

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

---

*Istungidokument*

LÕPLIK  
**A6-0219/2007**

8.6.2007

## **RAPORT**

Esimese raudteepaketi ellurakendamine  
(2006/2213(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Michael Cramer

**SISUKORD**

	<b>lehekülg</b>
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI.....	10
MENETLUS.....	18

## EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

### esimese raudteepaketi ellurakendamise kohta (2006/2213(INI))

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse komisjoni teatist Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele esimese raudteepaketi ellurakendamise kohta (KOM(2006)0189) ja selle juurde kuuluvat komisjoni talituste töödokumenti (SEK(2006)0530);
  - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EÜ ühenduse raudteede arendamise kohta<sup>1</sup>;
  - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta<sup>2</sup>;
  - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta<sup>3</sup>;
  - võttes arvesse oma 15. juuni 2006. aasta otsust Euroopa raudtee-signalisatsioonisüsteemi ERTMS/ETCS kasutuselevõtu kohta<sup>4</sup>;
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
  - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0219/2007),
- A. arvestades, et esimese raudteepaketi eesmärk on raudteeveonduse taaselustamine, mis oleks esimene etapp üleeuroopalise ühtse raudteevõrgu loomisel, ja kiirendada edasiminekut kaubavedude ümbersuunamisel maanteedelt raudteele;
- B. arvestades, et Euroopa Parlament palus komisjoni kolmanda raudteepaketi esimese lugemise ajal esitada aruanded esimese ja teise raudteepaketi mõjude kohta;
- C. arvestades, et transpordisektori arvele langeb 15–30% kogu Euroopa Liidu süsinikdioksiidi heitest ja seetõttu tuleb kiirendada liikluse ümbersuunamist maanteedelt raudteele ja siseveeteedele, millel on kliimale vähem negatiivne mõju;
- D. arvestades, et ühelt transpordiliigilt teise üleminekul ja ühendvedude skeemide optimeerimisel ei ole seni rahuldavaid tulemusi saavutatud ning esimene raudteepakett ei

---

<sup>1</sup> EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1.

<sup>2</sup> EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26.

<sup>3</sup> EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29.

<sup>4</sup> Vastuvõetud tekstid, P6\_TA(2006)0275.

ole veel andnud soovitud tulemusi;

- E. arvestades, et raudtee-, maantee-, õhu- ja meretranspordi vahelise konkurentsi ja koostöö aluseks olevad tingimused avaldavad kindlasti mõju iga transpordiliigi võimsusele, mille tõttu kõikides aruteludes transpordiliikide tõhususe ja konkurentsivõime kohta tuleb lähtuda nendevahelisest õiglasest konkurentsist;
- F. arvestades, et keskkonnale kahjulik maanteetransport on soodsamas olukorras kogu ELi hõlmava kinnitatud ülempiiriga teemaksude süsteemi tõttu, mille kohaselt teemaksud kehtestatakse vabatahtlikkuse alusel enamasti ainult kiirteedele ja ainult veoautodele, võtmata arvesse väliskulusid;
- G. arvestades, et teemaksud on väga edukalt kaasa aidanud liikluse ümbersuunamisele maanteedelt raudteele – näiteks Šveitsis – ja et see on eriti huvipakkuv eeskuju ELi transpordipoliitikale eelkõige selle tõttu, et autokaubavedude tõhustumisega on tarbijate kulud kasvanud üksnes 0,5%;
- H. arvestades, et Euroopa Liidu kokkulepe Šveitsiga, samuti Alpide kaitse konventsiooni liiklusprotokollide allkirjastamine, millega otsustati Alpe läbiva kaubaveo ulatuslik üleviimine raudteele, on pannud kindla aluse Euroopa Liidu tuleviku transpordipoliitikale;
- I. arvestades turu avamise ulatust ja turule sisenevate ettevõtjate arvu nii Euroopas kui ka väljaspool, väikestes ja suurtes, uutes ja vanades liikmesriikides, on kogemused väga erinevad; arvestades, et konkurents on ennast õigustanud seal, kus see on avatud, ja väiksemad raudtee-ettevõtjad täidavad sageli edukalt turuosi, mida suured ettevõtted ei pea tulusaks;
- J. arvestades, et algul viieteistkümnelt kahekümne viieni ja nüüd juba kahekümne seitsme liikmesriigini laienenud Euroopa Liidus on tõusnud riikide arv, kelle raudteesektori struktuur erineb vanade liikmesriikidega võrreldes oluliselt, raudteetranspordi jaoks tähendab see omakorda võimaluste ja riskide asetuse muutumist; arvestades, et Euroopa Liidu laienemine ja Euroopa Liidu naabruspoliitika nõuavad ELi raudteepoliitikalt erinevate tingimustega kohanemist;
- K. arvestades, et mõnes uues liikmesriigis, eriti Balti riikides, moodustavad kaubaveod kolmandatesse riikidesse ja kolmandatest riikidest peaaegu poole kõikidest kaubavedudest; raudteesektori liberaliseerimist takistavad ELi naaberriikide erinevad õigusraamistikud ning ELi ja nende riikide vahelise aktiivse dialoogi puudumine; selle tulemusena on traditsioonilistel raudtee-ettevõtetel koostöö tegemisel muude kui ELi raudtee-ettevõtjatega turgu valitsev seisund;
- L. arvestades, et raudteevõrkude avamine on üks asjaoludest, mis on tõstnud raudteekaubavedude mahtu Ühendkuningriigis 60%, Madalmaades 42,5%, Poolas üle 30% ja Saksamaal 25%, kuid Prantsusmaal, kus riigi raudteedel praegu praktiliselt konkurentsi ei ole, on see vähenenud 28%; arvestades, et see mõjutab ka töökohti ja pakutavate teenuste kvaliteeti ning eriti kliimat, sest varem raudteel veetud kaupu veetakse nüüd maanteedel;
- M. arvestades, et see on eelkõige seotud asjaoluga, et näiteks Saksamaa raudteevõrgus, kus

turg avati konkurentsile kavandatud tähtajast tunduvalt varem, tegutseb 274 litsentsitud raudteekaubaveo-ettevõtjat, Poolas 60, kuid Prantsusmaal, kus turu avamise tähtajast peeti rangelt kinni, ainult viis, rääkimata sellistest riikidest nagu Soome ja Sloveenia, kus riigil on monopol ja mingit konkurentsi seal ei ole;

