jaamadega seotud tasud moodustaksid olulise osa kõikidest taristukasutustasudest olukorras, kus rongid läbivad väikseid vahemaid ja peatuvad tihti; mõnes liikmesriigis moodustavad need enam kui poole kõikidest taristukasutustasudest. Turusegmentides, kus rajatise on vaja kasutada väga suurel määral, nagu avatud juurdepääsuga piirkondlikud reisirongid ja kogumisirongid, on konkurentsi tase kõige väiksem.

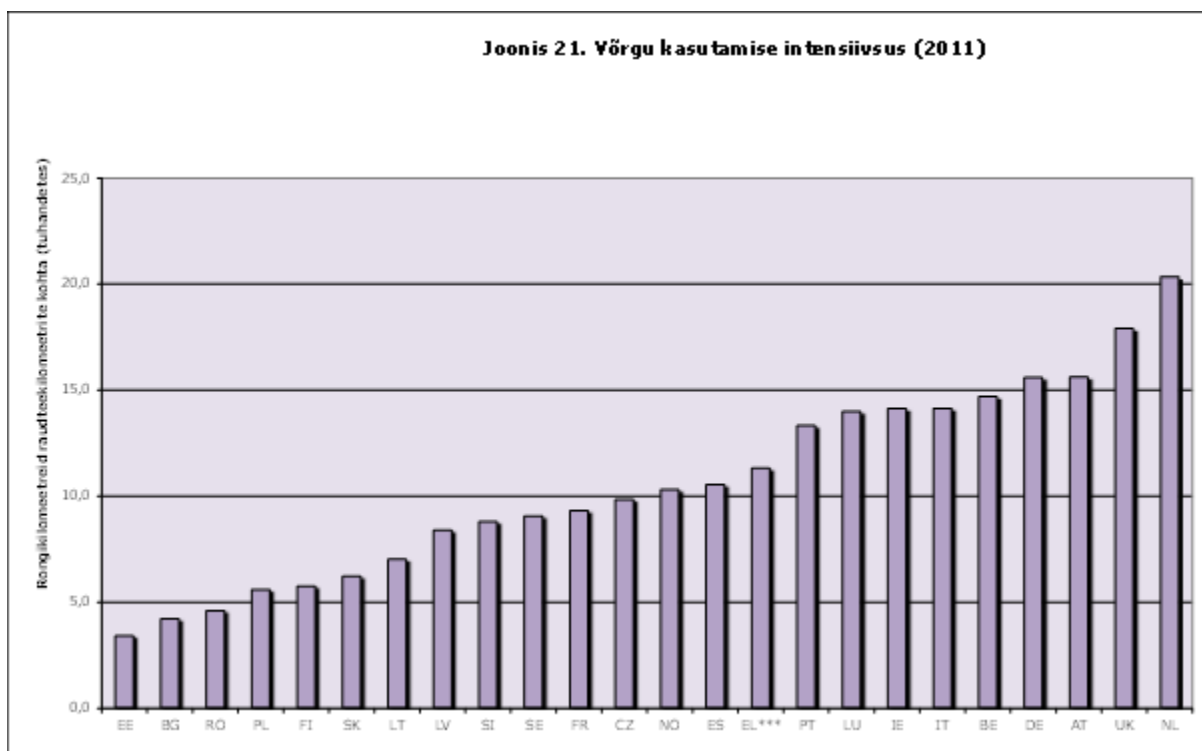
3.2. Läbilaskevõime jaotamine

4. KAST. LÄBILASKEVÕIME JAOTAMINE

Raudteetaristu-ettevõtjad annavad liinide kasutamise õigusi raudteeveo-ettevõtjatele igal aastal nende esitatavate taotluste alusel. Raudteetaristu-ettevõtjatele esitatakse liinide puhul ka ühekordseid taotlusi, eriti teevad seda raudtee-kaubaveoettevõtjad, kes ei saa prognoosida oma tegevust aasta ette. Ülekoormuse korral võidakse liinitaotlusi tagasi lükata.

Raudteede kasutamise intensiivsus on liikmesriikides erinev. Ühes otsas on Madalmaade ja Ühendkuningriigi tiheda liiklusega võrgud, millele avaldavad suurt survet pendelrändeteenused, ning Saksamaa, Austria ja Belgia ning teises otsas suhteliselt alakasutatud raudteevõrgud Baltimaades ja Kagu-Euroopas. Madalmaades tuleb ühe raudteekilomeetri kohta rongikilomeetreid³⁴ neli korda rohkem kui Bulgaarias, Rumeenias ja Eestis.

³⁴ See arvutus hõlmab UIC liikmete hallatavaid raudteeliine; muid raudteeliine, eelkõige nn tööstuslikke liine ei ole käesolevas arvutuses arvesse võetud.



Allikas: Eurostat, UIC, raudteeturu seirekava (Bulgaaria) – komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 9. lisa.

