



RAUDTEETRANSPORT

ELi raudteetranspordi poliitika eesmärk on luua ühtne Euroopa raudteepiirkond. Kümne aasta jooksul pärast seda, kui raudteetranspordi sektor 2001. aastal konkurentsile avati, võeti vastu kolm õigusaktide paketti ja üks uuesti sõnastatud õigusakt. Neljas pakett, milles nähakse ette ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomise lõpuleviimine, võeti vastu 2016. aasta aprillis (tehniline osa) ja detsembris (turgu puudutav osa).

ÕIGUSLIK ALUS JA EESMÄRGID

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 1. Ühise transpordipoliitika eesmärk on kaitsta nii konkurentsi kui ka teenuste osutamise vabadust. Selleks on vaja ühtlustada tehnilised, haldus- ja ohutuseeskirjad – see on riikide raudteesüsteemide koostalitlusvõime seisukohalt väga oluline. Samuti võib osutada vajalikuks teatav keskkonna- ja tarbijakaitse meetmete ühtlustamine, et vältida konkurentsimoonusi ja lihtsustada uute ettevõtjate turulepääsu.

Oma 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ ([COM\(2011\)0144](#)) seadis komisjon eesmärgi tagada, et enamik keskpika vahemaa reisijatevedusid tehakse 2050. aastaks raudteel. Keskpikas perspektiivis (aastaks 2030) tuleks kolmekordistada olemasoleva kiirraudteevõrgu pikkus ning säilitada tihe raudteevõrk kõikides liikmesriikides. Pikemas perspektiivis tuleks lõpule viia Euroopa kiirraudteevõrgustiku väljaehitamine.

SAAVUTUSED

A. Koostalitlusvõime

23. juuli 1996. aasta [direktiiviga 96/48/EÜ](#) üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja 19. märtsi 2001. aasta [direktiiviga 2001/16/EÜ](#) üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta algatas EL protsessi, mille eesmärk on tagada rongide ohutu ja sujuv liikumine ühe liikmesriigi raudteesüsteemist teise. Nimetatud direktiivide raames töötati välja mitu tehnoloogilist lahendust (nn koostalitluse tehnilised kirjeldused). Need puudutavad eelkõige selliseid olulisi aspekte nagu rongide juhtimissüsteemid, ohutus, signaalimine, kaubaveo telemaatilised seadmed, piiriülese transpordiga seotud personali koolitus, kaubavagunid ja müra vähendamine.



Mõlemat direktiivi muudeti ja ajakohastati 29. aprilli 2004. aasta [direktiiviga 2004/50/EÜ](#). Tavaraudteevõrgustikku käsitleva direktiivi kohaldamisala laiendati tervele Euroopa raudteevõrgustikule, et täita nõuded, mis tulenevad raudteevõrgustiku täielikust avamisest riigisisese ja rahvusvahelise kaubaveo teenustele (jaanuaris 2007) ning rahvusvahelise reisijateveo teenustele (jaanuaris 2010). 17 juuni 2008. aasta [direktiiviga 2008/57/EÜ](#), mida muudeti [direktiiviga 2009/131/EÜ](#) ja [direktiiviga 2011/18/EL](#), koondati varasemad direktiivid üheks tekstiks. Neljandasse raudteepaketti kuuluva 11. mai 2016. aasta [direktiiviga \(EL\) 2016/797](#) Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta sõnastati seejärel ümber ka direktiiv 2008/57/EÜ.

Selleks et vähendada rongide koostalitlusvõime tehnilisi takistusi, allkirjastasid raudteesektori esindajad ja komisjon aastatel 2005, 2008 ja 2012 vastastikuse mõistmise memorandumid Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (European Rail Traffic Management System, ERTMS) kasutuselevõtmise ja arendamise kohta. Hilisemas, 2016. aasta uues vastastikuse mõistmise memorandumis sätestati allakirjutanute vahelise koostöö ja kohustustega seotud peamised eesmärgid alates 2016. aastast. Kõik neli ERTMSi vastastikuse mõistmise memorandumit leiate [siit](#).