- N. arvestades, et raudtee infrastruktuuri kasutustasude õiglane ja läbipaistev rakendamine on igasuguse konkurentsi tekkimise vältimatu eeltingimus selles sektoris; arvestades, et direktiiv 2001/14/EÜ sätestab küll kasutustasu piirkulu põhimõtteid, kuid jätab teemaksude kohaldamisel otsustusruumi, mille kasutamine viib liikmesriikides väga erinevate tariifisüsteemide ja -määrade kehtestamiseni; arvestades, et erineva suurusega summad, mis liikmesriigid raudteesse investeerivad, peegeldavad infrastruktuuri haldajate kehtestatud kasutustasude erinevusi;
- O. arvestades, et senised kogemused ja konkurentsi ulatuse hetkeseis näitavad, et raudteesüsteem toimib ka siis, kui raudteevõrgu ja käitamise lahutamine on seadusega reguleeritud;
- P. arvestades, et vagunilastiveod osakaaluga üle 50%, millest sõltuvad raudtee-ettevõtete arvukad kliendid, kujutab endast Euroopa raudteekaubaveo olulist koostisosa;
- Q. arvestades, et olemasolev statistika raudteeõnnetuste kohta on küll lünklik, aga raudteeohutuse positiivne areng ka pärast kaubaveoturu avamist näitab, et turu kõige ulatuslikumalt avanud liikmesriikides ei ole ohutuse langust täheldatud; arvestades, et ohutustunnistuste kasutamist praktikas takistavad rakendamisprobleemid, läbipaistmatus, aga ka halduslikud tõkked,

#### Transpordiliikidevahelise konkurentsi tingimused

1. tuletab meelde, et ELi transpordipoliitika keskseks eesmärgiks on raudteeliikluse taaselistamine, mille vajalikkust selgitavad suurenev liikluskoormus, suurenev heide ja piiratud energiavarud ning tuhanded liiklusõnnetuste ohvrid, ja kutsub komisjoni üles seda arvestama ka esimese raudteepaketi põhimõtete õigusaktidesse ülevõtmisel;
2. on seisukohal, et Eurovignette 2 direktiiv on esimene samm õiglase transpordiliikidevahelise konkurentsi suunas: õiglane konkurents ei ole võimalik, kui ELis on kasutustasude kehtestamine kohustuslik kõikidele rongidele kõikidel raudteedel, kuid teemaksudel on ELis ülempiir, neid võetakse vabatahtlikkuse alusel enamasti ainult kiirteedel ja ainult veoautodelt ilma hindades väliskulusid arvesse võtmata; palub seetõttu komisjonil esitada 2008. aastaks direktiiv (vrd direktiivi 2006/38/EÜ artikli 1 lõiget 9), milles Eurovignette on viidud vastavusse infrastruktuuride kasutustasude süsteemiga, teemaksud on muudetud kohustuslikuks kõikidele üle 3,5-tonniste veoautodele kõikidel ELi teedel ilma lünkadeta ja väliskulud on arvesse võetud;
3. kutsub komisjoni üles võtma Šveitsiga sõlmitud lepingu ja Alpide kaitse konventsiooni liiklusprotokollide põhimõttest lähtuvaid meetmeid Alpe läbivate kaubavedude üleviimiseks;
4. on arvamusel, et ülipikad raskeveokid (nn gigaliners) kahjustavad veel suuremal määral raudtee konkrentsi positsioone; väljendab kartust, et ülipikkade raskeveokite lubamine

kogu Euroopas hävitab nii kauba vagunilastiveo kui ka kombineeritud transpordi, ning on seetõttu vastu igale sellisele meetmele;

5. märgib, raudtee- ja õhuvõtte vahelist konkurentsi on moonutatud; on arvamisel, et lennukipetrooli maksuvabastus ja rahvusvaheliste lennupiletite käibemaksuvabastus tuleks kiireloomulise küsimusena võtta arutusele rahvusvahelisel ja ELi tasandil;
6. peab Euroopa transpordipoliitika eesmärgiga kokkusobimatuks, et liikmesriigid kehtestavad raudteekaubavedudele suured infrastruktuuri kasutustasud, kuid suurtelt veoautodele teemaksu ei kehtesta;
7. rõhutab, et raudteevõrgu koostalitlusvõime on ikka veel peamiseks takistuseks üleeuroopalise ühtse raudteevõrgu loomisel ja tunneb heameelt komisjoni otsuse üle esitada sellel teemal uus algatus; on seisukohal, et liberaliseerimine oleks pidanud toimuma käsikäes koostalitlusvõime edenemisega, ja avaldab kahetsust, et need kaks protsessi on edenenud väga erineva kiirusega; juhib tähelepanu sellele, et raudteevõrkude avamine konkurentstile annab tulemusi ainult juhul, kui on olemas tegelik üleeuroopaline ühtne raudteevõrk; nõuab selle küsimuse käsitlemist tulevikus esmatähtsana;
8. palub komisjonil kaasajastada ja arendada transpordiliikidevahelisi infrastruktuure, eelkõige ühenduskohad sadama infrastruktuuridega;