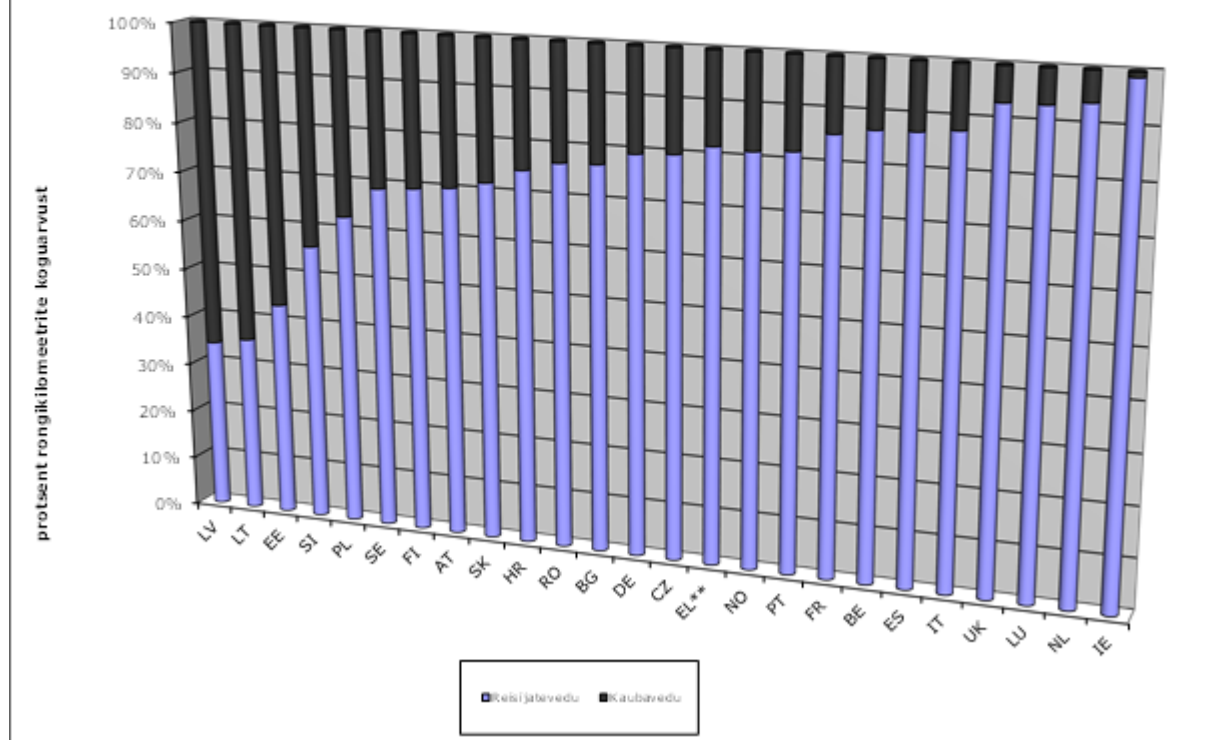
5. KAST. RAUDTEETARISTU ÜLEKOORMUS

Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud teenuste puhul kasutatakse eelnevalt reserveeritud liine, kuna selliseid liine tuleb teenindada väga suures mahus terve päev (eriti linnalähirongide puhul). Kiirrongid kasutavad (peaaegu alati) spetsiaalset taristut ja tavaliselt peatuvad üksnes suurtes linnastutes. Kaubarongid kasutavad väga tihti ühekordsete taotluste alusel jaotatavaid liine.

Iga raudteeliini kohta on olemas teoreetiline maksimumarv ronge (maksimaalne läbilaskevõime). Erinevus tegeliku ja teoreetilise läbilaskevõime vahel tuleneb mitmest takistusest, nagu hooldustööd, peatuste süsteem, vastuolulised manöövrid haruteedel (rongid pöördekohtades), veeremite kombinatsioonid ja marsruudivälised piirangud. Oluline on ka raudteevõrkude kuju – ronge saab paremini ümber suunata võrgustruktuuriga raudteevõrkudes (nt Saksamaal) kui tähekujulistes võrkudes (nt Prantsusmaal, Hispaanias).

Euroopa raudteevõrkudes domineerivad reisirongid (78 % rongikilomeetrite koguarvust), kuigi liikmesriigiti esineb erinevusi teenuste liigi puhul. Suurel määral kasutatavates võrkudes Ühendkuningriigis ja Madalmaades ning ka Iirimaal ja Luksemburgis sõidavad peamiselt reisirongid. Väiksemal määral kasutatavates võrkudes Baltimaades sõidavad peamiselt kaubarongid.

Joonis 22. Reisijate- ja kaubaveo liiklus (rongikilomeetrites)



Allikas: Eurostat, DB, ISTAT, INSEE – olukord 2011. aastal; ELi keskmise arvutamisel on välja jäetud Taani, Ungari ja Kreeka, mille kohta andmeid ei saadud.

Vaid viis ELi liikmesriiki (Saksamaa, Taani, Madalmaad, Rumeenia ja Ühendkuningriik) ja Norra on vastustes raudteeturu seirekava küsimustikele teatanud, et osa nende taristust on ülekoormatud. Kokku on ülekoormatuks märgitud 1 324 km ulatuses liine³⁵ (0,6 % kõikidest ELi liinidest) ning kõige suurem kitsaskoht absoluutarvudes vaadelduna tundub asuvat Saksamaal (399 km), kuid olulisi kitsaskohti esineb ka Taanis ja Rumeenias.

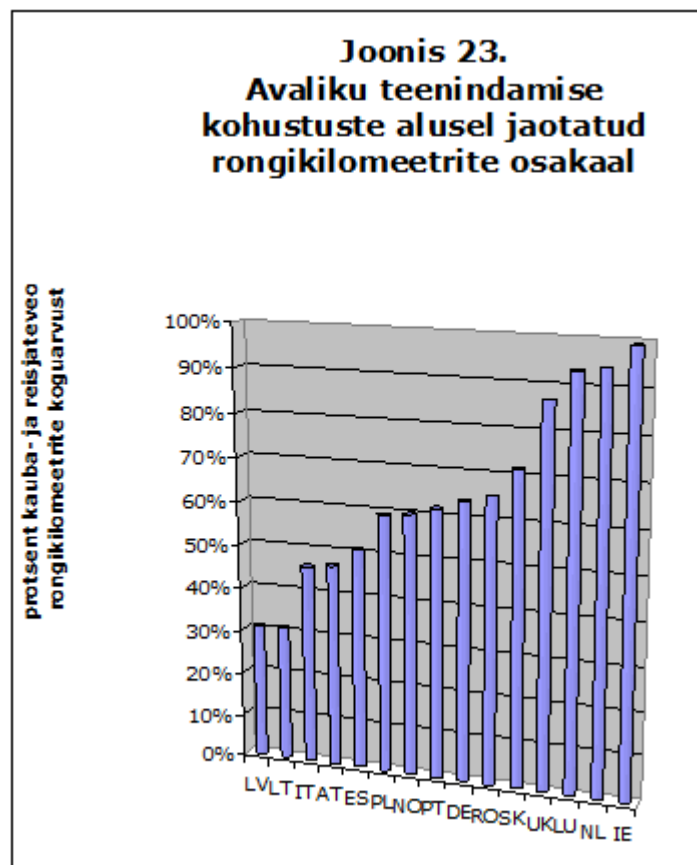
Enamik liikmesriike eelistab liinide jaotamisel avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenuseid (vt tabel 5), ühiskonnale otseselt kasulikke teenuseid ning suure kasutussagedusega teenuseid – praktikas tähendab see tihti pendelrändeteenuseid. ELi õigusaktid turule pääsemise kohta lubavad liinide jaotamisel eelistada ühiskonnale kasulikke teenuseid, avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenuseid ja rahvusvahelisi kaubaveoteenuseid. Prantsusmaa ei teatanud raudteeturu seirekava raames ühestki raudteeteenuse eelistusest. Selline prioritseerimine hõlmab aga üle 85 % Madalmaade, Ühendkuningriigi, Luksemburgi ja Iirimaa raudteekilomeetritest (vt Joonis 23).