Riigisisene ja rahvusvaheline kaubavedu on avatud konkurentsile täielikult alates 1. jaanuarist 2007. Selleks et rahvusvahelist kaubaveovõrgustikku paremini ära kasutada ja selle koostalitlusvõimet parandada, määras EL 22. septembri 2010. aasta [määruses \(EL\) nr 913/2010](#) (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) kindlaks üheksa konkurentsivõimelist Euroopa kaubaveokoridori. Eesmärk oli muuta raudtee võrreldes muude mitut liikmesriiki läbivate kaubaveoliikidega konkurentsivõimelisemaks. Määrust (EL) nr 913/2010 muudeti 11. detsembri 2013. aasta [määrusega \(EL\) nr 1316/2013](#), millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu aastateks 2014-2020. Määrust (EL) nr 1316/2013 muudeti 25. juuni 2015. aasta [määrusega \(EL\) nr 2015/2017](#), mis käsitleb Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi, Euroopa investeerimisnõustamise keskust ja Euroopa investeerimisprojektide portaali. Komisjoni ettepanekuga [COM\(2016\)0597](#) püüti pikendada Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi kestust ning seda fondi ja Euroopa investeerimisnõustamise keskust tehniliselt täiustada. Selle ettepaneku hääletus toimus transpordi- ja turismikomisjonis (TRAN) 23. märtsil 2017 ja see jõustus institutsioonidevaheliste läbirääkimiste järel 16. oktoobril 2017.

Neljanda raudteepakiga tunnistati kehtetuks 26. juuni 1969. aasta [määrus \(EMÜ\) nr 1192/69](#) raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta ja asendati see 14. detsembri 2016. aasta [määrusega \(EL\) 2016/2337](#). Tänu neljandale raudteepaketile muudeti ka 23. oktoobri 2007. aasta [määrust \(EÜ\) nr 1370/2007](#), mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel. 14. detsembri 2016. aasta [määrusega \(EL\) 2016/2338](#) (tuntud kui avalike teenuste osutamise kohustuse määrus) muudeti [määrust \(EÜ\) nr 1370/2007](#) riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas.

B. Euroopa Raudteeagentuur

Euroopa raudteesüsteemi koostalitlusvõime ja ohutuse parandamiseks asutati 29. aprilli 2004. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 881/2004](#) Euroopa Raudteeagentuur, mille peakorterid asuvad Prantsusmaal Lille'is ja Valenciennes'is. Agentuuri peamiseks



ülesandeks seati koostalitluse tehniliste kirjelduste (KTK) ühtlustamine, registreerimine ja kontroll kogu Euroopa raudteevõrgustiku ulatuses ning Euroopa raudteede ühiste ohutusalaste eesmärkide väljatöötamine. Agentuuril endal puudub otsustusõigus, kuid ta aitab komisjonil koostada otsuste ettepanekuid. 16. detsembri 2008. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 1335/2008](#) anti Euroopa Raudteeagentuurile uusi ülesandeid. Neljandasse raudteepaketti kuuluva 11. mai 2016. aasta [määrusega \(EL\) 2016/796](#), mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit, tunnistati kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 ja asendati see, et aidata kaasa ühtse Euroopa raudteepiirkonna edasisele arengule ja tulemuslikule toimimisele, tagada raudtee kõrge ohutustase ja koostalitlusvõime ning suurendada raudteesektori konkurentsivõimet. Euroopa Liidu Raudteeamet on nüüd ainus asutus, kellel on õigus anda välja lube piiriüleses liikluses kasutatavale veeremile (vedurid ja vagunid) ja ühtseid ohutustunnistusi raudteeveo-ettevõtjatele, kes tegutsevad rohkem kui ühes liikmesriigis.

