



Brüssel, 4. juuni 2021
(OR. en)

9396/21

TRANS 358

MENETLUSE TULEMUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Delegatsioonid

Eelmise dok nr: 8790/21

Teema: Raudtee seadmine aruka ja säästva liikuvuse etteotsa
– Nõukogu järeldused (3. juuni 2021)

Delegatsioonidele edastatakse lisas nõukogu järeldused „Raudtee seadmine aruka ja säästva liikuvuse etteotsa“, mille nõukogu võttis vastu oma 3798. istungil 3. juunil 2021.

Raudtee seadmine aruka ja säästva liikuvuse etteotsa

– Nõukogu järeldused –

VÕTTES ARVESSE:

1. Euroopa Ülemkogu 12. detsembri 2019. aasta järeldusi, milles kinnitati eesmärk saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalne Euroopa Liit¹, ning komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatist „Euroopa roheline kokkulepe“²;
2. ELi transpordiministrite jätkuvat pühendumist raudteesektorile³, mida eelmisel aastal väljendati järgmistes dokumentides:
 - a) rahvusvahelist reisijatevedu käsitlevat Euroopa tegevuskava toetav poliitiline avaldus, mis tehti ELi transpordiministrite 4. juuni 2020. aasta mitteametlikul videokonverentsil, ning
 - b) 21. septembri 2020. aasta Berliini konverentsi ministrite avaldus uuendusliku transpordi kohta kaubaveokoridorides;
3. komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatist „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“⁴, milles seatakse eesmärk 2050. aastaks kahekordistada raudtee-kaubaveod ja kolmekordistada kiirraudtee-reisijateveod;
4. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. detsembri 2020. aasta otsust (EL) 2020/2228, mis käsitleb Euroopa raudteeaastat (2021)⁵;

¹ EUCO 29/19.

² COM(2019) 640 final – ST 15051/19 + ADD 1.

³ Töös osalevad korrapäraselt Norra ja Šveitsi transpordiministrid.

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD 1.

⁵ ELT L 437, 28.12.2020, lk 108.

5. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrust (EL) nr 2021/241, millega luuakse taaste ja vastupidavuse rahastamisvahend⁶, ning peatselt vastuvõetavat teist määrust, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu;
6. ELi transpordiministrite 30. märtsi 2021. aasta mitteametlikku videokonverentsi, kus ministrid väljendasid arvamust eesistujariigi Portugali mitteametliku dokumendi „Kuidas kiirendada üleminekut raudteele: erinevad võimalused ühise eesmärgi saavutamiseks“ kohta,

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU

7. MÄRGIB, et ELi raudteesüsteeme on põhjalikult reformitud nelja õigusaktide paketiga, mis võeti vastu 2001.⁷, 2004., 2007. ja 2016. aastal. TUNNEB HEAMEELT positiivse mõju üle, mida need reformid avaldavad turgude avamisele, ning osaliselt saavutatud ja osaliselt oodatava tehnilise ühtlustamise üle;
8. TUNNISTAB, et ELi ja liikmesriikide tasandi õigusraamistik on väga keeruline ja mitmekesine, ning TOONITAB, et tuleb teha täiendavaid jõupingutusi, et tagada eelkõige piiriüleste raudteeteenuste puhul tehnilisest ühtlustamisest tulenevad majanduslikud ja käitamisalased eelised, tunnistades samal ajal liikmesriikide erinevaid lähtepositsioone ja nende erinevaid organisatsioonilisi struktuure; RÕHUTAB kehtivate liidu õigusaktide täieliku rakendamise tähtsust, TOONITAB, et tulevased liidu seadusandlikud ettepanekud peaksid põhinema praeguse olukorra hoolikal analüüsil ning kui see on võimalik, peaks nende eesmärk olema ka lihtsustamine;
9. TUNNISTAB, et mõni liikmesriik ei kasuta ühenduvuse pakkumiseks raudteed ning seetõttu on arukat ja säästvat liikuvust võimalik saavutada ainult muude transpordiliikide kaudu; TUNNISTAB samuti, et mõnes liikmesriigis on võrgud üksteisest isoleeritud ja seetõttu ei paranda koostalitlusvõime suurendamiseks tehtavad jõupingutused süsteemi toimivust;

⁶ ELT L 57, 18.2.2021, lk 17.