Tabel 5. Eelistused liinide jaotamisel

³⁵ Märgitud ülekoormatuks: Ühendkuningriigis 551 km, Saksamaal 399 km, Rumeenias 170 km, Norras 70 km ja Madalmaades 47 km.

	Avaliku teenindamise kohustus / ühiskonnale kasulik / suure kasutussagedusega > muud teenused	Reisijatevedu > Kaubavedu	Rahvusvaheline reisijatevedu > riigisisene reisijatevedu	Muud
AT	x			
BE		x		
BG		x		
CZ	–	–	–	
DE	x			
DK	x			
EE	–	–	–	
EL	0	0	0	
ES	x			
FI	x			
FR	0	0	0	
HU	0	0	0	
IE	X	X		
IT	X			
LT			X	
LU	X			
LV	X			
NL	X			
NO	X			Rahvusvaheline kaubavedu on teine eelistus.
PL	X			
PT	X			
RO	X			Rahvusvaheline kaubavedu on teine eelistus.
SE	–	–	–	
SI	–	–	–	
SK	X			
UK	X			

Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud.



Allikas: raudteeturu seirekava küsimustikud.

Lisaks näitab esimene katse võtta arvesse tagasilükatud liinitaotluste arvu, et kõige rohkem lükatakse liinitaotlusi tagasi Prantsusmaal ja Poolas (vastavalt 4,1 % ja 1,3 %). Prantsusmaal, kus ei ole liinidega seotud eelistusi kindlaks määratud, on enamik tagasilükatud taotlusi olnud seotud tegelikult kohalike ja piirkondlike liinidega (2,3 % kõikidest taotlustest kohalike ja piirkondlike liinide kohta ning 42 % kõikidest tagasilükatud taotlustest), kuid kõige rohkem on kannatada saanud riigisisene ja rahvusvaheline kaubavedu (tagasi lükatud vastavalt 18 % ja 13 %). Liinitaotluste tagasilükkamisest on teatanud ka Saksamaa, Madalmaad, Norra ja Ungari (kõigis alla 0,1 %).

3.3. Raudteetaristusse tehtud investeeringud

Raudteetaristu-ettevõtjatele riigi poolt antud toetuste kogusumma on seda hinnata võimaldanud eri allikate (raudteetaristu-ettevõtjate finantsaruanded, riigiabi tulemustabelid ja raudteeturu seirekava küsimustik mitmeaastaste lepingute hüvitamise kohta) järgi erinev ning andmeridades esineb puudusi, kuid üldiselt jääb see 2012. aastal vahemikku 18–21 miljardit eurot.

Raudteetaristu-ettevõtjatega ei ole mitmeaastast lepingut sõlminud vaid seitse liikmesriiki (Austria, Tšehhi Vabariik, Eesti, Soome, Kreeka, Läti ja Poola). Sellised lepingud hõlmavad 73 % ELi kogu raudteetaristust ja kestavad tavaliselt viis aastat (Hispaanias kehtib mitmeaastane leping kaks aastat, ent Luksemburgis lausa 2024. aastani). Tulemusnäitajaid on mitmesuguseid. Huvitav on see, et mitmes Kesk- ja Kagu-Euroopa liikmesriigis kasutatakse tulemusnäitajana rongi kiirust, samas kui mitmes ülekoormatud raudteevõrgus (Madalmaades, Saksamaal ja Belgias) kasutatakse täpsust või hilinemiste määra.

Nagu on näidatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 lisas 10b, tundub võrguinvesteeringuid vaadates, et 2012. aastal investeeriti tavaraudteevõrku veidi vähem kui **29 miljardit eurot** (ligikaudu 7 % rohkem kui 2011. aastal) ning kogu raudteevõrku (sealhulgas kiirraudteed) ligikaudu **34,5 miljardit eurot**. Tavavõrgu puhul tunduvad **hoolduse, arendamise ja uuendamise** osakaalud (vastavalt 29 %, 36 % ja 35 %) olevat 2012. aastal umbkaudu võrdsed (2011. aastal veidi vähemal määral, kuna uuendamine moodustas 39 %).

