



**SISEPOLIITIKA PEADIREKTORAAT**  
**POLIITIKAOSAKOND B: STRUKTUURI- JA**  
**ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA**

**TRANSPORT JA TURISM**

**AUTOKAUBAVEDU: MIKS ELI**  
**KAUBASAATJAD EELISTAVAD VEOAUTOT**  
**RONGILE**

**KOKKUVÕTE**

**Lühikokkuvõte**

Käesolevas uurimuses hinnatakse ELi kaubasaatjate transpordiliigi valiku mõjutegureid, tuues esile, miks kaubasaatjad eelistavad sageli maanteed raudteele. Kaubaveo pikaajaliste suundumuste analüüsile, mitmete riikide (Saksamaa, Poola, Prantsusmaa, Itaalia ja Hispaania) juhtumiuuringutele ning majandussektoris osalejatega tehtud küsitlustele tuginedes uuritakse selles dokumendis peamisi tegureid, mis mõjutavad kauba transpordiliigi valikut. Kokkuvõttes peatükis antakse varasemate kogemuste põhjal soovitusi selle kohta, milliseid võtmetegureid peaks hõlmama tõhus strateogia raudteekasutuse stimuleerimiseks.

Käesoleva dokumendi koostamist taotles Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon.

## **AUTORID**

*Steer Davies Gleave* – Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Raghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

## **VASTUTAV ADMINISTRAATOR**

Marc Thomas  
Poliitikaosakond: struktuuri- ja ühtekuuluvuspoliitika  
Euroopa Parlament  
B-1047 Brüssel  
E-post: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **TOIMETUSASSISTENT**

Adrienn Borka

## **KEELEVERSIOONID**

Originaal: EN.

## **TEAVE VÄLJAANDJA KOHTA**

Poliitikaosakonnaga saab ühendust võtta ning selle igakuist teabelehte on võimalik tellida aadressil: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Käsikiri valmis 2015. aasta märtsis.  
© Euroopa Liit, 2015.

Dokument on internetis kättesaadav aadressil:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **DISCLAIMER**

Käesolevas dokumendis väljendatud arvamuste eest vastutab ainuisikuliselt autor ning need ei väljenda tingimata Euroopa Parlamendi ametlikku seisukohta.

Teksti reprodutseerimine ja tõlkimine on lubatud mitteärilistel eesmärkidel, kui viidatakse allikale ja teavitatakse sellest eelnevalt väljaandjat ning saadetakse talle koopia.

## **KOKKUVÕTE**

### **AUTO- JA RAUDTEEKAUBAVEO ARENGUSUUNDUMUSED**

Alates 2000. aastast on raudteekaubaveo keskmine absoluutkasv olnud ELis väike. Suhteliselt vaadelduna on raudtee osakaal kaubaveos maanteevedude arvel vähenenud. Keskmine suundumus ei näita olulisi erinevusi liikmesriikide vahel.

Riigisisese arengusuundumused sõltuvad mitmest tegurist, sealhulgas raudteevõrgustike ulatusest, rahvusvahelise liikluse osakaalust kogu liikluses ning teiste transpordiliikide (nt siseveeteede) pakutavast konkurentsist. Maanteel ja raudteel veetava kauba osakaal erineb oluliselt, sõltuvalt veetava kauba liigist. Rasket puistlasti (nt kivisütt) veetakse peamiselt raudteel, samas kui kergemaid ning/või kergemini riknevaid kaupu veetakse maanteel.

### **KAUBASAATJA TRANSPORDILIIGI VALIKUT MÕJUTAVAD TEGURID**

Äärmuste ehk peaaegu alati raudteel ja kõige tõenäolisemalt maanteel veetavate kaupade kõrval mõjutavad transpordiliigi valikut mitmed mikrotasandi tegurid. Kaubasaatjate (selles protsessis peamiste otsustajate) otsused sõltuvad varasemate kogemuste laadist, veetava kauba liigist, vedajate omadustest ning vahemaa ja ajaga seotud vajadustest.

Peale selle mõjutavad transpordiliikide osakaalu pikaajalisi muutusi ka mõned üldised ja struktuursed tegurid. Need hõlmavad majanduskasvu ja kaubaveo vahelisi seoseid, kusjuures autoveod üldjuhul reageerivad majandustsükli muutustele raudteevedudest kiiremini. Raudteekaubavedu on negatiivselt mõjutanud muutused tööstusliku tootmise protsessis ning logistika killustatus; teisalt aga on uued ühendveo vormid raudteeveo jaoks suure kasvuga turusegment.

Riikide juhtumiuuringutest saadud andmed kaubasaatjate eelistuste kohta osutavad kulukaalutluste olulisusele mõnes riigis, kus raudteekaubavedu peetakse liiga kalliks (Prantsusmaa, Itaalia). Üldiselt näitavad kõik juhtumiuuringud vajadust kvaliteetsema ja paremini ühendatud raudteetaristu järele, keskendudes kitsaskohtadele (Saksamaa), läbilaskevõimele (Itaalia, Prantsusmaa) ja talitluskindlusele (Hispaania, Poola).