#### Koostalitlusvõime tõstmise raamtingimused

9. rõhutab, et raudteeliikluse koostalitlusvõimet tuleb ka edaspidi parandada, et suurendada raudteede konkurentsivõimet; nõuab sellega seoses, et need kuus koridori, mille osas EL on jõudnud koordinaator Karel Vincki abiga kokkuleppele raudtee-ettevõtjate ja liikmesriikidega (A: Rotterdam-Genova, B: Napoli-Berliin-Stockholm, C: Antwerpen-Basel/Lyon, D: Sevilla-Lyon-Torino-Trieste-Ljubljana, E: Dresden-Praha-Brno-Viin-Budapest, F: Duisburg-Berliin-Varssavi), varustatakse kiiresti ja lünkadeta Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga (ERTMS);
10. julgustab komisjoni Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi ERTMS rongidele paigaldamise positiivse näite eeskujul laiendada riigiabi ka veeremile kaubavagunite müra vähendamiseks, sest sellega säästetakse raha infrastruktuuri investeerimiseks;
11. tunnistab, et võimalus anda soodustusi raudtee reisijateveole raudteekaubavedude arvelt neile äärmiselt kõrgete infrastruktuuride kasutustasude kehtestamisega, on asjaolu, mis kahjulikult mõjutab raudteekaubavedude konkurentsivõimet; märgib, et raudtee-ettevõtjate selline tegevus on nende ettevõtjate liikmesriikide poolse alarahastamise otsene tulemus; nõuab seetõttu, et komisjon võtaks kõik õiguslikud meetmed sellise tegevuse lõpetamiseks;
12. palub komisjonil võtta meetmeid toetuste kasutamise tava vastu, mille puhul ELi transpordisektorile eraldatud toetused voolavad liikmesriikidesse, mis kasutavad seda peaaegu eranditult teedevõrgu rahastamiseks, jättes raudteed hooletusse; on seisukohal, et kaasrahastamise puhul tuleks vähemalt 40% eraldatud vahenditest suunata raudteedele;
13. märgib, et kolm Balti liikmesriiki on rakendanud ELi õigusakte ja on oma turgusid

liberaliseerimas, kuid nende naaberriik Venemaa ei ole seda teinud. Seda eriolukorda tuleks Euroopa Komisjoni aruandes tunnistada;

14. toetab komisjoni tegevust üleeuroopalise raudteekaubaveo võrgu edasisel edendamisel ja loodab, et toetatakse eelkõige esmatahtsaid üleeuroopalise raudteevõrgu projekte;
15. nõuab, et komisjon esitaks soovitused raudteede finantsstruktuuri jätkusuutlikuks reformimiseks (vt direktiivi 91/440 artiklit 9);
16. innustab komisjoni koostama tööstusettevõtteid kaubaraudteevõrguga ühendavate raudteeliinide taastamise ja olemasolevate ühenduste säilitamise tegevuskava;
17. palub komisjonil kaaluda infrastruktuuri kasutustasude läbipaistvama ja prognoositava kehtestamise võimalust, määratledes rahvusvaheliste koridoride hindade minimaalse ühtlustamise põhimõtte, mis sõltuvad raudtee-ettevõtjate investeringutest koostalitlusvõime parandamiseks;

#### Raudteevõrgu ja käitamise lahutamise reguleerimine

18. peab raudteepoliitika võtmeküsimuseks raudtee infrastruktuuri ja käitamise lahutamist, arvestades infrastruktuuri haldajate kesksel rolli sektoris, ja peab hädavajalikuks ühendada see sõltumatu ja läbipaistva reguleeriva asutuse loomisega, millele eraldatakse nõuetekohased vahendid;
19. on seisukohal, et nii lahutamine kui ka ühendamismudelid peavad olema kooskõlas ühenduse õigusega, tingimusel et oluliste ülesannete sõltumatus on tagatud kooskõlas direktiiviga 2001/14/EÜ; on seisukohal, et kõikidel juhtudel see nii ole, nagu ilmneb turule sisenevate ettevõtjate hulgalistest kaebustest, kes konkureerivad vanade riiklike raudtee-ettevõtjatega; nende kaebused sisaldavad või on sisaldanud järgmist:
  - ei ole võimaldatud juurdepääsu võrgule või tulusale liinile, sest see oli antud juba turgu valitsevasse kontserni kuuluva ettevõtja käsutusse;
  - taotlusi ei rahuldatud, sest pöörangud olid juba varem ümber ehitatud ja/või haruteed lammutatud;
  - teatud lõikudel kehtestati – põhjendamatult – madal sõidukiirus, et kahjustada konkurentide ühenduste kindlust;
  - puudus võimalus kasutatud vedurite ostmiseks, sest vedurid olid juba varem vanarauaks lammutatud või takistasid riiklikud raudtee-ettevõtjad potentsiaalsetel ostjatel vedurite ostmist;
  - infrastruktuuri kasutustasusid suurendati järsult pärast seda, kui varem riigile kuulunud raudtee-ettevõtte oli ostetud;
  - infrastruktuuri kasutustasude tõstmisest teavitati nii lühikese aja jooksul, et seda polnud hinnakujunduse juures enam võimalik arvesse võtta, samal ajal teavitati turgu valitsevasse kontserni kuuluvat ettevõtjat varakult;

