

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Neljas raudteepakett”, mis koosneb seitsmest alljärgnevast dokumendist: „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Neljas raudteepakett – Euroopa ühtse raudteepiirkonna lõpuleviimine Euroopa konkurentsivõime ja majanduskasvu suurendamiseks”

COM(2013) 25 final

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta”

COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD)

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004”

COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD)

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb raudtee-reisijateveeeteenuste siseturu avamist”

COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD)

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisiseste reisijateveeeteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas”

COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD)

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud)”

COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD)

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud)”

COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD)

(2013/C 327/21)

Raportöör: **André MORDANT**

Komisjon otsustas 19. veebruaril 2013, nõukogu 21. ja 22. veebruaril 2013 ning Euroopa Parlament 7. veebruaril 2013 vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 91, artikli 91 lõikele 1 ja artiklitele 109, 170, 171 ja 304 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Neljas raudteepakett”,

mis koosneb seitsmest alljärgnevast dokumendist:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele „Neljas raudteepakett – Euroopa ühtse raudteepiirkonna lõpuleviimine Euroopa konkurentsivõime ja majanduskasvu suurendamiseks”

COM(2013) 25 final;

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta”

COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD);

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004”

COM(2013) 27 final – 2013/0014 (COD);

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb raudtee-reisijateveoteenuste siseturu avamist”

COM(2013) 28 final – 2013/0028 (COD);

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) riigisestse reisi-
jateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas”

COM(2013) 29 final – 2013/0029 (COD);

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (uuesti sõnastatud)”

COM(2013) 30 final – 2013/0015 (COD);

„Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv raudteeohutuse kohta (uuesti sõnastatud)”

COM(2013) 31 final – 2013/0016 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektioon võttis arvamuse vastu 20. juunil 2013.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 491. istungjärgul 10.–11. juulil 2013 (11. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 82, vastu hääletas 20, erapooletuks jäi 8.

1. Järeldused ja soovitus

1.1 Komitee palub komisjonil lasta kõigi osaliste järelevalve all koostada ülevaate raudteepakettide tulemustest seoses elanikkonna vajadustele vastamisega, raudteeliiklusele üleminekuga, ruumilise planeerimisega, piiriüleste suhete arendamisega, faktiliste aspektide põhjal mõõdetud raudteeteenuste kvaliteediga, ligipääsetavusega, reisijate õiguste suurendamisega jne.

1.2 Komitee soovib, et uus seadusandlik algatus, mida nimetatakse raudteepaketiks, põhineks panusel, mida raudteed võivad oma majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnaalase mõju kaudu Euroopa ülesehitamisse anda.

1.3 Seadusandliku algatuse eesmärk peaks olema liikmesriikide piiridest tulenevate mõjude kaotamine. See peab võimaldama arendada naaberriikide vahel piiriülesteid suhteid, võttes aktiivselt osa säästva arengu ja ruumilise planeerimise valdkonnadest selliste liikmesriikidevaheliste infrastruktuuride loomise kaudu, mida praegu ei ole või mis on alarahastatud.

1.4 Komitee kutsub ELi üles nägema ette võimaluse luua piiriülesteid struktuure ja määratleda nende sekkumismeetmed

nende hõlmatavatel aladel, et võimaldada määratleda ja korraldada üldhuviteenuseid, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklis 14 ja protokollis nr 26.

1.5 Komitee kutsub liikmesriike üles säilitama oma riigisese raudteesüsteemi korraldamise suutlikkust ja avama oma siseturu konkurentsile vastavalt riigi geograafilisele asukohale, demograafia, ajaloolise, majanduslikule ja sotsiaalsele olukorrale ning keskkonnaseisundile.

1.6 Komitee soovib jätta pädevatele asutustele voli otsustada, kas määrata avalike teenuste osutamise ülesanded otse mõnele ettevõtjale või korraldada hankemenetlusi, nagu on sätestatud määruses 1370/2007/EÜ, ja korraldada vabalt nimetatud teenuste struktuuri.

1.7 Komitee leiab, et komisjoni tellitud ühistranspordikava koostamise kohustustega seoses ei tohiks pädevaid asutusi avaliku teenuse osutamise ülesannete määratlemisel piirata, ning kutsub üles seadma selged eesmärgid puuetega inimeste juurdepääsu parandamiseks ja kasutajate kaasamiseks konsultatsioonidesse ja teenuse kvaliteedi kontrollidesse.

1.8 Teisalt toetab komitee raudtee-ettevõtjate kontrolli säilitamist raudteeteenuste tööstusliku kasutamise üle, jättes neile veeremi ja muude seadmete omandiõiguse, et soodustada selle sektori arengu jaoks väga olulisi teadus- ja innovatsioonialaseid püüdlusi seoses raudteede ohutuse ja kvaliteediga.

1.9 Komitee soovib komisjonil teha raudteede arengu seisukohalt väga oluline algatus raudteeohutuse kontrollimiseks, luues selleks riiklikud järelevalvekeskused või ohutusega tegelevad ühiskomiteed. Komitee arvates tuleb tagada raudtee kasutamise tingimuste läbipaistvus, muuta avalik-õiguslike asutuste ohutusmeetmed demokraatlikumaks ning kindlustada asutamislepingu artikli 91 järgimine, milles kehtestatakse ELi kohustused seoses transpordi ohutuse tagamisega.