C. Sotsiaalne ühtlustamine

[Nõukogu 18. juuli 2005. aasta direktiiviga 2005/47/EÜ](#) määratakse kindlaks raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimused. Direktiiv põhineb Euroopa raudteesektori sotsiaalpartnerite vahelisel kokkuleppel. Lisaks on 23. oktoobri 2007. aasta [direktiivi 2007/59/EÜ](#) eesmärk ühtlustada ELis veduri- ja rongijuhtide kvalifikatsiooni ja sertifitseerimise miinimumnõuded. Direktiivi kohaselt peab kõikidel rongijuhtidel olema vedurijuhiluba ning ühtlustatud täiendõppe läbimise tunnistus. Sellest lähtuvalt nähakse direktiivis ette dokumentide vastastikune tunnustamine. Alates 2011. aasta oktoobrist antakse sertifikaate ja juhilubasid välja juhtidele, kes osutavad piiriüleseid teenuseid, kabotaažiteenuseid või kaubaveoteenuseid teises liikmesriigis või kes töötavad vähemalt kahes liikmesriigis.

D. Raudteeveo-ettevõtjate juurdepääs taristule

19. juuni 1995. aasta [direktiivis 95/18/EÜ](#) raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta sätestatakse, et kõikide liikmesriikide taristule juurdepääsuks peab raudtee-ettevõtjal olema tegevusluba. Tegevusluba antakse välja liikmesriigis, kus ettevõtja on registreeritud, kui täidetud on teatavad üldtingimused (hea maine, finantsnõuetele vastavus ja ametialane pädevus). Direktiivi muudeti 26. veebruari 2001. aasta [direktiiviga 2001/13/EÜ](#), millega raudteeveo-ettevõtjatele kehtestati kogu ühenduse territooriumil kehtivad tegutsemistingimused (ohutus-, tehnilised, majanduslikud ja finantstingimused) ja Euroopa piiriüleses võrgustikus osutatavatele kaubaveoteenustele loa andmise menetlus.

[Direktiivid 95/18/EÜ](#) ja [2001/13/EÜ](#) asendati ja tunnistati kehtetuks 21. novembri 2012. aasta [direktiiviga 2012/34/EL](#), millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond. Selles koondati ühte teksti raudteesektori arendamise (mille keskmes on muu hulgas raudteetaristu majandamise ja veoteenuste osutamise lahushoidmine), raudteeveo-ettevõtjatele lubade väljastamise ja taristu kasutustasude määramise peamised põhimõtted. Kokkuvõttes tugevdatakse direktiiviga konkurentsi, kuna selles nähakse ette läbipaistvamad turulepääsu tingimused, raamatupidamisarvestuste selge lahusus ja riiklike reguleerivate asutuste tugevdamine. Direktiivis määratletakse



üksikasjalikumalt võrgustikule ja teenustele juurdepääsu tingimused ning tasude kehtestamise eeskirjad.

Neljas raudteepakett koostati selleks, et viia lõpule viia lõpule ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomine ja parandada koostalitlusvõimet. Paketi eesmärk oli avada avaliku teenindamise lepingud riigisisestel turgudel konkurentsile, et parandada riiklike reisijateveoteenuste kvaliteeti ja tõhusust. 14. detsembril 2016. aastal võeti vastu [direktiiv \(EL\) 2016/2370](#) (tuntud ka kui juhtimise direktiiv), millega muudeti direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteetaristu juhtimise osas.

Ka 19. juuni 1995. aasta [direktiivi 95/18/EÜ](#) raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta muudeti 29. aprilli 2004. aasta [direktiiviga 2004/49/EÜ](#), mille kohaselt peavad kõik raudtee-ettevõtjad taristule juurdepääsuks omama ohutussertifikaati. Direktiivi 2004/49/EÜ muudeti 16. detsembri 2008. aasta [direktiiviga 2008/110/EÜ](#), mida tuntakse ka kui raudteede ohutuse direktiivi. Neljandasse raudteepaketti kuuluva 11. mai 2016. aasta [direktiiviga \(EL\) 2016/798](#) raudteeohutuse kohta tunnistati direktiiv 2008/110/EÜ kehtetuks.