- kontsernisest ristsubsideerimist ei takistatud, sest osa kaebajate makstud infrastruktuuri kasutustasudest anti üle valdusettevõtjale, selle asemel et neid infrastruktuuri arendamiseks kasutada, mis mitte ainult ei parandanud nende tulemusi, vaid võimaldas neil ka turul oma teenust odavamalt osutada;
  - riigile mittekuuluvad ettevõtted maksavad energia eest sageli kõrgemat hinda kui kontserni tüdarettevõtted, isegi kui energiaga varustamine on antud valdusettevõtjale ja Frankfurti ringkonnakohtu otsuse kohaselt on see isegi lubatud;
  - riigid esitavad eriti vedurite puhul litsentside taotlemiseks erinevaid nõudeid ja iga liikmesriik lubab oma võrku kasutada vaid selles riigis väljastatud litsentsi alusel, mis võtab väga palju aega ja on ülemääraselt kulukas;
20. teeb kindlaks, et vagunilastivedude uute pakkujate turuletulek sõltub kaubajaamade tõhusast tööst; peab vajalikuks koostajaamade erapooletut käitamist, et tagada kõigi ettevõtete mittediskrimineeriv osalemine, ja kutsub komisjoni üles kaaluma vastavate täienduste tegemist Euroopa Liidu õiguses;
  21. kutsub komisjoni üles muutma riigipiiridesse jäävat raudteesüsteeme selliselt, et igal raudtee-ettevõtjal, kes vastab õiguslikele ja tehnilistele nõuetele ühes liikmesriigis, on võimalik osutada transporditeenust kogu Euroopa raudteevõrgus (vastastikune tunnustamine); sellega ei edendata mitte ainult üleeuroopalist, vaid ka piiriülest regionaalliiklust ja lõpetatakse ka auto- ja lennuliikluse eelistamine, mis on kestnud juba aastaid;
  22. palub komisjonil viivitamatult alustada kohtumenetlust nende liikmesriikide vastu, kes ei ole esimest ja/või teist raudteepaketti ettenähtud tähtjaks rakendanud;
  23. märgib, et esimese raudteepaketi rakendamine tuleb muuta absoluutseks prioriteediks, sealhulgas testkriteeriumid, mis on kehtestatud komisjoni aruande lisas esimese raudteepaketi rakendamise kohta;
  24. raudteede osa kaubavedude turul on 25 liikmesriigiga Euroopa Liidus alates 2001. aastast järjest stabiilsemaks muutunud ja parimaid tulemusi võib näha liikmesriikides, kes esimesena alustasid oma raudteeveonduse uuendamist ühenduse direktiivide ja turu avamise ootuses, välja arvatud Balti riikides, kes kasutavad oma väga erilist geograafilist asukohta ja veetavate kaupade laadi;
  25. märgib, et Euroopa raudteede suutlikkuse puudujääkidel on negatiivne mõju raudteede kasutamisele teiste transpordiliikidega võrreldes; palub komisjonil enne 2007. aasta lõppu uurida direktiivi 2001/14/EÜ artiklite 22, 25 ja 26 mõju nendes kirjeldatud suutlikkuse analüüsi ja suutlikkuse tugevdamise plaanile infrastruktuuride ummistuste juhul;
  26. on seisukohal, et sektori konkurentsivõime arendamine praegu turu avamise abil tähendab investeringute toetamist tulevikus, millega tagatakse kasv ja tööhõive, mis on Lissaboni strateegia eesmärk. Lisaks sellele valib ühendus keskkonnasõbraliku transpordi arendamisega teadlikult säästva transpordi arendamise;
  27. rõhutab raudtee-ettevõtjate sõltumatus tähtsust, nagu on sätestatud muu hulgas direktiivi



91/440/EMÜ artiklis 5 seoses tehnilise, organisatsioonilise ja finantsjuhtimisega, ning märgib sellise rolli positiivset mõju raudtee kui transpordiliigi arengule;

28. rõhutab Euroopa sotsiaalse dialoogi tähtsust, et takistada liberaliseerimisprotsessil tee avamist sotsiaalsele dumpingule;

29. teeb presidendile ülesandeks esitada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

## SELETUSKIRI

Esimene raudteepakett peaks esitama põhimõtted kaubaveo üleviimiseks maanteelt raudteele. Riigi monopolid peaksid osalema konkrentsis, mis avab raudteevõrgud ja juhatab sisse Euroopa aastakümnete vältel unarusse jäetud raudteevõrkude ajakohastamise. Transpordi üleviimine maanteelt raudteele on vajalik ka julgeoleku-, ökoloogilistel ja majanduslikel põhjustel, kui Euroopa ei taha lämbuda ummikutes ja heitgaaside kätte ning soovib oluliselt kahandada liiklusohvrite ülisuurt arvu.

Maaailmapanga analüütiku Nicholas Sterni raporti murettekitava prognoosi kohaselt asetuvad kliimamuutuse ohud rohkem kui kunagi varem avalikkuse tähelepanu keskmesse. Seejuures muutub üha selgemaks, et transpordipoliitikas otsustavalt suunda muutmata ei ole ülemaailmset soojenemist võimalik peatada.

Mõnikord aitab probleemi olemust selgelt kirjeldada jogurtitopsi näide: enne ostukeskuse riivile jõudmist on see meie maanteedel läbinud peaaegu 10 000 kilomeetrit – ja pikale teekonnale vaatamata maksab maasikajogurt ikkagi ainult umbes 40 eurosent. Liiklus läheb keskkonnale ja ühiskonnale kalliks maksma, kuid maanteel ja õhus pole ta ettevõtja jaoks mingi kulutegur. Tulemuseks on aga pidevalt kasvav liiklussektor. Raskeveoautode liiklus Saksamaa maanteedel on alates 1980. aastatest kolmekordistunud. Ajavahemikul 1993–2000 kasvas lennureisijate arv Euroopa Liidus umbes 10% aastas.