1.10 Komitee teeb ettepaneku, et Euroopa Liidu Raudteeameti ülesannete hulka lisataks töötajate tervishoiu ja ohutuse küsimused, kuna need on raudteede kasutamissohutuse kõrge taseme hoidmiseks väga olulised kasutajate, töötajate ja raudtee ääres elavate inimeste jaoks.

1.11 Lisaks peab komitee hädavajalikuks, et raudteeamet oleks iga oma otsuse eest juriidiliselt vastutav.

1.12 Komitee peab paketi tehnilist külge esmatahtsaks selleks, et aidata kaasa üleminekule teistelt transpordiviisidelt raudteetranspordile.

1.13 Komitee kutsub tööandjaid ja ametiasutusi üles arvestama raudteega seotud elukutsete raskust ja ohtlikkust eraldi sotsiaalkaitstes, kollektiivlepingutes, palkades ja karjääri kujundamisel ning pidama kinni pensionidega seoses võetud kohustus-test.

1.14 Komitee toetab täiendusõppe ja varasema kogemuse arvestamise süsteemi, mis võimaldab töötajatel parandada oma oskuste omandamist ja säilitamist.

1.15 Komitee kutsub iga liikmesriiki korralduslike valikute tegemisel või konkurentsile avanemisel üles hoidma alles traditsioonilistes raudtee-ettevõtetes tööhõive taset, töötajatele kollektiivlepinguga antud tagatise ning palga- ja töötingimusi. Operaatore vahetamisel peavad olema tagatud asjaomaste töötajate ülevõtmine ja nende kollektiivlepingu tagatised.

2. Üldised märkused

2.1 Käesolev arvamus tugineb alljärgnevatele arvamustele ja soovitudele:

— 16. märtsi 2011. aasta arvamus TEN/432-433 „Ühtne Euroopa raudteepiirkond” (1);

— 15. juuni 2011. aasta arvamus TEN/445 „ELi transpordipoliitika sotsiaalsed aspektid” (2);

— 25. oktoobri 2011. aasta arvamus TEN/454 „Valge raamat - Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava - Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (3);

— 13. detsembri 2012. aasta arvamus TEN/495 „Raudteeteenuste kvaliteet ELis” (4).

2.2 Neljas raudteepakett hõlmab kuue seadusandliku teksti muutmist, uuesti sõnastamist või lausa kehtetuks tunnistamist, mis on esitatud üldises teatises ja millega kaasnevad mitmed aruanded ja mõjuhinnangud.

2.3 Kõnealuse ettepaneku läbivaatamisel keskendutakse neljanda raudteepaketi neljale sambale, milles käsitletakse selliseid teemasid nagu reisijate pikamaavedude juhtimine ja konkurentsile avamine; määruse 1370/2007/EÜ (avaliku teenindamise kohustuse kohta) läbivaatamine; Euroopa Liidu Raudteeameti roll; koostalitluse ja ohutuse vastastikune mõju ning sotsiaalsed sätted.

2.4 Nende ideede ja ettepanekute lähtealuseks võetakse praegune olukord, võttes arvesse sektori eeldatavaid arenguid seoses Lissaboni lepinguga. Selleks et kontrollida kavandatud lahenduste asjakohasust, tuleks hinnata rohkem kui 20 aasta jooksul läbi viidud ELi poliitika tulemusi ja selle põhjal järeldada, millised peaksid olema väljavaated tulevikuks, kehtestada eesmärgid seoses rolliga, mida raudteetransport saab täita ja peaks täitma seoses piirkondade ruumilise planeerimise ja võrd- susega, piirkondliku arenguga, kodanikele ja laadijatele pakutava teenusega ning selle transpordiliigi kättesaadavusega.

2.5 Laiemas mõttes peaks nimetatud uue õigusakti koostamine põhinema panusel, mida see transpordiliik võib anda kavandamist vajavasse Euroopa ülesehitamisse, integreerides seejuures majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõõtmega.

2.6 See peab infrastruktuuride loomisega võimaldama ka arendada ühiste infrastruktuurideta liikmesriikidest naabrite piiriüleseid suhteid, et tagada nende riikide kodanikele, kuid eelkõige puuetega või piiratud liikumisvõimega inimestele hõlpsamad ühendused.

(1) ELT C 132, 3.5.2011, lk 99-107.

(2) ELT C 248, 25.8.2011, lk 22-30.

(3) ELT C 24, 28.1.2012, lk 146-153.

(4) ELT C 44, 15.2.2013, lk 49-52.

2.7 Sellega seoses tuleb erilist tähelepanu pöörata ELi poliitika tulemustele piiriüleste ühenduste arendamisel, et kaotada piiride mõju, mis takistab endiselt Euroopa ülesehitamist, liikumisvabadust ja üleminekut teistelt transpordiliikidelt raudteetranspordile.