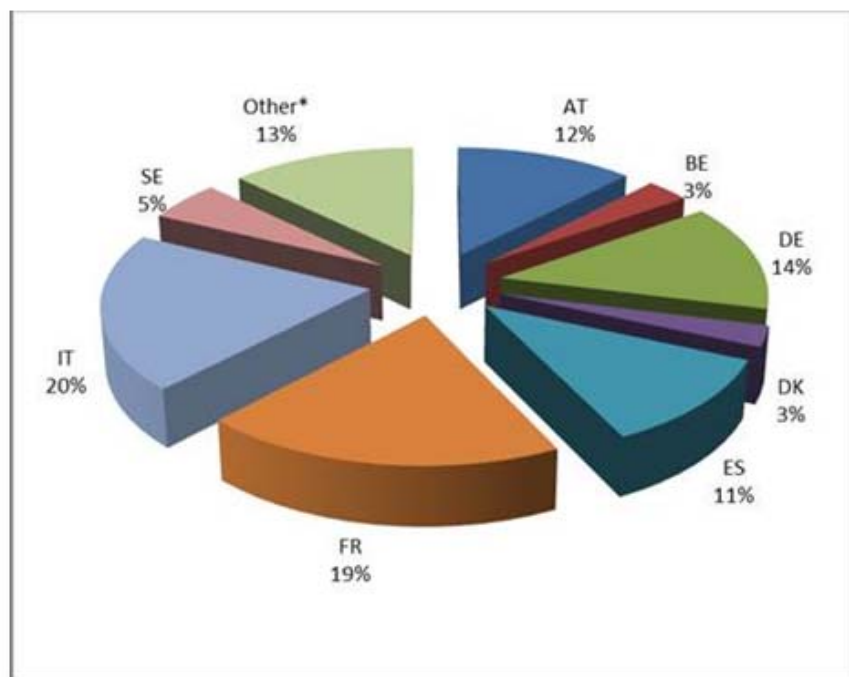
6. KAST. HOOLDUS, ARENDAMINE JA UUENDAMINE

Hoolduse, arendamise ja uuendamise kohta on eri määratlusi. Üldiselt aga hõlmab arendamine taristu laiendamist ja ajakohastamist, näiteks uute tehnoloogialahenduste abil (nt ERTMS ehk Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem), raudteeületuskohtade asendamine ülekäigutunnelite või ülesõidusildadega); uuendamine hõlmab varade asendamist taristu algseisukorra taastamiseks (nt liiprite, ballasti või rööbaste asendamine, silla uuendamine) ning hooldust, millega tagatakse olemasolevate varade toimimine ja pikem kasutusaeg (nt rööbaste lihvimine, pinnase tihendamine, raudteeäärsete põõsaste ja puude pügamine).

Lisaks on ajavahemikus 2007–2013 ELi vahenditest – kas üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) raames või struktuuri- ja ühtekuuluvusfondidest – rahastatud raudteeprojekte summas ligikaudu **22 miljardit eurot**, mis teeb umbes **3 miljardit eurot** aastas ehk umbes 2 % ELi aastaeelarvest.

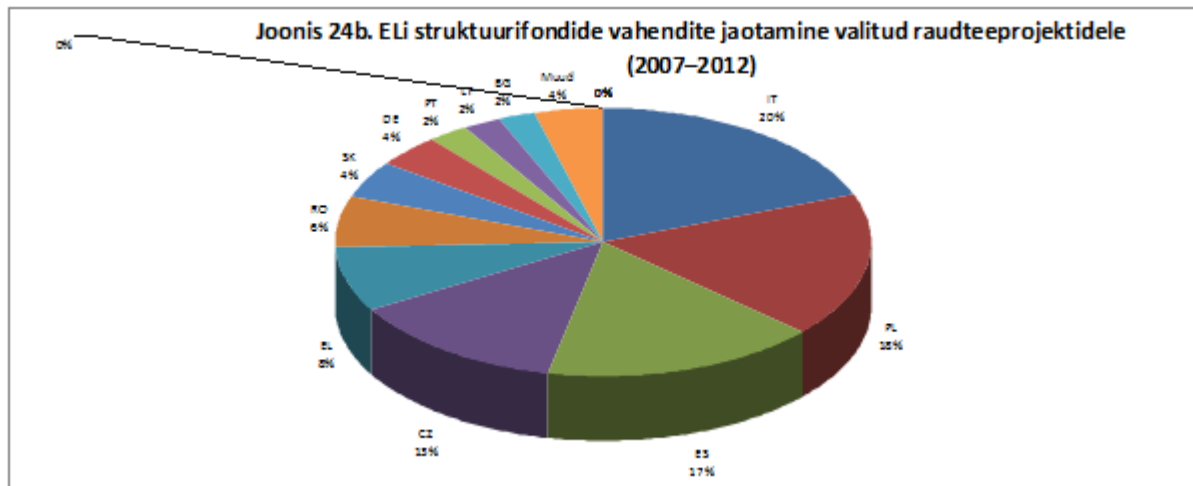
Raudteetaristule TEN-T 2007.–2013. aasta raamprogrammi alusel 2013. aasta lõpuks eraldatud **ELi vahendid** moodustasid raudtee (sealhulgas ERTMSi) puhul ligikaudu **4,4 miljardit eurot**, mis vastab **65 %-le TEN-T raames** 2013. aasta lõpuks **eraldatud vahendite kogusummast**. Kaheksa liikmesriiki (Itaalia, Prantsusmaa, Saksamaa, Austria, Hispaania, Rootsi, Belgia ja Taani) said 87 % kõikidest TEN-T raames aastatel 2007–2013 raudteevaldkonnale eraldatud vahenditest, samas kui ülejäänud 19 liikmesriiki said 587 miljonit eurot (seega igaks alla 110 miljoni euro).

Joonis 24a. TEN-T raames eraldatud vahendid raudteevaldkonnale liikmesriigi kohta 2013. aasta lõpu seisuga



Allikas: Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet (INEA) – *Liikmesriigid, kes said alla 100 miljoni euro TEN-T vahenditest (individuaalselt; kokku eraldati nendele liikmesriikidele 587 miljonit eurot).