Selline kasv on ka põhjuseks, miks kliimahävitaja CO<sub>2</sub> heide ei vähene, vaid on ajavahemikus 2000–2004 tervelt 1% võrra aastas suurenenud. Saasteaine õhkupaiskamine on alates 1990. aastast peaaegu 25% võrra suurenenud. Lennuliikluses on see isegi kahekordistunud. Euroopa Liidus põhjustab liikuvus veidi alla 30% kõigist kliimat ohustavast CO<sub>2</sub> heitest.

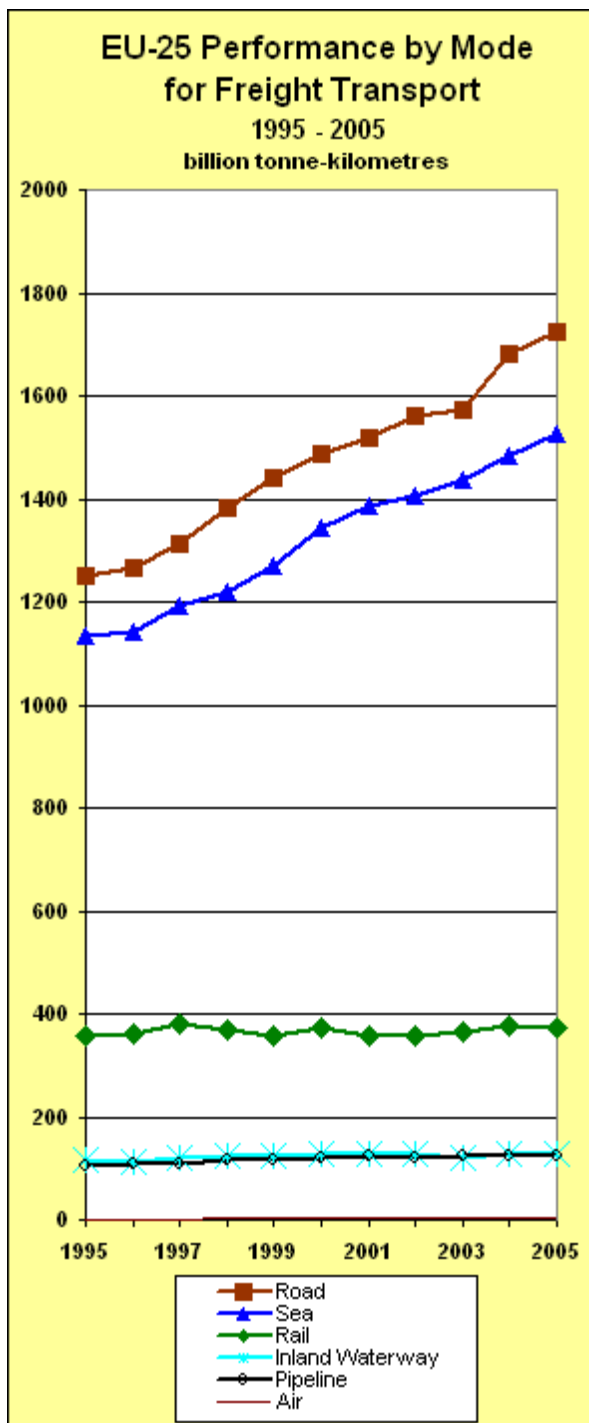
Kirjeldatud olukorra põhjuseks on asjaolu, et raudteevõrkude avamine kaubaveole ei ole soovitud tulemusi andnud. Saavutatud sõltub küll ka raudteesektori arendamisest, kuid on esmajoones siiski keskkonnasõbralikku raudteed diskrimineeriva erinevate transpordiliikide ebaausa konkurentsi tagajärg.

Komisjon esitab transpordiliikide lõikes järgmise arenguprognoosi:

[http://ec.Euroopa.EL/transport/transport\\_policy\\_review/doc/2006\\_3167\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.Euroopa.EL/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf)

(Allikas: Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte, lk 36)

Alljärgnev komisjoni koostatud tabel kirjeldab transpordiliikide arengut kaubaveos aastatel 1995–2005:



Source: ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2006  
Part 3 : Transport  
European Commission DG for Energy and Transport  
in co-operation with Eurostat

Euroopa raudteesektoril lasub kohustus kehtestada teemaks kõigil raudteeliinidel kõigi rongide jaoks infrastruktuuri kasutustasude näol. Kõige kardetavama ja kõige rohkem heitgaase tootva konkurendi autoliikluse puhul aga kehtestatakse teemaks peamiselt maanteel ja reeglina üksnes veoautodele kaaluga üle 12 tonni. Maksude ülempiir on kindlaks määratud, väliskulusid selle hulka praegu ei arvestata ja teemaksu kehtestamine on vabatahtlik.

Et lõpetada keskkonnale kahjuliku veoautoliikluse edasine soodustamine, peame tingimata takistama üle 60tonnise kogukaaluga ülipikkade raskeveokite liiklemist. Nende liiklusesse lubamine kogu Euroopa Liidus tõrjuks täielikult välja kauba vagunilastiveo raudteel, mis moodustab 50% kogu raudteekaubaveost.

Teatud ELi liikmesriigid ei osuta üldse või osutavad väga vähe riigiabi raudtee-ettevõtjatele, kes on seetõttu sunnitud reisijateveo rahastamiseks nõudma kaubaveo eest kõrget kasutustasu. Samal ajal ei rakenda need riigid maanteedel mingeid teemakse, mistõttu kõnealune poliitika on muutunud lausrünnakuks raudteekaubaveo vastu. Komisjon peab sellist praktikat õigusvastaseks, aga tal puuduvad võimalused olukorra muutmiseks.