2.8 Tähelepanu tuleb pöörata kasutamissohutus tasemele selles võrgutööstuses, mille areng sõltub avalikkuse usaldusest ja läbipaistvusest, mida tuleb tingimata kohaldada selle sektori tootmistingimuste suhtes.

2.9 Läbivaatamisel tuleb käsitleda asutamislepingu artikli 10 lõike 3 järgimist, mis on seotud kodanike õigusega osaleda ELi demokraatlikus elus. Otsused tuleb teha võimalikult avatult ja kodanikele võimalikult lähedal.

2.10 Raudteesektori sotsiaalsete arengute kohta tuleb koostada tulevikukava seoses käimasoleva restruktureerimisega, sektori tegevusulatus ümbermääratlemisega, oskuste edasiandmisega raudteetöötajate suure voolavuse ajal ning nende sotsiaalsete ja töötingimustega seoses eesmärgiga kaitsta töötajate tervist ja ohutust.

3. Riigiseste reisijateveoteenuste juhtimine ja konkurent-sile avamine

3.1 Komisjoni eesmärk on kasutada kõnealust seadusandlikku ettepanekut raudteetranspordi taaselusdamiseks, kehtestades konkurentsi riigisesele reisijateveole. Komisjon usub, et sellist konkurentsi peaks ergutama ELi õigusaktiga, milles sätestatakse ühelt poolt infrastruktuuriettevõtjate, mille ülesandeid laiendatakse liikluse korraldamise, võrkude hooldamise ja nendesse investeringute tegemise valdkonnas, ja teiselt poolt transpordiettevõtjate ülesannete eristamine. Samuti on selle ettepaneku eesmärk tugevdada reguleerivaid asutusi, kelle ülesanne on teostada järelevalvet raudteeturu üle.

3.2 Sellega seoses teeb komisjon ettepaneku muuta 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, mille ülevõtmine riigi õigusesse tuleb lõpule viia 16. juuniks 2015. Siinkohal tuleb märkida, et nimetatud algatus viiakse ellu enne, kui saadakse teada, kas restruktureerimise käigus võetud meetmed on tõhusad.

3.3 Samuti võeti vastu suurte transpordikoridoride kasutamise korraldamist käsitlevad sätted, mille täielikku mõju ei ole olnud võimalik mõõta.

3.4 Neljanda raudteepaketi eelnõuga seotud mõjuhindannetes on komisjon esitanud mõned tähelepanekud, kuid

tunnistab, et mõned neist on hiljutised ja mitmeti mõistetavad. Siiski on komisjon esitanud mitmeid aspekte kavandatud lahenduste kasuks rääkivate argumentidena.

3.5 Paljudes uuringutes esitatakse väga erinevaid tulemusi infrastruktuuri- ja raudtee-ettevõtja ülesannete lahutamise tagajärgede kohta. Komisjoni esitatud statistiliste andmete analüüsist nähtub siiski, et selle lahutamise ning turu avamise ning raudteesektori tulemuste parandamise vahel ei ole automaatset seost, kuid et tulemused tunduvad olevat otseses seoses rahastamistaseme ja teemaksudega. Teisalt antakse McNulty aruandes väga vastuoluline ülevaade Ühendkuningriigi olukorrast, tunnistades et selle riigi raudteesüsteem on osutunud kallimaks nii riigi kui ka kasutajate jaoks ning et süsteem kannatab selle all, et eri sidusrühmade tegevust ei ole omavahel kooskõlastatud, nõudes riigi suuremat sekkumist eri aspektide (tasud, jaotus, ajakava) kooskõlastamiseks. Selle probleemi lahendamiseks on McNulty esitanud kolm soovitusi, mis tuleks ellu viia järkjärguliselt: kulude ja tulude jagamine infrastruktuuri- ja raudtee-ettevõtja vahel, nende ühisettevõtte (*joint venture*) loomine või isegi teatud kontsessioonide uuesti sõlmimise katsetamine.

3.6 Mõnedest raudteeteenuste kvaliteeti käsitlevatest riigisestest uuringutest, näiteks Ühendkuningriigi tarbijakaitseühenduse Which? läbi viidud uuringust ilmnevad väga erinevad tulemused raudteede toimimise kohta kasutajate seisukohast. Uuringutest selgus, et kasutajate rahulolu tase on poolte raudtee-ettevõtjate puhul 50 % või alla selle ning et üksnes 22 % reisijatest leiavad, et süsteem on muutumas paremaks (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews-ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).

3.7 Komisjoni eelnõus ei tehta ühtegi ettepanekut puuetega inimeste juurdepääsu parandamise kohta. Selles küsimuses peaksid kaasatud sidusrühmad konsulteerima kasutajatega.

3.8 Komisjon viitab 2012. aastal läbi viidud rahulolu-uuringule raudtee-reisijateveoteenuste kohta, mida komitee pidas oma 13. detsembri 2012. aasta arvamuse TEN/495 punkti 1.6 soovitusel ebapiisavaks.