⁷ Esimene raudteepakett sõnastati 2012. aastal ümber Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

10. RÕHUTAB, et edasine tehniline ühtlustamine riiklike võrkude suurema koostalitlusvõime saavutamiseks toetab rahvusvaheliste raudteeteenuste ühtset turgu, liidu raudteesüsteeme ja tõhusust. RÕHUTAB samuti raudtee panust liidu majandusse ja tööstusbaasi, muu hulgas selle üldisesse konkurentsivõimesse, mida samuti toetavad teadusuuringud, innovatsioon ja tehniline ühtlustamine. JÄÄB seetõttu OOTAMA uue Euroopa raudtee ühisettevõtte loomist, mis peaks etendama olulist rolli raudteevaldkonna uute digitehnoloogiate alastes teadusuuringutes, pakkudes seeläbi sektoriga kooskõlastatud lähenemisviisi raudteesüsteemide üldisele arengule. See peaks kaasa tooma ka tehnilise õigusraamistiku kiirema arengu, arvestades seda, kui palju aega vajas varasemate standardite kasutuselevõtmine;
11. LEIAB, et tulenevalt vajadusest püüelda nii kliimaneutraalse ja keskkonnasõbraliku liikuvuse poole⁸ kui ka tagada vastupanuvõimeline ja omavahel ühendatud transpordisüsteem (eriti kriisi ajal, nagu on näidanud COVID-19 pandeemia), on raudteel tulevaste transpordivõimaluste seas keskne koht;
12. TOONITAB, kui oluline on pidev dialoog avaliku sektori asutuste, asjaomaste sidusrühmade, tööandjate, töötajate ja raudteetranspordi kasutajate vahel, et tagada kõigile võimalus raudteeveost kasu saada. VÕTAB sellega seoses TEADMISEKS eesistujariik Portugali taotlusel valminud Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 24. märtsi 2021. aasta ettevalmistava arvamuse teemal „Euroopa ühtne raudteepiirkond“⁹;
13. JÄÄB OOTAMA raudtee-kaubaveokoridore¹⁰ ja üleeuroopalist transpordivõrku (TEN-T)¹¹ käsitlevate liidu õigusaktide kavandatud läbivaatamist;

⁸ Raudtee tagab väikese CO₂ jalajälje, vähese heite, väikese maakasutuse ja veeremi pika elutsükli, vähendades samal ajal ummikuid ja parandades linnapiirkondades õhukvaliteeti; EESC TEN/727, ST 7614/21.

⁹

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrus (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, 20.10.2010, lk 22).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

I. Üleminek ühelt transpordiliigilt teisele

14. RÕHUTAB, et raudteetransport tekitab vaid 0,4 % transpordi põhjustatud CO₂ heitest, kuigi selle osakaal moodustab 8 % kogu Euroopa reisijateveost ja 19 % kaubaveost¹². Seetõttu on CO₂-mahukatelt transpordiliikidelt raudteetranspordile üleminek tõenäoliselt kõige tõhusam viis transpordi CO₂ heite vähendamiseks suurel osal liidu territooriumist;
15. MÄRGIB, et turu avamiseks ja tehniliseks ühtlustamiseks seni tehtud märkimisväärsed jõupingutused on stabiliseerinud raudteetransporditeenuste osakaalu kiiresti kasvaval turul, kus kasvanud on ka tarbijate ootused, kuid vaatamata üksikutes turusegmentides tehtud edusammudele ei ole märgatavat üleminekut raudteetranspordile veel saavutatud;
16. TUNNISTAB, et raudteetranspordile ülemineku suunas liikumiseks on vaja suurendada raudtee atraktiivsust ja konkurentsivõimet, muutes paremaks tarbijate nõudmistele kohandatud raudteeteenused ning optimeerides tõhusalt raudtee ja muude transpordiliikide vahelisi mitmeliigilisi lahendusi; edusammude tegemise toetamiseks peaksid tõhusalt tegema koostööd ka asjaomased liikmesriigid ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad. Üldiselt nõuab tegelik liikluse üleminek, et raudteeliikluse maht kasvaks majanduskasvust kiiremas tempos;
17. PEAB OLULISEKS, et lisaks poliitika korrapärasele hindamisele, mille käigus mõõdetakse turu tõhusa avamise ja tehnilise ühtlustamise taset, analüüsitaks poliitika mõju ühelt transpordiliigilt teisele üleminekule, majanduslikule ja sotsiaalsele ühtekuuluvusele, keskkonnatoimele, süsteemi tõhususele, infrastruktuuri kasutustasudele, teenuste tasemele ja töötingimustele;
18. VÄLJENDAB sellega seoses HEAMEELT käimasolevate algatuste üle, mille eesmärk on koostada ühelt transpordiliigilt teisele üleminekut käsitlev tulevikule suunatud ja rohkem operatiivtegevust arvestav analüüs, hinnates edusamme, mida praegustes tingimustes on võimalik saavutada, ning võttes eelduseks taristu kvaliteedi ja ühenduvuse konkreetsed parendused, võttes arvesse kõiki riigisisese ja rahvusvahelise liikluse vorme, ning TERVITAB komisjoni võetud kohustust töötada välja raudteeühenduse indeks; JULGUSTAB hindama keskmise pikkusega ühendusi suurlinnade vahel;

¹² Vt Euroopa Komisjoni statistika käsiraamat 2020, tabelid 3.2.12, 2.3.3 ja 2.2.3 (välja arvatud torutransport).