E. Raudteemüra

Raudteeveeremi ja -taristu tekitatava mürasaaste vähendamiseks loodavate ELi meetmete vastuvõtmisele pandi alus 25. juuni 2002. aasta [direktiiviga 2002/49/EÜ](#), mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega (müradirektiiv). Sellest lähtuvalt võeti 2003. aastal vastu suunised raudteemüra arvutamise meetodite kohta ja 2006. aasta juunis jõustusid ELis kasutatava veeremi mürataseme piirnormid. 2011. aasta aprillis muudeti komisjoni otsusega raudteevõrgustiku veeremi koostalitluse tehnilisi kirjeldusi. 8. juulil 2008 avaldas komisjon teatise olemasoleva veeremi raudteemüra vähendamist käsitlevate meetmete kohta ([COM\(2008\)0432](#)), milles püstitati eesmärk moderniseerida 2015. aastaks kõik kaubavagunid. Püüdes ergutada raudtee-ettevõtjaid paigaldama oma vagunitesse vähe müra tekitavat pidurisüsteemi, nähti [direktiivis 2012/34/EL](#) ette ka uus, müra alusel astmestatud taristu kasutustasude süsteem (Euroopa rongijuhtimissüsteem (ETCS)). Müra alusel astmestatud taristu kasutustasud peaksid eelkõige kehtima kaubavagunitele, mis ei vasta üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi allsüsteemi „veerem – müra“ koostalitluse tehnilise kirjelduse nõuetele. Nagu eespool mainitud, muudeti direktiivi 2012/34/EL neljanda raudteepaketi, nimelt 14. detsembri 2016. aasta [direktiiviga \(EL\) 2016/2370](#), mis käsitleb riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamist ja raudteetaristu juhtimist.

EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Euroopa Parlament on oma seadusandlike volituste raames toetanud enamikku komisjoni ühtlustamissetpanekutest, rõhutades samal ajal teatavaid konkreetseid aspekte:

1. oma [11. märtsi 2008. aasta resolutsioonis](#) jätkusuutliku transpordipoliitika kohta toetas parlament sõnaselgelt raudteeliikluse ohutus-, juhtimis- ja signaalimissüsteemi ERTMS/ETCS kasutuselevõtmist, et kõrvaldada tehnilised



takistused, ning nõudis meetmete võtmist ühtse Euroopa raudteepiirkonna loomiseks;

2. oma [11. märtsi 2009. aasta resolutsioonis](#) keskkonnahoidliku transpordi ja väliskulude sisestamise kohta palus parlament komisjonil astuda viivitamatult samme selleks, et esitada konkreetsete ettepanekud kõigi transpordiliikide kohta. Samuti kutsus ta komisjoni üles esitama põhjalikku kava väliskulude arvutamiseks ja maksustamiseks ning nende mõju hindamiseks arusaadava mudeli alusel. Lisaks kutsus parlament komisjoni üles esitama ettepanekut võtta vastu direktiiv veduritele ja vagunitele müra järgi diferentseeritud raudtee kasutustasude rakendamise kohta, et luua raudtee-ettevõtjatele võimalikult kiiresti stiimulid üleminekuks vähem müra tekitavale veeremile;
3. Oma [9. septembri 2015. aasta resolutsioonis](#) 2011. aasta transpordipoliitika [valge raamatu](#) rakendamise kohta: vahekokkuvõtte ja edasised sammud säästva liikuvuse suunas, nõudis parlament seoses raudteetranspordiga neljanda raudteepaketi kiiret vastuvõtmist. Eesmärgiks oli tagada raudteereisijateveo siseturu tasakaalustatud avamine, sõltumatus taristuettevõtjatest, avaliku teenindamise lepingutega seotud võistupakkumine, raudtee ohutuse ja koostalitlusvõime kõrgeim tase ning Euroopa Raudteeagentuurile piisava hulga töötajate ja küllaldaste rahaliste vahendite eraldamine, et tagada selle ameti suutlikkus täita oma ülesannet veeremiüksuse kasutuselevõtu lubasid ja ohutussertifikaate väljastava universaalteenistusena.

TRAN-komisjonis on vaadanud läbi uuesti sõnastatud ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta ([COM\(2017\)0548](#)). Novembris 2008 võttis Euroopa Parlament vastu ettepanekut käsitleva resolutsiooni. Oktoobris 2019 teatati täiskogu istungil transpordi- ja turismikomisjoni otsusest alustada teksti üle institutsioonidevahelisi läbirääkimisi ([2017/0237\(COD\)](#)).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