3.9 Lisaks rõhutab komisjon nimetatud sektorile eraldatud avaliku sektori toetuste olulisust ja kutsub üles tegema avalikust sektorist makseid süsteemi võlgade vähendamiseks. Selline võimalus lisati direktiivi 91/440 ja 2008. aasta aprilli riigiabi suunistesse ning seda soovitati rakendada. Selline riigiabi eraldamine ei ole ainulaadne, võttes arvesse füüsilise kapitali mahtu, mis tuleb kasutusele võtta keskkonnaalaste eesmärkide täitmiseks ning avaliku huvi või avaliku poliitika eesmärkidel. Teised avaliku ja erasektori ettevõtjad muudes sektorites saavad nendest sätetest samuti kasu.

3.10 Turu avanemiseks vajalike tingimuste loomiseks teeb komisjon seejärel ettepaneku eristada transpordiettevõtjatest rangelt raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjaid, kelle ülesandeid laiendatakse uuele tasemele. Nimetatud ettepaneku eesmärk on vältida huvide konflikte ja diskrimineerimist ning soodustada risttoetuste tuvastamist ja ärahoidmist, kuid seejuures ei esitata ühtegi tõendit selliste tavade olemasolu kohta või kasutatakse andmeid, millega asjaomased sidusrühmad ning Euroopa Kohus nõus ei ole. Komitee rõhutab, et kui üldiselt kaubavedajad ja logistikaettevõtjad ning eriti uued raudtee-ettevõtjad eelistavad lahutatud ja dereguleeritud ELi piirivaba raudteeturgu, mis on rohkem kooskõlas teiste transpordiliikide tavapäraste äritavadega, siis teistel raudteeturu osalistel, nagu turgu valitsevatel raudtee-ettevõtjatel, raudteesektori tarbijaorganisatsioonidel, ühistranspordi asutustel jne, on ettevaatlikum lähenemine, mille kohaselt soovitakse säilitada praegune teenuste kvaliteet.

3.11 Direktiivi 2012/34 (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) artikli 63 lõike 1 kohaselt palusid kaks kaas-seaduseandjat komisjonil esitada „aruande II peatüki rakendamise kohta”. Selles peatükis on käsitletud eelkõige ELi raudteede sõltumatust ja struktuure seoses turu arenguga, sealhulgas raudteeveoturu edasise avamise ettevalmistuste seisuga ja analüüsitakse „erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi [uuesti sõnastamise] mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende rahastamisele”. Seda tehes oleks komisjon pidanud võtma arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamist ja liikmesriikidele iseloomulikke erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Konkreetsel juhul tuli arutelu käigus ilmsiks vajadus jätta riigisiseste süsteemide korraldamine ja alles hoidmine liikmesriikide pädevusse, kui nad peavad seda vajalikuks, ning vajadus jätkata tootmise korraldamist integreeritud viisil, mis võimaldab ühiskasutust ja aitab vähendada majanduslikust ja ohutuse seisukohast kahjulikke liideseid.

3.12 Infrastruktuuri haldamise eraldamine ühemõõtmeliseks transpordisüsteemiks toob üldiselt kaasa rohkem kahju kui kasu ning muudab tegevuse palju keerulisemaks, suurendades kulusid ja vähendades teenuse kvaliteeti. See kehtib eelkõige võrkude puhul, kus kasutatakse palju kombineeritud vedu.

3.13 Tehnilise arengu integreerimine on aeglasem ja palju keerulisem. See takistab innovatsiooni, mis tavaliselt hõlmab paikseid süsteemi osasid (infrastruktuur) ja liikuvaid osasid (veerimid). Bürokratia ja ebavajalikud liideseid suurenevad märkimisväärselt, tuues kaasa tegevuskulude suurenemise ja mittetuulemuslikkuse otsustusprotsessis.

3.14 Lisaks suurendab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja transpordiettevõtjate ülesannete lahus hoidmine võrgu- või infrastruktuuri-ettevõtja kaugenemist lõppkasutajatest (reisijad ja laadijad) ja nende teenuse kvaliteediga seotud nõudmistest (eelkõige täpsus). Seetõttu tuleb raudteesüsteemis hoida keskse osaleja rolli, ilma et seejuures kahjustataks infrastruktuuri-ettevõtja põhifunktsioonide sõltumatust.

3.15 Seoses teenindusrajatistega on komitee esitanud oma 16. märtsi 2011. aasta arvamuse TEN/432-433 punktis 1.7 järgmise soovitusena: „Teenindusrajatistele juurdepääsu küsimuses ei toeta komitee õigusliku, korraldusliku ja otsuste tegemisel sõltumatuse kohustust, mis võib seada ohtu praegused asendamatud struktuurid.” Analüüsi käigus ei ole ilmnenud ühtegi uut asjaolu, mis nõuaks nimetatud soovitusel läbivaatamist.

3.16 Komisjon tunnistab siiski, et teatavate funktsioonide ühiskasutus võimaldaks parandada süsteemi suutlikkust ja reisijatele osutatavate teenuste kvaliteeti. Komitee jagab seda arvamust.

3.17 Seoses 2010. aasta jaanuarist toimunud rahvusvahelise raudtee-reisijateveo liberaliseerimisega ELis ei saa paraku väita, et see on alati kaasa toonud märkimisväärse hinnalanguse seda liiki teenuste puhul või turusegmenidi olulise kasvu.