Samal ajal voolab Euroopa Liidu raha aga riikidesse, kes peaaegu eranditeta rahastavad sellega oma maantee-ehitust ja lasevad raudteevõrgul laguneda. Eriti murettekitav on uute liikmesriikide raudteesectori taandareng.

Šveitsis seevastu on liikluse üleviimine korda läinud. Nädalavahetusel ja öösel kehtib seal veoautode sõidukeeld. Veoautodele kehtestatud teemaks on neli korda kõrgem kui Saksamaal ja seda kohaldatakse kõigil maanteedel ning kõigile veoautodele, mille kaal ületab 3,5 tonni. Teemaksust saadud tulu investeeritakse raudteede ajakohastamisse, samal ajal on peatatud läbi Alpide kulgevate maanteedehitamine. 2001. aastal alanud raskeveokiliikluse vähendamine on jõudnud selleni, et naftasaaduste transport on maanteelt jälle tagasi raudteele viidud. Enne teemaksu kehtestamist toimus 70% sellest veost maanteel, käesoleval ajal aga 70% raudteel. Šveitsis ei suundunud liiklus kiirteedelt tavateedele ning suuri veoautosid ei asendatud väikestega. Tarbijate kulud kasvasid aga üksnes 0,5%.

Ka konkurents lennuliiklusega on diskrimineeriv. Lennukikütuse aktsiisimaksust vabastamine – mis toimus rohkem kui pool sajandit tagasi, et oma arengu alguses seisvat lennuliiklust rahaliselt tagant tõugata – lubab lennuettevõtetal praegu transportida oma kliente pealinnade vahel nii-öelda „taksohinnaga“.

Kõik riigid ei soodusta kliimat ohustavat lennuliiklust. Madalmaad näiteks maksustavad lennukikütust – tõi küll, vähestel siselendudel, samamoodi toimivad USA ja Jaapan. Ühtse maksu rakendamisega kõigi Euroopa Liidu siselendude suhtes oleks võimalik teenida 14 miljardit eurot aastas, mida saaks kasutada Euroopa raudteede ajakohastamiseks. Märkimist väärib, et 21. sajandil ei toimi ühendus vanade ja uute liikmesriikide vahel paljudel juhtudel isegi auruveduri kiirusega, mõnel juhul aga on lausa kaks korda aeglasem.

Ka lennukikütuse maksustamise korral oleks kulu kaks eurot 100 lennukilomeetri kohta tarbijale vastuvõetav, eriti kui võrrelda seda miljarditesse eurodesse ulatuva kuluga, mis tekib, kui kliimamuutuse pidurdamiseks ei võeta midagi ette. Kuni aastateni 2010–2011 ei kaasata lennuliiklust aastekvootidega kauplemise süsteemi, samal ajal kui raudtee osaleb selles elektrihinna kaudu.

Äärmiselt soodsas olukorras on ka veetransport, ehkki kõrge ja madala veeseisu ning veekogude jäätumise ajal liiklust ei toimu – Elbel juhtus seda viimase 30 aasta jooksul 200–300 päeva aastas. Laevaliiklus on üks suurematest CO<sub>2</sub> tekitajatest, sest laevadel kasutatakse kõige mustemat kütust – raskeõli. Euroopa siseveelaevaliiklus ei osale saastekvootidega kauplemises ja on kütuseaktsiisist samuti vabastatud, veeteid kasutatakse tasuta. Infrastruktuuri kasutustasud või teemaksud on laevaliikluses tundmatud.

Eelnevat arvestamata on õige ja vajalik muuta ka üksnes riigi piires toimivaid raudteesüsteeme, avada raudteevõrke ja luua terviklik või vähemalt koostalitlev Euroopa raudteevõrk.

Raudtee infrastruktuuri ja raudtee haldamise formaalne eraldamine on käesolevaks ajaks korraldatud kõigis Euroopa Liidu riikides. Omaette küsimuseks jääb, kas sellega on saavutatud ka tegelik ja konkreetne eraldamine. Ainult praktikas toimiv eraldamine loob ausa konkurentsi ja välistab igasuguse kaudse diskrimineerimise jaamades.

Selle eesmärgi saavutamise ainsaks tagatiseks on raudteevõrgu ja käitamise lahutamine kaheks teineteisest täiesti sõltumatuks institutsiooniks. Selles osas on selge olukord Ühendkuningriigis, Rootsis, Taanis ja Madalmaades. Kui raudteevõrk ja käitamine on eri omanike käes, aga need kuuluvad sama katusealve alla, on diskrimineerimise võimalused väga suured. Järelevalveasutustest ja reguleerijatest sõltub, millisel määral seda võimalust ära kasutatakse. Õige on aga Deutschen Bahn AG juhi Hartmut Mehdorni väide: „äritegevust valitseb see, kes kontrollib võrku”. Kokkuvõttes on võrgu ja transpordi ühemõtteline ja selge lahutamine tõhusam kui kõik teised vormid, mille üle tuleb pidevalt järelevalvet teostada.

Paljudel juhtudel ei ole raudteevõrgu ja käitamise tõhusat lahutamist toimunud ning pole põhjust imestada, kui riigiettevõttega konkureerivad raudtee-ettevõtjad kaebavad ebavõrdse kohtlemise ja takistuste üle; muuhulgas on see seotud infrastruktuurile juurdepääsu ja infrastruktuuri kasutustasudega, kasutatud vedurite ja vagunite kättesaamisega, kontsernisisesel ristsubsideerimisel ja veeremi kasutuslubade saamisega.