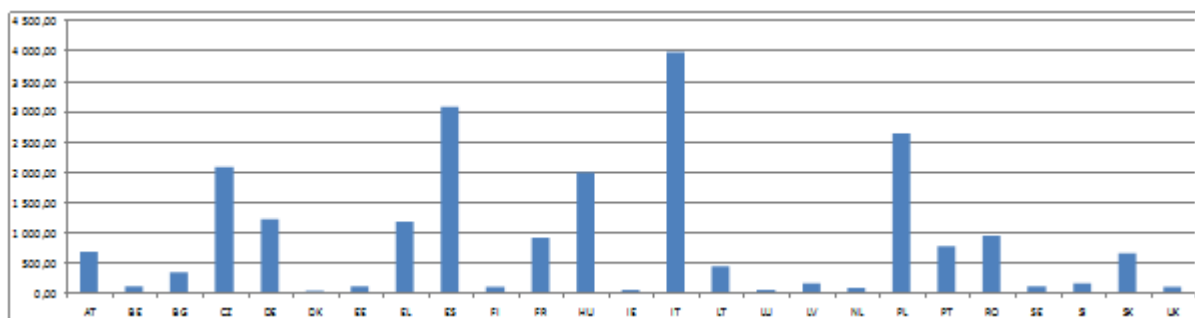
Enamasti rahastati ajavahemikul 2007–2012 raudteedeprojekte struktuuri- ja ühtekuuluvusfondide kaudu (17 miljardit eurot). Peamised toetusesaajad olid Itaalia, Poola, Hispaania, Tšehhi Vabariik ja Ungari (kõigile suurusjärgus kaks miljardit eurot või rohkem).



Allikas: Euroopa Komisjon, regionaalpoliitika peadirektoraat.

Selle tulemusena olid ajavahemikul 2007–2012 ELilt toetuse saamiseks valitud raudteeprojektid koondunud Itaaliasse, Hispaaniasse, Poolasse ja Tšehhi Vabariiki. Liikmesriigid nagu Taani, Rootsi ja Ühendkuningriik jäid projektide rahastamisest suures osas kõrvale.

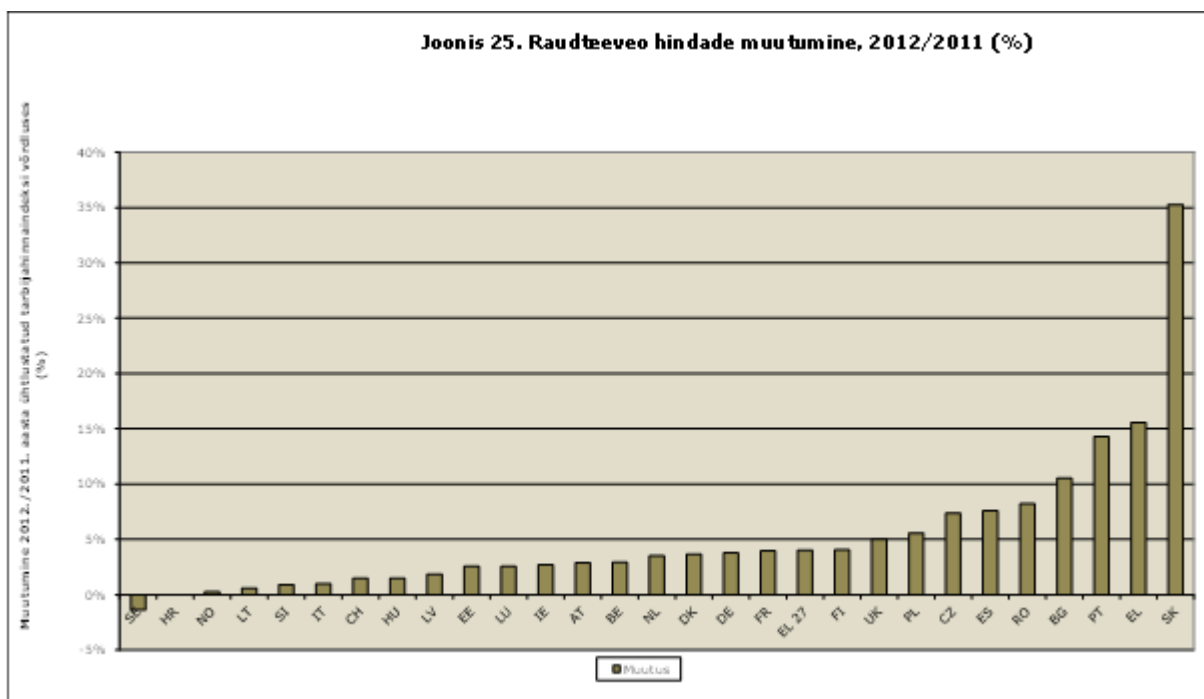
Joonis 24c. Raudtee- ja ERTMSi projektidele eraldatud ELi vahendid, 2007–2012 (miljonites eurodes)



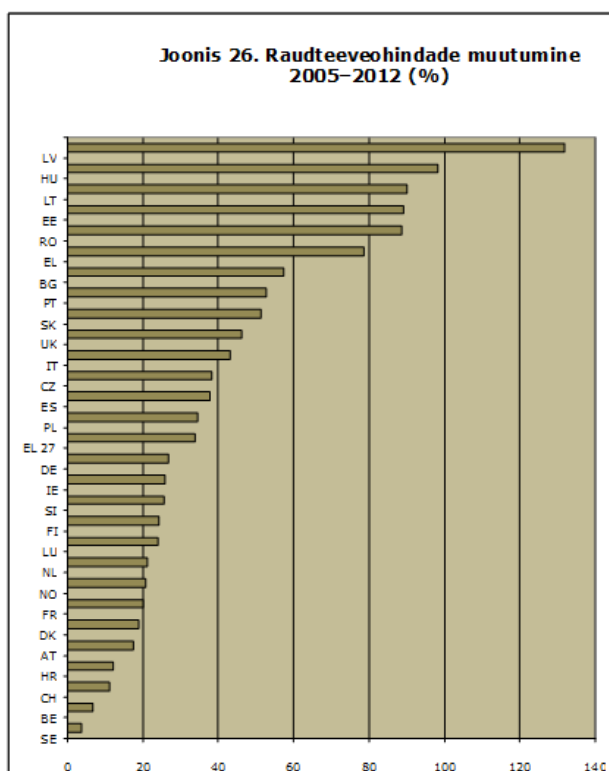
Allikas: Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet (INEA), Euroopa Komisjon, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat.

3.4. Hinnasuundumused

Linnatranspordi hõlmava ühtlustatud tarbijahinnaindeksi kohaselt on raudteeteenuste nominaalhinnad 2012. aastal 2011. aastaga võrreldes suurenenud 4 %. Suured hinnatõusud on toimunud Kesk- ja Kagu-Euroopas (Slovakkias oli hinnatõus 35 %). Rootsis on hinnad langenud 1 %.