3.18 Euroopa kiirraudtee alustas oma tegevust tükk aega enne 2010. aastat tänu märkimisväärsetele avaliku sektori investeeringutele mõnedes liikmesriikides ning konkurents selles valdkonnas toimub veel üsna pikka aega pigem transpordiliikide vahel kui raudteesektori siseselt. 2010. aasta liberaliseerimine tõi eelkõige kaasa paljudest olemasolevatest, traditsioonilisi seadmeid (mitte kiirronge) kasutatavatest vanadest ühendustest loobumise ja pikaajaste koostöökokkulepete peatamise. Komitee peab seda arengut kahetsusväärseks ja kutsub komisjoni tungivalt üles võtma vajalikke meetmeid raudtee-reisijateveo piiriüleste teenuste parandamiseks ja arendamiseks.

3.19 Raudteeveo seisukohast on praegune olukord paljudes liikmesriikides lausa katastroofiline. See tuleneb peamiselt asjaolust, et raudteede ajakohastamine ja arendamine ei käi samas tempos maanteeühenduste ajakohastamisega ning et raudteetranspordi puhul tuleb maksta raudteele juurdepääsu tasu. Sellele lisandub asjaolu, et konkurents kõige tulutoovamate

ühenduste pärast on kaasa toonud parandusi mõnedes marsruutrongiteenustes. See aga toimub osaliselt üksikute vagunilastide liikluse arvelt, mis on üha vähenemas. See võib kaasa tuua tervete piirkondade tööstuse hävinemise ja tuua maanteedele tuhandeid veokeid. Paljud sidusrühmad on varmalt valmis tunnustama, et mõnedes liikmesriikides ei ole liberaliseerimise tulemusel lisandunud raudteeveole mitte ühtegi tonni kaupa.

3.20 Eelnevate tähelepanekute tõttu ning arvestades praegust kogemust liberaliseerimise mõjuga rahvusvahelisele liiklusele, soovib komitee hoolimata ilmselgest turu reformimise vajadusest komisjonil suhtuda riigisisese reisijateveoliikluse liberaliseerimise ettevaatlikult. Pealegi tunnustab komisjon raskusi käivitada rahvusvahelist raudteetegevust, mis on riigisisestest ühendustest liiga eraldiseisev, et võimaldada võrgustiku mõjust selgelt kasu saada.

3.21 Selles küsimuses nõustub komitee tähelepanekuga, et rahvusvaheline raudtee-reisijateveo liiklus on ainult pisut tihenenud, hoolimata Euroopa Komisjoni vaieldamatust tahtekindlusest luua õigusraamistik.

3.22 Siit ilmneb, et kavandatud lahenduste tulemused on selgelt ebapiisavad, eelkõige seetõttu, et turud ei ole võimalised kirjeldatud probleeme ilma piisavate investeeringute ja asjakohase poliitilise lahendamata. Kuid siinkohal on eriküsimus, kuidas tagada riikide äärepoolsete piirkondade teenindamine kaasaegsete ja keskkonnahoidlike transpordivahenditega.

3.23 See eesmärk peab olema ELi jaoks prioriteet, et viia lõpule ühtse Euroopa ruumi loomine, kaotades piiride mõju ja tagades arengu sidususe majanduslikus ja sotsiaalses plaanis kõikidele piirkondadele, mille arengut on siiaani takistanud vastasseisud.

3.24 EL peab pakkuma võimaluse luua piiriüleseid struktuure ja määratleda sekkumismeetmed nende alla jäävatel aladel, et võimaldada määratleda ja korraldada üldhuviteenuseid, nagu on sätestatud asutamislepingu artiklis 14 ja protokollis nr 26.

3.25 Ainult avaliku sektori jõulise toetusega poliitiline algatus võimaldab luua piirkonna ja ühendused, mida väljakuulunud turg saab hakata kasutama. Komitee kutsub komisjoni üles pöörama suurt tähelepanu ELi raudteeturu teenuste kvaliteedi tegelikule arendamisele, eelkõige piiriüleselt, ning samuti võtma arvesse teiste transpordiliikide arengut. Eesmärk peab olema jõuda raudtee turuosa ja klientide rahulolu suurenemiseni. Selle saavutamiseks vajalikud vahendid võivad aga eri liikmesriikides olla erinevad.

4. Avaliku teenindamise kohustust käsitleva määruse 1370/2007 läbivaatamine

4.1 Määruse (EÜ) nr 1370/2007 muutmiseiga sätestatakse kohustus viia läbi raudteetranspordi hanked, neid hanket korraldada, koostada ühistranspordikavad ja anda veeremid uutele sisenejate kasutusse.

4.2 Oma 13. detsembri 2012. aasta arvamuse TEN/495 soovitus 1.7 väljendas komitee sügavat muret seoses avaliku teenindamise kohustust käsitleva määruse läbivaatamisega. Tuleb tunnustada, et kavandatud hinnang ei vasta selgelt ootustele, kui võtta arvesse mõjuhinnangus esitatud tulemusi.