Järelikult on infrastruktuuri lahutamine transpordiettevõtete käitamisest vaja selgelt sätestada Euroopa Liidu direktiiviga. Raudteevõrgu ja käitamise tegelik lahutamine peab igal juhul tagama, et kogu varustus ja teenuste osutamiseks vajalikud seadmed, mis on loetletud direktiivi 2001/14 II lisas, antakse üle võrgu haldajale, et ta saaks kõikidele raudteetranspordi ettevõtetele võimaldada mittediskrimineeriva juurdepääsu.

Vagunilastiveod moodustavad kaugelt üle 50% Euroopa raudteekaubaveo mahust. Kui raudtee-ettevõtjad selle transpordiliigiga tegelemise lõpetaksid, ohustaks see nende püsijäämist. Terve rida Euroopa tööstussektoreid, nagu näiteks terase ja paberi tootmine, keemia- ja mineraalõlitööstus, osaliselt ka autotööstus, sõltuvad raudtee vagunilastivedudest, mida ei ole võimalik asendada teiste transpordiliikidega. Seetõttu on vaja muuta see vedude alaliik tasuvamaks.

Ka see eesmärk saavutatakse kõige paremini transpordiliikidevahelise konkurentsi tingimuste loomisega. Esmajoones tuleb avada koostejaamad nii, nagu Euroopa õigus seda ette näeb, mitte ainult formaalselt. Direktiivi täiendamiseks tuleks kindlustada koostejaamade

erapooletu käitamine, et infrastruktuuri haldaja koostaks ronge ja osutaks kõiki muid teenused erapooletult igas jaamas ja ka kontserni mittekuuluvatele klientidele.

Ühendkuningriigis ja Eestis infrastruktuur esmalt erastati. Viga tuli hiljem parandada ja infrastruktuur suurte kahjudega riigile tagasi osta. Selle kogemuse põhjal peab tulevikus kehtima põhimõte: infrastruktuur peab jääma riigi omandisse!

Raudtee konkurentsiolukorra parandamiseks on vajalik tugevdada ka raudteesüsteemi koostalitlust ja rööbasteed kiiresti ümber korraldada. Selle hulka kuulub Euroopa raudtee-signalisatsioonisüsteemi ERTMS võimalikult kiire paigaldamine kuues kaubaveokoridoris, süsteemi laiendamine ka ajakohastatud naaberliinidele ja ELis uuesti kasutusele võetud vedurite järjepidev varustamine.

Isegi kui raudteesektori turukorraldus ei ole esmatähtis, on konkurentsi loomine Euroopa rongijaamade vahel ennast õigustanud. Liikmesriikides, kus raudteetranspordi liikidevahelist konkurentsi on takistamise asemel soodustatud, täheldatakse raudtee turuosa märgatavat suurenemist. Parima näitena saab tuua Ühendkuningriigi, kus raudteekaubaveo osakaal kasvas pärast ümberkorraldusi 60%. Vastupidiseks näiteks aga on Prantsusmaa, kus riiklik raudtee seisab kaubaveol praktiliselt väljaspool konkurentsi. Tema transpordimaht ja turuosa aga kahanevad pidevalt.

Sageli võtavad väikesed raudtee-ettevõtjad üle veod liinidel, mida kaua tegutsenud riigiettevõtte peab mittetulusaks ja kus ta on teeninduse lõpetanud.

Ehkki 1. jaanuaril 2006 avati raudteevõrgud piiriülesteks ja 1. jaanuaril 2007 kõigiks kaubavedudeks, tegutseb Saksa raudteevõrgus 275 kaubaveoettevõtjat, Prantsusmaal aga ainult viis.

Konkurents on avaldanud positiivset mõju ka väiksemates liikmesriikides. Madalmaades tegutseb praegu kümme raudtee-ettevõtjat, mille tulemusel raudteekaubaveo osakaal suurenes 1999.–2006. aastatel 42,5%. Saksamaal tõusis veomaht samas ajavahemikus 25%, samal ajal kui Prantsusmaal, kus juurdepääs riigi raudteevõrgule kohalike ettevõtjate ja töötajate kaitsmiseks tõkestati, kahanes kaubaveo osa 28%. See mõjutas ka tööhõivet ja kvaliteeti. Mitte just viimases järjekorras ka kliimat, sest raudteele kaduma läinud kaup veeti Prantsusmaal nüüd maanteel!

Tuvastatud asjaolusid arvestades on hämmastav, kui paljud riigid viivitavad esimese raudteepaketi ülevõtmisega.