Need eespool osutatud variatsioonid moodustavad osa sarnasest suundumusest. Alates 2005. aastast, mis on ühtlustatud tarbijahinnaindeksi võrdlusaasta, on raudteeteenuste hinnad suurenenud enamikus Ida-Euroopa lõuna- ja keskosa riikides enam kui 50 %. Ühendkuningriigis ja Itaalias on hinnad tõusnud nominaalväärtuses üle 40 %³⁶. Rootsis aga on rongipiletite hinnad suurenenud nominaalväärtuses vaid 3,7 %.

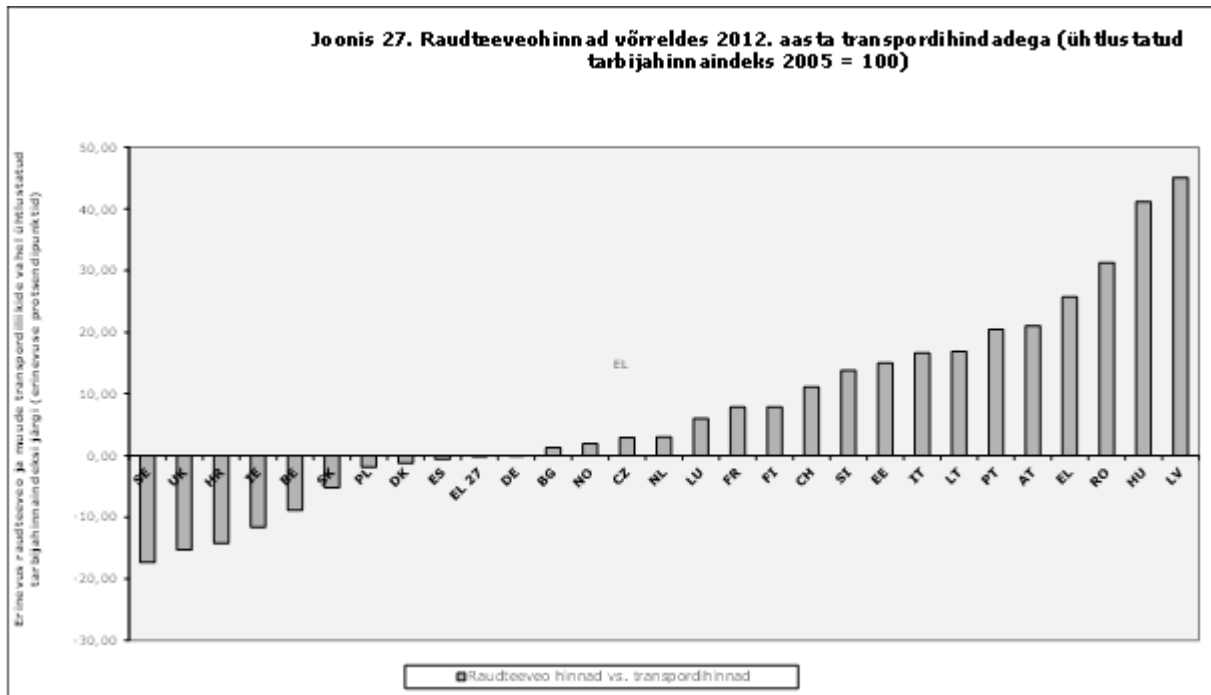


³⁶

Ühendkuningriigi reguleeriva asutuse (ORR) andmed näitavad, et raudteeteenuste hinnad on samal perioodil arenenud eri suundades: ajavahemikul 2005–2012 on ette ostetavate piletite hind Londoni linnalähiliinidel suurenenud vaid 14 %, nn tiptunniväliste ja igaajapiletite hinnad aga vastavalt 44 % ja 42 %.

Allikas: Eurostat.

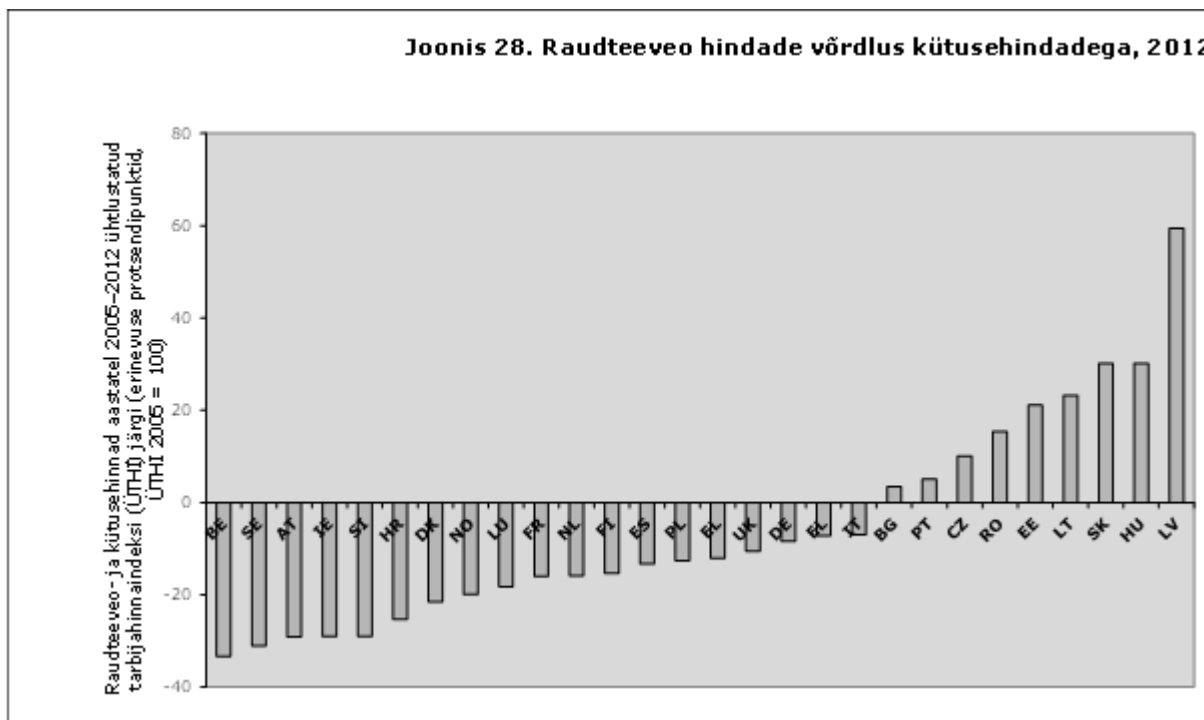
Raudteevaldkonnas on piletihinnad alates 2005. aastast suurenenud siiski vähem kui muude transpordiliikide puhul. EL 27 rongipiletihinnad on õigupoolest suurenenud 0,15 protsendipunkti vähem kui transpordihinnad üldiselt. See on eriti oluline Rootsis ja Ühendkuningriigis, kus transpordihinnad on suurenenud vastavalt 17 ja 15 protsendipunkti rohkem kui raudteevaldkonnas. Seevastu Ida-Euroopa lõuna- ja keskosas on rongipiletite hindade suur tõus ületanud muude valdkondade hinnatõusu. Saksamaal on raudteevaldkonnas olnud piletihindade tõus sama suur kui transpordihindade puhul üldiselt.