4.3 Mitmed uuringud, millest mõned on läbi viinud komisjon, näiteks aruanne „Study on Regulatory Options on future Market Opening in Rail Passengers Transport”, on toonud esile väga erinevaid ja vastuolulisi andmeid, mis ei võimalda leida ühest lahendust liiklustiheduse, teenuste sageduse, riigiabi arengu ja tootlikkusega seotud probleemidele.

4.4 Väga sarnaseid tulemusi saadi erinevate õigusraamistike reguleeritavate (konkurentsile avatud või suletud) võrgustike puhul, mistõttu tuleks suhtuda ettevaatlikult liiga üldisesse käsitlusse, mille puhul ei võeta arvesse riikide transpordikorralduse aspekte, nagu geograafia, meteoroloogia, tootmis- ja elamupiirkondade ruumiline planeerimine, millest osa asuvad raudteetee-nustest veel väga kaugel, nagu märgiti 13. detsembri 2012. aasta arvamuses TEN/495.

4.5 Need aspektid peaksid viima ELi selleni, et ta tagaks, et kasutatud vahendite abil saaks saavutada kavandatud meetme eesmärgid, tingimusel et neid ei ole võimalik saavutada riigi, piirkonna või kohalikul tasandil ning et EL ei läheks kaugemale, kui on vajalik nende eesmärkide saavutamiseks.

4.6 Samuti tuleks tähelepanelikult hinnata selle eesmärgi järgimist seoses komisjoni ettepanekuga kehtestada otselepingute sõlmimise ülempiirid, kuna see säte piiraks kahtlusi tekitaval viisil avaliku sektori asutuste halduslikku vabadust.

4.7 Raudtee-ettevõtjatele antavate kontsessioonilepingute mahu piiramiseks künnise kehtestamine toob vältimatult kaasa künniseefektid, mis võivad kahjustada teenuse järjepidevust, mis omakorda toob võrdsustavate meetmete puudumise korral kaasa konkurentsi avamisest oodatava üldise konkurentsivõime vähenemise. Selline olukord sunnib pädevaid asutusi andma ühe või mitu avalikku teenust otse ühele raudtee-ettevõtjale või korraldama hankemenetlust, nagu on sätestatud määruses 1370/2007/EÜ, ning korraldama ümber struktuuri, jagades selle vajaduse korral osadeks, et vältida nimetatud künniseefekte.

4.8 Samuti tuleks kaaluda, kui vajalik on koostada nii palju üksikasju sisaldavad avalikud transpordikavad, mis näib piiravat asutamislepingus sätestatud „riiklike, piirkondlike ja kohalike asutuste [...] laiaulatuslikku suvaõigust” avaliku teenusega seotud kohustuste osas.

4.9 Erilist tähelepanu tuleks pöörata tingimustele, mille alusel kavatakse komisjon teha raudtee kasutamiseks vajaliku füüsilise kapitali kättesaadavaks uutele raudtee-ettevõtjatele, kes ei ole kohustatud investeerima ega tegema tööd teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas, mis on aga raudtee kvaliteedi ja ohutuse tagamiseks olulised.

4.10 Ühendkuningriigi näite põhjal ilmneb, et sellise rentimise viivad läbi finantsettevõtete kaudu tegutsevad pangad, mis kujutab endast märkimisväärset ohtu sellise füüsilise kapitali kättesaadavusele ja tõstatades küsimuse selle kontrollimise kohta.

5. Euroopa Liidu Raudteeameti roll, raudteeohutus ja koostalitlus

5.1 Teise raudteepaketi koostas Valenciennes'is (Prantsusmaal) asuv Euroopa Liidu Raudteeamet, mis vastutab Euroopa raudteevõrkude ja -seadmete tehnilise ühtlustamise eest, koostalitluse arendamise eest ühiste standardite (koostalitluse tehnilised kirjeldused ja ühised ohutusmeetodid) koostamise kaudu ja raudteeohutuse suurendamise eest.

5.2 Asutamislepingu artikkel 91 kohustab Euroopa Liitu saavutama teatavaid tulemusi seoses transpordi ohutusega ning selle taset pidevalt parandama.

5.3 Pealegi ei saa raudteeohutuse taset ja selle arengut seoses institutsiooniliste ja tehniliste muudatustega igal juhul mõõta registreeritud ohvrite arvu alusel, vaid seda tuleb hinnata selliste näitajate alusel, mis võimaldavad jälgida arenguid ja neid ennetada, et tagada kasutajatele ja raudtee läheduses elavatele inimestele maksimaalne ohutus.

5.4 Euroopa raudteepiirkonna loomiseks on vaja parandada koostalitlust. Infrastruktuuri, veeremite ja paiksete seadmete ühilduvus tuleb tagada lihtsate ja kiirete menetlustega, mis hoiavad nende ohutuse praegust taset ja tagavad nende arendamise, ajakohastamise ja uutele vajadustele kohandamise.