II. Vastupanuvõime

19. MÄRGIB, et transport on üks COVID-19 pandeemia tõttu kõige rängemalt kannatada saanud sektoreid: reisimise ja turismi järsust vähenemisest tingitud majanduslik kahju, tarneaahela häired, raudtee-ettevõtjate sissetulekute vähenemine ja ühenduvuse vähenemine kogu ELis. Pandeemia on põhjustanud raudteeveo-ettevõtjatele ja taristuettevõtjatele märkimisväärset majanduslikku kahju; kõige rängemalt on saanud kannatada raudtee-reisijatevedu, mille puhul võivad olla edasi lükkunud või takerdunud uute investeeringute ja teenustega seotud projektid. Samal ajal on raudtee osutunud kõige vastupidavamaks transpordiliigiks, eriti saatjata kombineeritud vedude puhul;
20. MÄRGIB, et transpordiministrite sihipärane tegevus koostöös Euroopa Liidu ja kõigi asjaomaste sidusrühmadega on aidanud raudteesektoril tulla toime kriisi põhjustatud negatiivsete majanduslike tagajärgedega, mis viis mõned sidusrühmad kokkuvarisemise äärelle, ning mainitud tegevus on taganud selle olulise teenuse ja avaliku hüve püsijäämise;
21. ON SEISUKOHAL, et see kriis on toonud esile vajaduse tugevdada vastupanuvõime ja eriolukorra meetmeid ning parandada raudteevõrgu kättesaadavust, sidusust ja koordineerimist ning pöörata suuremat tähelepanu sellele, et parandada piiriüleseid ühendusi kui osa üleeuroopalisest raudteevõrgust, mis on vastupidavate ja jätkusuutlike liikuvusteede selgroog; PALUB komisjonil anda ülevaade edusammudest transpordisektori eriolukorra kava koostamisel, mille abil pandeemia ja muude suurte kriisidega paremini toime tulla;

III. Raudtee-reisijatevedu Euroopas

22. RÕHUTAB, et kuigi rahvusvahelise raudtee-reisijateveo osa kogu ELi raudtee-reisijateveo turust on väike¹³, on nii pakkumise kui ka nõudluse poolel julgustavaid märke, mis viitavad sellele, et järgmise kümnendi jooksul on võimalik märkimisväärne kasv. Käimasolevad projektid, näiteks öörongide taaselustamiseks Euroopas, demonstreerivad entusiasmi ja mitmekesisust;
23. MÄRGIB, et rahvusvahelise raudtee-reisijateveo teenuste, infrastruktuuri ja võrgustike areng on Euroopa eri osades väga erinev, tulenevalt muu hulgas tarbijate nõudlusest, poliitilistest valikutest, geograafilisest asendist, rahvastiku tihedusest ja piirialade majanduslikust lõimumisest;
24. TERVITAB paljusid sidusrühmi hõlmava rahvusvahelise raudtee-reisijateveo platvormi loomist ja selle abil tehtud praktilisi samme, ning VÕTAB TEADMISEKS kontseptsiooni „Trans Europe Express 2.0“ (TEE 2.0) arengu; TERVITAB komisjoni kavatsust esitada käesoleva aasta jooksul tegevuskava pikamaa ja piiriüleste raudtee-reisijateveo teenuste edendamiseks, TOONITAB vajadust liikmesriikide ja Euroopa Liidu vahelise koostöö järele turutõkete kõrvaldamiseks, ning PALUB komisjonil esitada enne järgmist aastat eduaruanne, milles analüüsitakse selle tegevuskava tulemusi;
25. JULGUSTAB Euroopa raudtee-reisijatevedu edasi arendama. Lühikeses ja keskpikas perspektiivis tuleks areng saavutada olemasolevaid teenuseid täiendades ning keskendudes reisijakogemusele, ausale konkurentsile, raudtee-ettevõtjate ja kolmandatest isikutest piletimüüjate pakutavatele tervikmarsruutidele ja otsepiletitele, otseühendusele piirkondliku, kohaliku ja linnatranspordi võrkudesse, samuti läbilaskevõime jaotamise korrale, ilma et sellega mõjutataks liikmesriikide ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate pädevust, ning tehniliste ja tegevustõkete kõrvaldamisele, eelkõige piiriülestes lõikudes ja piiriterminalides;

¹³ 7 % reisijakilomeetrite koguarvust (Euroopa Komisjoni statistika käsiraamat 2020, tabel 3.2.12).