Mitmesugustes uurimustes on hinnatud võimalikku üleminekut autoveolt raudteeveole või ühendvedusid pakkuvatele veeteenustele; hinnangud ülemineku ulatusele kõiguvad 1 ja 14% vahel. Kirjanduses viidatakse ka 200–300 km piirile, millest suurema vahemaa puhul on raudtee eriti konkurentsivõimeline ning transpordiliigi vahetamise tõenäosus suurem. Raudteekaubavedude osakaalu realistlik üldeesmärk ELis võiks keskpikas perspektiivis olla umbes 20% sisemaavedude kogumahust tonnkilomeetrites mõõdetuna.

### **OLEMASOLEVAD TRANSPORDILIIGI VALIKULE SUUNATUD MEETMED**

ELi tasandil on käivitatud mitmeid autoveolt raudteeveole üleminekule suunatud algatusi. Nende seas on Eurovignette'i direktiiv, millega kehtestatakse väliskuludel põhinev teemaks, raudteereformid, mis avavad kaubaveoturud konkurentsile ja parandavad koostalitlusvõimet, ning sellised programmid nagu TEN-T ja Marco Polo ühendvedude taristusse ja toimimisse tehtavate investeeringute rahastamiseks.

Samal ajal on liikmesriigid rakendanud mitmesuguseid meetmeid, näiteks otsest rahalist toetust raudteetaristu arendamiseks (näiteks sobivam rööpmevahe raskemate rongide

jaoks ning haruteede uuesti kasutusele võtmine). Kokkuvõttes ei ole aga riiklikud meetmed siiski üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele oluliselt mõjutanud. Seda võib seostada raudtee- ja ühendvedudesse tehtavate investeeringute üldiselt väikese mahuga võrreldes maanteedesse investeerimisega ning raudteekaubaveo poliitikaalgatuste vähese kooskõlastamisega ELi ja liikmesriikide tasandil. Mitmes riigis on kehtestatud teemaksud, kuid nende mõju autokaubaveole on tavaliselt tasakaalustanud muud, autovedusid pigem soodustavad meetmed.

Kõige tulemuslikumad näivad olevat ühendvedudele suunatud meetmed – sihipärased toetused ühendveoettevõtjatele või peamistes ühendveo transpordisõlmedes, eeskätt sadamates kehtestatud erikord näiteks Saksamaal, Hispaanias ja Ühendkuningriigis.

## **KAUBASAATJATE      TRANSPORDILIIGI      VALIKU      MUUTMISE STRATEEGIAID**

Käesoleva uurimuse jaoks tehtud analüüs osutab, et aktiivsed strateegiad ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku soodustamiseks võivad mõjutada kaubasaatjate valikuid peamiste raudteekaubaveo konkurentsivõimet mõjutavate tegurite kaudu. Sellised strateegiad hõlmavad nii sihipäraseid õiguslikke stiimuleid kui ka taristuinvesteeringutega seotud meetmeid.

Seniste strateegiate vähese mõju ning riikide juhtumiuuringute käigus välja selgitatud heade tavade põhjal võib teha kolm peamist järeldust.

- Esiteks on ülitähtis täiustada eri haldustasandite ja eri transpordiliikide vahelise kooskõlastamise strateegiaid. Ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku programmid tuleb vältida rahaliste stiimulite süsteemitu käsitust. Igast programmist saadud kogemusi tuleb ettevõtjatega paremini jagada. Tulevases algatuses Shift2Rail tuleks selle eesmärgi täitmiseks keskenduda lahendustele, mis parandavad läbilaskevõimet ja talitluskindlust ning pikendavad Euroopa raudteesüsteemide olemusringi. Samuti on vaja kooskõlastada raudtee- ja maanteepoliitika, kuna ühe transpordiliigi konkurentsiolekorda parandavad mis tahes meetmed võivad põhjustada teisele transpordiliigile tagasilööke.
- Teiseks on oluline kohandada transpordiliigi valikule suunatud strateegiaid konkreetsetele oludele, milles neid rakendatakse. Näiteks kajastub ELi poliitika kujundamises arusaam, et kõige tõenäolisemalt läheb autoveolt raudteeveole üle pikamaa- ja piiriülene vedu.
- Kolmandaks nõuab tulemuslike strateegiate rakendamine stabiilset ja piisavat rahastamist nii ELilt kui ka liikmesriikidelt. Selles osas on abi Euroopa ühendamise rahastust, mis pakub olulisi vahendeid üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) arendamise kaasrahastamiseks. Kuna Euroopa ühendamise rahastu uue poliitika kohaselt ei toimu transpordifondide eraldatud haldamist, võib see ärgitada projektide toetajaid rahastamise nimel võistlema ning tõendama igast investeerimiskavast saadavat tõelist lisandväärtust.