Allikas: Eurostat.

Rongipiletite hinnad on tõusnud koos transpordivahendite käitamise hindadega, kuid huvitav on see, et alates 2005. aastast on kütusehind suurenenud 12 protsendipunkti rohkem kui rongipiletite hinnad. Portugalis ning mitmes Kesk- ja Kagu-Euroopa liikmesriigis on rongipiletite hinnad suurenenud rohkem kui kütusehinnad (kõige rohkem 50 protsendipunkti Lätis). Enamikus vanades liikmesriikides (ja Poolas) tõusid rongipiletite hinnad vähem kui kütusehinnad. Belgias ja Rootsis suurenes kütusehind enam kui 30 protsendipunkti rohkem kui rongipileti hind.

Joonis 28. Raudteeveo hindade võrdlus kütusehindadega, 2012



Allikas: Eurostat.

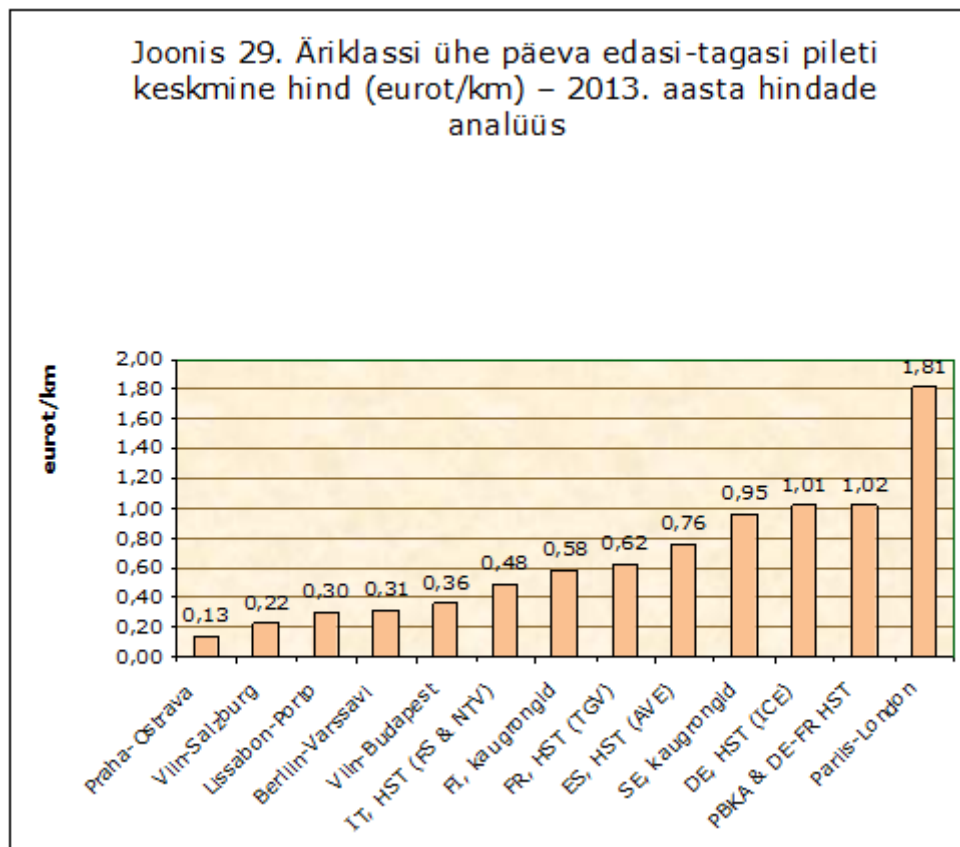
Sellise makromajandusliku väljavaate kõrval tuleks meeles pidada, et hinnaerinevused tulenevad suures ulatuses raudteeturu rahastamise struktuurist. Avaliku teenindamise kohustustega kaasnevad tavaliselt reguleeritud hinnad, samas kui kommertsteenuste hinnad on reguleerimata. Mõnes liikmesriigis hõlmavad avaliku teenindamise kohustused kogu territooriumi (vt allpool). Seejuures tuleb märkida, et Ühendkuningriigis, mis kuulub sellesse kategooriasse, kasutatakse reguleerimata hindu kõrvuti avaliku teenindamise kohustuste reguleeritud hindadega. Madalmaades ei tundu turgu valitseva ettevõtja NS suhtes kehtivat kindlaksmääratud hinda. Lisaks on oluline rõhutada, et enamikku kaug- ja rahvusvahelisi liine teenindatakse kommertsteenuseks (vt allpool).