26. TUNNISTAB, et selle segmendi edasiarendamiseks on vaja kõrvaldada allesjäänud taristukitsaskohad liidu raudteesüsteemis, ehitada välja TEN-T põhi- ja üldvõrk, arendada välja kiirraudteevõrk, hankida koostalitlusvõimeline veerem ning rakendada täielikult tööle riiklikes rakenduskavades üksikasjalikult kirjeldatud Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS), minimeerides seeläbi liikluskatkestusi;
27. TUNNISTAB riiklike lähenemisviiside mitmekesisust raudtee-reisijateveoteenuste korraldamisel ning RÕHUTAB, et raudteetranspordile ülemineku laiendamiseks on oluline pakkuda turunõudlusega vastavuses olevaid avatud juurdepääsu õigusega teenuseid, mida tuleb kombineerida ulatusliku innovatsioonikultuuri ja dünaamilise raudteemajandusega. TUNNISTAB, et teatavatel juhtudel võivad liikmesriigid soovitud transpordipakkumise saamiseks kaaluda oma territooriumil avaliku teenindamise lepingute kasutamist lisaks riigisisestele teenustele ka rahvusvaheliste raudtee-reisijateveoteenuste osutamiseks. OOTAB sellega seoses, et komisjon vaataks läbi määruse (EÜ) nr 1370/2007 tõlgendamissuunised¹⁴;

IV. Raudtee-kaubavedu Euroopas

28. EELDAB, et edusammud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgu väljaarendamisel ettenähtud aja jooksul, Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) laialdane kasutuselevõtt raudteedel ja rongides, seniste signaalimissüsteemide kasutamise järkjärguline lõpetamine ning tehniliste ja käitamisnõuete edasine ühtlustamine annavad tulemuseks tõhusama, vähem kuluka ja paremini integreeritud raudteetranspordi, võimaldades seeläbi raudteekaubaveo jätkuvat kasvu;

¹⁴ Tõlgendamissuunised seoses määrusega (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel, ELT C 92, 29.3.2014, lk 1.

29. EELDAB, et raudteekaubaveod hoogustuvad veelgi edasiste uuenduste koordineeritud kasutuselevõttuga, eelkõige digiteerimise ja automatiseerimise valdkonnas, tingimusel et nende kasutuselevõtt aitab suurendada raudteesektori konkurentsivõimet kulude ja tulude seisukohast; MÄRGIB, et digitaalne teabevahetus, sealhulgas jälgimissüsteemid, on oluline samm raudteekaubaveo integreerimisel tarneahelasse, muutes raudteekaubaveo kaubasaatjate jaoks usaldusväärsemaks valikuks;
30. Seoses Euroopa rohelise kokkuleppega, milles Euroopa Komisjon peab raudtee-kaubavedu üheks tähtsamaks prioriteediks, EELDAB, et see algatus tugineb kõikidele raudtee-kaubaveokoridoride kasutamisel saadud kogemustele ja senistele parimatele tavadele, samal ajal edendades innovatsiooni uute tehnoloogiate, digiteerimise ja tegevuspõhimõtete valdkonnas, et saavutada konkurentsivõimelise raudtee-kaubaveo jaoks integreeritum käitamisvõrk;
31. MÄRGIB, et raudtee-kaubaveo koridoridest koosnev konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatav liidu raudteevõrgustik on osutunud väga tõhusaks käitamise eest vastutavate sidusrühmade kooskõlastatud meetmete ja ühismeetmete väljatöötamisel, hõlbustades muu hulgas raudtee-kaubaveo vastupanuvõime parandamist suurte kriiside korral ja vajalike erandolukorra meetmete rakendamist;
32. TUNNUSTADES raudtee-kaubaveo koridoride raames juba tehtud tööd, TERVITAB liikmesriikide võetud kohustust jätkata koostööd Euroopa Komisjoni ja TEN-T põhivõrgukoridoride koordinaatoritega, TOONITAB, kui oluline on vastavalt turunõuetele ja klientide vajadustele edasi arendada infrastruktuuri läbilaskevõimet ja raudteekaubaveo koridoride marsruute, ning JULGUSTAB koordineeritult tugevdama raudtee-kaubaveo koridoride toimimist;