5.5 Sellest seisukohast lähtudes ja vastupidiselt väitele, mis esitati komisjoni aruandes Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele direktiivi 2007/58/EÜ rahvusvahelise raudtee-reisijateveoturu avamist käsitlevate sätete rakendamise kohta, mis lisatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavale teatisele neljanda

raudteepaketi kohta, ei tohi ohutust käsitleda takistusena. Hiljutised kogemused muudes valdkondades on näidanud, kui kahjulik võib olla liigne hooletus selle suhtes, kuidas kodanikud tajuvad Euroopa Liidu rolli. Lisaks peaksid Viareggio ja Schellebelle (hiljutisem) õnnetused olema õpetuseks kõigile sektori sidusrühmadele, et raudtee kasutamisse tuleb suhtuda äärmise tähelepanu ja rangusega.

5.6 Sellega seoses on Euroopa Liidu Raudteeametil keskne roll omavahel teabevahetuse ja koordineerimisvõrgustiku kaudu ühendatud riiklike ohutuasutustega koostöö tegemisel. Lisaks tuleb laiendada raudteeameti ja riiklike ohutuasutuste ülesandeid, et integreerida raudtee kasutamise inimlik mõõde ja võtta arvesse töötajate tervishoiu ja ohutusega seotud aspekte, mis on kahtlemata raudteeohutuse osa.

5.7 Võttes arvesse, et raudteedega on seotud üha suurem arv sidusrühmi, ja arvestades puuduliku töökorralduse võimalikke tagajärgi, tuleks riiklike ohutuasutuste rolli laiendada, et see hõlmaks ka kontrolli selle üle, millistes tingimustes toimuvad raudteeveod. Riiklikud ohutuasutused peaksid muutuma tõeliseks raudteepolitiseiks, kelle ülesanne on kontrollida kehtivate eeskirjade rakendamist, mis on ühiskonna avaliku korra sätted.

5.8 2011. aasta aprillis viidi komisjoni tellimusel läbi Euroopa Liidu Raudteeameti rolli hindamine. Sellest ilmnas, et raudteeametile võiks anda innovatsiooni edendamise ülesande, mille eesmärk oleks parandada raudtee koostalitlusvõimet ja ohutust, näiteks võidaks kasutusele võtta uusi IT-tehnoloogiaid ning jälgimis- ja jälgitavussüsteeme. Raudteeametit ei tohiks siiski vabastada juriidilisest kohustusest vastutada oma otsuste eest.

5.9 Nimetatud mõõde on seotud teadusuuringutel, innovatsioonil ja investeringutel põhineva tööstuspoliitika vastuvõtmisega, mis nõuab avaliku sektori toetust, et vastata Euroopa olulisele väljakutsele, mis võib majanduse taastumisele kaasa aidata. Siinkohal võib asjakohase lahenduse pakkuda Euroopa tööstus- ja teadusuuringute projekt Shift2Rail, tingimusel et kaasatakse asjakohaselt kõik raudteeveoettevõtjad.

5.10 Lisaks sellele ja vastavalt asutamislepingu artiklis 91 ELile kehtestatud kohustustele ning töötajate tervishoiu ja ohutuse parandamise tagamiseks võiks raudteeametile anda volitused kohaldada kõikide sidusrühmade suhtes koostalitluse valdkonnas tehtud otsuseid.

6. Sotsiaalsed aspektid

6.1 Eelmine punkt, mis oli seotud tööstuspoliitika taaskäivitamisega ELi tasandil, on vaja siduda selliste küsimustega nagu töötajate demograafiline koosseis ja oskuste jagunemine raudteesektoris ja raudtee ehitamise sektoris.

6.2 Näiteks tuleb nentida, et töötajad vananevad ja muutunud on selle sektori sotsiaalne profiil, mistõttu moodustavad juhtivtöötajad, insenerid ja tehnikud tulevikus üha suurema osa töötajatest.

6.3 Selline olukord toob järgnevatel aastatel kaasa raudtee kasutamise eest vastutavate töötajate suures osas väljavahetamise ja olulise tööjõu voolavuse uute töötajate hulgas, mis tõstatab uuesti nende töötingimuste ja sektoripõhise sotsiaalkaitse taseme alandamise küsimuse, kuna enne liberaliseerimist võeti arvesse raudteega seotud elukutsete raskust ja ohtlikkust ning mis tagas nende elukutsete atraktiivsuse.

6.4 Raudteega seotud elukutsete atraktiivsus, nt noorte ja naiste hulgas, on üks peamisi väljakutseid seoses raudtee kasutamise usaldusvärsuse tagamisega liikmesriikides ja ELi tasandil, mida on võimalik saavutada uute töötajate sisenemisega nimeetatud sektorisse ja töötajate lojaalsuse tagamisega.

6.5 Atraktiivsuse ja lojaalsuse topelteesmärk tähendab seda, et liikmesriigid peavad kinni pidama kohustustest, mis on võetud seoses sotsiaalkaitsega (eelkõige seoses pensionidega), kollektiivsete tagatistega, töötingimustega, pikaajaliste väljavaadete tagamiseks ja karjääri kujundamiseks, mis põhineb teadmiste ja oskuste omandamisel. Selleks võib kasutada selliseid eriprogramme nagu Erasmus.

6.6 Komitee 15. juuni 2011. aasta arvamuses TEN/445 „ELi transpordipoliitika sotsiaalsed aspektid” esitatakse mitmeid soovitusi, mis võivad parandada kõnealuse sektori atraktiivsust ning mille komisjon peaks lisama oma õigusakti ettepanekutesse.