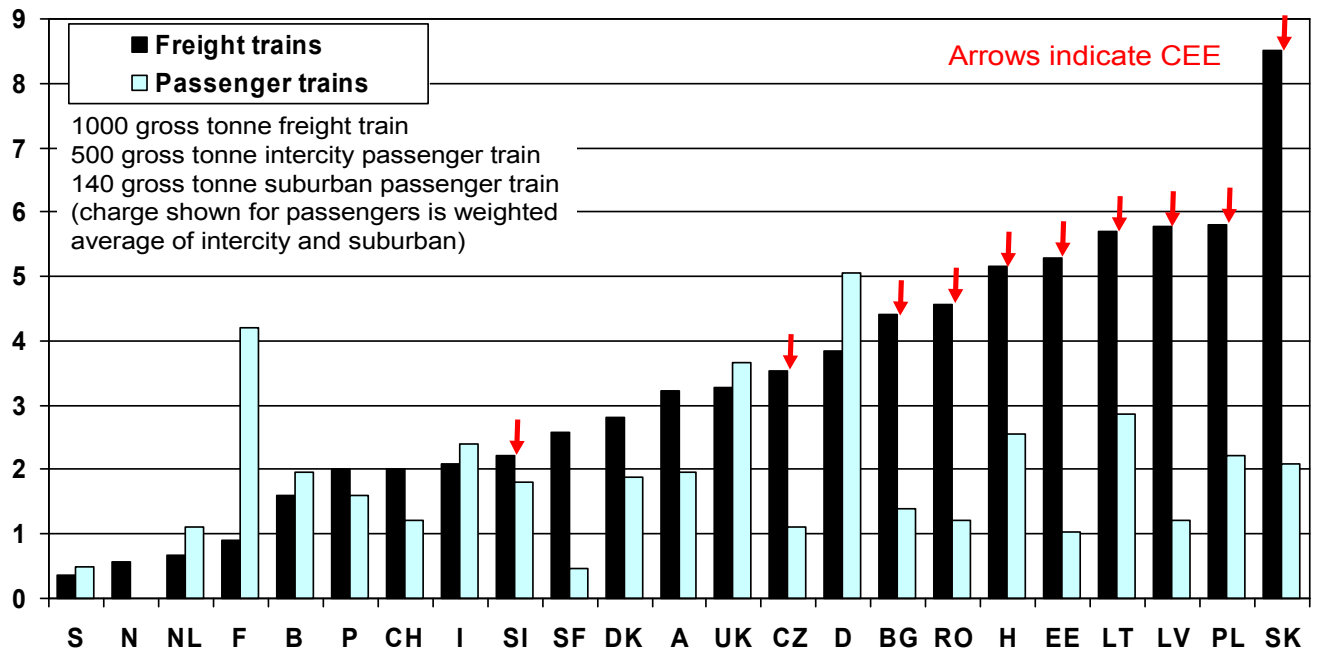
Tabel 1 ja tabel 2 on esitatud allpool.

## Access to rail infrastructure

Country	No of RUs running on the network (active licences)	No of <u>freight</u> RUs running on the network (active licences)	Authorized applicants (are there any, and if yes, who are they?)
Austria	15	5	There are currently no authorized applicants in Austria
Belgium	4	4	There are currently no authorized applicants in Belgium
Czech Republic	19	13	There are currently no authorized applicants in the Czech Republic
Denmark	15	8	There are currently no authorized applicants in Denmark. Danish legislation on the opening of rail traffic does, however, provide for authorized applicants to apply for a license to carry out domestic or international passenger or freight traffic in Denmark.
Estonia	23	20	The Ministry of Transport for domestic transport and owner of rolling stock in specific cases.
Fsisemaa	1	1	There are currently no authorized applicants in Fsisemaa
France	7	7	There are currently no authorized applicants in France
Germany	352	274	Regional authorities, shippers, forwarders of combined transport
Italy	40		Train-path: RU; capacities: every private or public association
Latvia	9	4	There are currently no authorized applicants in Latvia.
Lithuania	8	7	There are currently no authorized applicants in Lithuania. Applicants may be only Railway Undertakings (RUs) or international RUs groups.

Netherlands	24	10 (Railion has 70% market share)	In the NL there are 2 types of AA: 1) public entities with the right to organise public rail transport (examples are several provinces in NL) although the public entities - in their role of Authorized Applicant - have the right to require capacity/train paths they usually ask the respective railway openöukoguors to do so. 2) shippers - some large shipping companies are preparing to act like an AA. So far they did not. There is a certain need for ProRail that these shippers will change thier behaviour in order to avoid double or even triple capacity requests for the same shipment contracts between a shipper and a railway company.
Norway	10	5	There are currently no authorized applicants in Norway
Poland	60	46	
Portugal	2	1	Applicants may be "Licensed rail transport companies or international groups of rail transport companies and other individuals or companies with a public service or commercial interest in acquiring infrastructure capacity for rail service openöukoguions including public authorities ja er Regulation (EEC) No. 1191/69 of the Council as well as shippers, forwarders and combined transport openöukoguors"
Slovenia	1	1	Local authorities, public service enterprises, shippers, road transport and combined transport ja ertakings
Spain	4	?	3 companies are authorized. The Spanish law allows it (art 31) for shippers, forwarders, combined transport openöukoguors...and Public Administnöukoguions (as Regions or Local Authorities). Some Companies, as Transfesa, have got (inside its Group) both kind of access rights (licence as RU and aut.appl.)
Sweden	22	15	Public Transport authorities can act as AA. Can only be used nationally, a probleem that may be raised internationally to make it possible for AA to use the international network which would increase the interest to become an AA.
Switzerland	51 (16 on standard gauge)	15 (8 on standard gauge)	Forwarders
United Kingdom	27	7	Any person or public authority in charge of public transport or having a commercial interest





Source: ECMT (2005)

Allikas: Euroopa Komisjoni energeetika ja transpordi peadirektoraat, 2006

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Esimese raudteepaketi ellurakendamine
<b>Menetluse number</b>	2006/2213(INI)
<b>Vastutav komisjon</b> loa kinnitamisest istungil teada andmise kuupäev	TRAN 7.9.2006
<b>Arvamuse esitaja(d)</b> istungil teada andmise kuupäev	EMPL 7.9.2006
<b>Arvamuse esitamisest loobumine</b> otsuse kuupäev	EMPL 21.6.2006
<b>Tõhustatud koostöö</b> istungil teada andmise kuupäev	
<b>Raportöör(id)</b> nimetamise kuupäev	Michael Cramer 20.6.2006
<b>Endine raportöör / Endised raportöörid</b>	
<b>Arutamine parlamendikomisjonis</b>	28.2.2007    11.4.2007
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	5.6.2007
<b>Lõpphääletuse tulemused</b>	+    37 -    1 0    3
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Corien Wortmann-Kool
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)</b>	Alfred Gomolka
<b>Esitamise kuupäev</b>	8.6.2007
<b>Märkused</b> (andmed on kättesaadavad ainult ühes keeles)	