V. Võrgud, investeeringud ja ühenduvus

33. MÄRGIB, et TEN-T võrk on olnud äärmiselt oluline ühtse suure läbilaskevõimega koostalitlusvõimelise raudteevõrgu väljaarendamiseks kogu liidus ning samuti raudteevõrgu ühendamiseks sadamate, lennujaamade ning maantee- ja siseveeterminalidega. Kuigi TEN-T üksi ei ole suutnud Euroopa ühendamise rahastu ja muude ELi rahastamisvahendite abil jagu saada suurtest erinevustest raudteevõrgu katvuses ja tiheduses, on TEN-T võrgustik võimaldanud paljudel väiksema investeerimissuutlikkusega liikmesriikidel järjekindlalt, ehkki aeglases tempos arendada ja parandada oma võrkude ühenduvust;
34. TOONITAB, kui oluline on ühtne TEN-T poliitika ja selle projektid, mis edendavad kiirrongi- ja rahvusvaheliste teenuste arendamist raudtee-reisijateveoks peamiste linnastute vahel ning hõlbustavad konkurentsivõimelisemat raudtee-kaubavedu; RÕHUTAB, et see on üks säästva ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkide saavutamise eeltingimus; ERGUTAB algatusi, mille eesmärk on pakkuda võimaluse korral lähilende asendavaid raudteeühendusi;
35. PIDADES MEELES kliimaneutraalse majanduse poliitilist eesmärki, TUNNISTAB, et paljude liikmesriikide eelarve on jätkuvalt eelmisest majanduskriisist ja praegusest pandeemiast tingitud surve all, ning et nendes liikmesriikides on avaliku sektori investeeringud transpordisektoris olnud pelgalt hooldamise tagamiseks vajalikul tasemel;
36. RÕHUTAB, et raudteesektor peab ELi rahastamisvahendeid kasutama parimal võimalikul viisil. On kindlaks tehtud, et TEN-T võrgu lõplikuks väljakujundamiseks ja olemasoleva võrgu ajakohastamiseks vajab kõige enam investeeringuid raudteetransporditaristu. VÄLJENDAB seetõttu HEAMEELT asjaolu üle, et liikmesriigid kavatsevad kasutada taaste- ja vastupidavusraha ning 2021.–2027. aasta mitmeaastasest finantsraamistikust saadavaid vahendeid raudteesektori konkurentsivõime suurendamiseks ja raudteetaristusse tehtavate investeeringute toetamiseks;

37. TOONITAB, et süsteemne integreerimine teiste transpordiliikidega, sealhulgas mere-, sisevee-, õhu- ja maanteetranspordiga, linnatranspordi võimaluste ja aktiivse liikuvusega on oluline, et hoida territooriumid ühendatuna ja saavutada üleminek teistele transpordiliikidele. Selle tulemusena on vaja suurendada mitmeliigilise transpordi ümberistumisvõimalusi, suurendada olemasolevate ümberistumis- ja ümberlaadimisrajatiste läbilaskevõimet ning parandada mitmeliigilise transpordi liikluskorraldust;
38. TUNNISTAB, et sektoril tuleb teha suuri investeeringuid rahvusvaheliste pikamaavedude veeremisse. Rahastamist võiks toetada liidu tasandi tagatistega, et võtta kasutusele uuendusi, ajakohastada vastavalt uutele tehnilistele kirjeldustele, suurendada paindlikkust, ohutust ja mugavust ning mitmekesistada teenuste pakkumist; TUNNISTAB samuti, et hädasti vajatakse erasektori investeeringuid, ja TULETAB liikmesriikidele MEELDE erainvesteeringuid hõlbustavaid rahvusvahelisi kokkuleppeid ja lepinguid, näiteks Kaplinna konventsioonile lisatud Luxembourgigi raudteeprotokolli¹⁵;
39. KUTSUB komisjoni ÜLES uurima võimalikke Euroopa tasandi kavasid raudteeveo- ettevõtjate toetamiseks mittediskrimineerival viisil ning esitama tulemused nõukogule; VÕTAB raudteesektori eripärasid arvestades TEADMISEKS komisjoni kavatsuse vaadata läbi riigiabi andmise eeskirjad.

¹⁵ Liikurseadmetega seotud rahvusvaheliste tagatiste konventsiooni protokoll raudteeveeremile eriomaste küsimuste kohta, ELT L 331, 16.12.2009, lk 4.