Rongipiletite hinnad võivad teatavatel kommertsliinidel olla ELis suhtarvudes mõõdetuna väga erinevad ja tuleb rõhutada, et tarbija vaatenurgast on ühe päeva edasi-tagasi pilet teatavatel marsruutidel endiselt kallis, kuigi vahel on kliendikaardiga hind poole odavam³⁷ (vt allpool). Komisjoni talituste 2013. aasta veebruaris tehtud hinnauuringu³⁸ kohaselt maksab äriklassi ühe päeva edasi-tagasi sõidu pilet marsruutidel Pariis-London, Madrid-Barcelona ja Köln-München 400 eurot. Samamoodi võib kaks nädalat ette broneeritud nädalavahetusreis marsruudil Pariis-London maksta endiselt 260 eurot ja vahetult enne väljumist ostetud pilet Madridist Barcelonasse 173 eurot. Kommertsliinidel tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate hindu mõjutab ka konkurents muude transpordiliikidega (lennu- ja maanteetransport). Lisaks tundub, et teatavatel liinidel, nagu London-Pariis, broneeritakse enamik pileteid väiksema hinnaga, kuna broneeringud tehakse kuus nädalat või rohkemgi ette, kuid samal ajal on ebaselge, kas nõudlus mõjutab broneerimisega või mõjutavad hinnastruktuurid nõudlust. Lisaks jäävad Saksamaal hinnad Saksa ametiasutuste sõnul vahemikku 0,18–0,66 eurot kilomeetri kohta, eelkõige kliendikaartide kasutamise mõjul.

³⁷ Heute vom Gleis gegenüber, *Der Spiegel* 14/2003 – 30.03.2013.

³⁸ Selle hinnaanaluüsi meetodid on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendis ja seda peavad veel täpsustama liikmesriigid ühtse Euroopa raudteepiirkonna komitee raudteeturu seire töörühma raames.

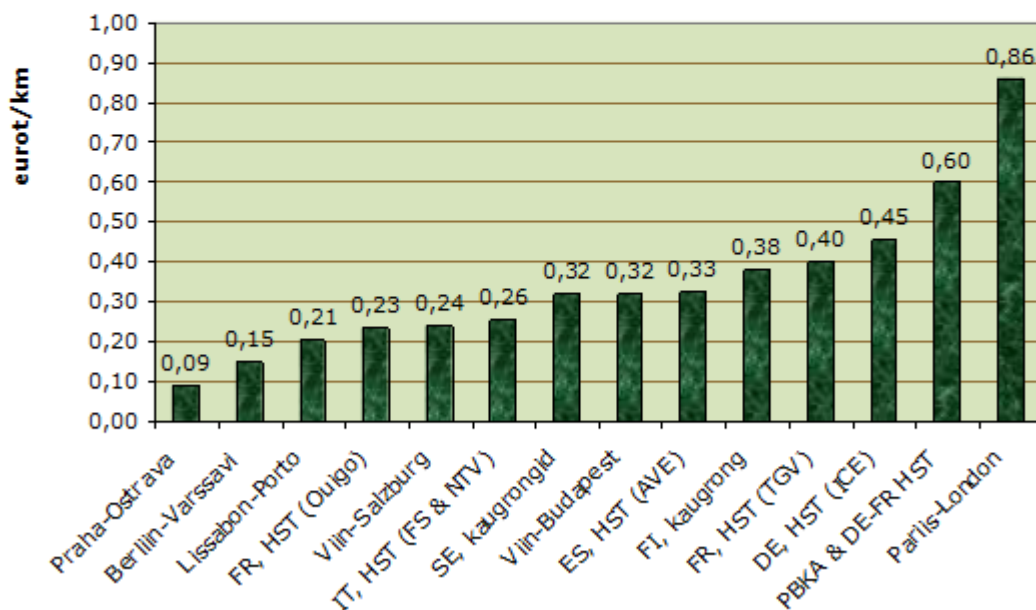
2013. aasta veebruaris jäi äriklassi ühe päeva edasi-tagasi pileti hind keskmiselt vahemikku 0,13 eurost kilomeetri kohta Praha-Ostrava liinil (kus omavahel konkureerib kolm ettevõtjat) ja 1,81 eurot kilomeetri kohta Pariisi-Londoni liinil. Samuti ulatusid pakettpiletid (*leisure tickets*)³⁹ 0,09 eurolt kilomeetri kohta Praha-Ostrava liinil 0,86 euroni kilomeetri kohta Pariisi-Londoni liinil. Huvitaval kombel osutasid kõige odavamaid kiirrongiteenuseid Ouigo – SNCFi odavreisiteenus lähetekohaga Pariisi äärelinnast Marne-la-Valléest – ja Itaalia kiirraudtee-ettevõtjad hinnaga umbes 0,25 eurot kilomeetri kohta, mis on pool TGV ja ICE'i osutatavate teenuste hinnast Prantsusmaal ja Saksamaal (0,4/0,45 eurot kilomeetri kohta), ning nende teenused on tänu sellele tunduvalt odavamad kui rahvusvahelised teenused PBKA⁴⁰ marsruudil või Prantsusmaa-Saksamaa liinidel, kus konkurentsi pole veel tekkinud (0,6 eurot kilomeetri kohta).



³⁹ Keskmine arvutati kaks nädalat varem broneeritud linnareisi ja vahetult enne väljumist ostetud piletite hinna alusel.

⁴⁰ Pariis-Brüssel-Köln-Amsterdam.

Joonis 30. Edasi-tagasi pakettpileti hinnanguline kesmine hind (eurot/km) – 2013. aasta hindade analüüs



Allikas: komisjoni talituste hinnauuring ja arvutused – vt lisatud andmed, andmed kogutud 19. veebruaril, 8. märtsil ja 1. aprillil 2013. – Komisjoni talituste töödokumendi SWD(2014) 186 11. lisa.

Avaliku teenindamise kohustuste korral on hindade võrdlemine kasutu, kuna need on reguleeritud. Mõttekam oleks võrrelda reisijate ja ühistranspordiametite osalust rahastamises.