6.7 Komitee kutsub iga liikmesriiki korralduslike valikute tegemisel või konkurentsile avanemisel üles hoidma alles traditsioonilistes raudtee-ettevõtetes tööhõive taset, töötajatele kollektiivlepinguga antud tagatise ning palga- ja töötingimusi. Operaatori vahetamisel peavad olema tagatud asjaomaste töötajate ülevõtmine ja nende kollektiivlepingu tagatised.

Brüssel, 11. juuli 2013

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president*

Henri MALOSSE

LISA

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee Arvamuse

Arutelu käigus lükati tagasi järgmised muudatusettepanekud, mis kogusid hääletusel vähemalt veerandi antud häälest.

Punkt 1.5

Muuta järgmiselt:

„Komitee kutsub liikmesriike üles säilitama oma riigisisese raudteesüsteemi korraldamise suutlikkust ja avama oma siseturu konkurentsile vastavalt riigi geograafilisele asukohale, demograafiale, ajaloole, majanduslikule ja sotsiaalsele olukorrale ning keskkonnaseisundile. Komitee toetab komisjoni ettepaneku eesmärki luua Euroopas ühine raudteeturg kõrge transpordikvaliteediga ja ilma piiriprobleemideta. Komitee innustab komisjoni keskenduma tugevalt ELi raudteeturu teenuste kvaliteedi tegelikule arendamisele, eriti piiriülel, võttes arvesse ka muude transpordiliikide arendamist. Üldeesmärk peab olema raudteeturu osa kasv ja tarbijate rahulolu. Kuid vahendid selle eesmärgi saavutamiseks võivad olla liikmesriigiti erinevad.”

Hääletuse tulemus (punktid 1.5 ja 3.1 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 30
Vastu: 71
Erapooletuid: 7

Punkt 3.1

Muuta järgmiselt:

„Selles neljanda raudteepaketi ettepanekus jätkab komisjon tööd, et Euroopa raudteetranspordi taaselavdada. Nagu varasemate, juba heaks kiidetud pakettide puhul lähtutakse asjaolust, et raudteetransport moodustab ELi säästva transpordi süsteemi olulise osa nii reisijate- kui ka kaubaveos ning vaja on turureformi, et luua ühine raudteeturg, mis võiks võtta selle võimaliku rolli, mida raudteetransport ei ole viimastel aastakümnetel suutnud teha. Kui enne oli konkurents kehtestatud raudteeveos ja rahvusvahelises reisijateveos, siis nüüd kehtestatakse kõnealuse ettepanekuga komisjoni eesmärk on kasutada kõnealust seadusandlikku ettepanekut raudteetranspordi taaselustamiseks, kehtestades konkurentsriigisisesele reisijateveole. Komisjon usub, et sellist konkurentsi peaks ergutama ELi õigusaktiga, milles sätestatakse ühelt poolt infrastruktuuriettevõtjate, mille ülesandeid laiendatakse liikluse korraldamise, võrkude hooldamise ja nendesse investeeringute tegemise valdkonnas, ja teiselt poolt transpordiraudtee-ettevõtjate ülesannete eristamine. Samuti on selle ettepaneku eesmärk tugevdada reguleerivaid asutusi, kelle ülesanne on teostada järelevalvet raudteeturu üle. Komitee toetab ka komisjoni ettepaneku eesmärki luua Euroopas ühine raudteeturg kõrge transpordikvaliteediga ja ilma piiriprobleemideta.”

Hääletuse tulemus (punktid 1.5 ja 3.1 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 30
Vastu: 71
Erapooletuid: 7

Punkt 3.5

Muuta järgmiselt:

„Paljudes uuringutes esitatakse väga erinevaid tulemusi infrastruktuuri- ja raudtee-ettevõtja ülesannete lahutamise ning raudteeturu dereguleerimise tagajärgede kohta. Ka komisjoni esitatud statistiliste andmete analüüsist nähtub siiski, et selle lahutamise ning turu avamise ning raudteesektori tulemuste parandamise vahel ei ole automaatset seost. Lisaks on liikmesriikides, kes on sellise lahutamise ja/või dereguleerimise ellu viinud, ja turgudel, kus reforme ei ole tehtud, kogemused selgelt erinevad. Raudteetranspordi turuosad ei näi sõltuvat vaid juhtimismudelitest, vaid ka üldistest investeerimistasemetest ning riigi geograafilistest, demograafilistest ja tööstuslikest teguritest. – kuid et tulemused tunduvad olevat otseses seoses rahastamistaseme ja teemaksudega. Teisalt antakse McNulty aruandes väga vastuoluline ülevaade Ühendkuningriigi olukorrast, tunnustades et selle riigi raudteesüsteem on osutunud kallimaks nii riigi kui ka kasutajate jaoks ning et süsteem kannatab selle all, et eri sidusrühmade tegevust ei ole omavahel kooskõlastatud, nõudes riigi suuremat sekkumist eri aspektide (tasud, jaotus, ajakava) kooskõlastamiseks. Selle probleemi lahendamiseks on McNulty esitanud kolm soovitusi, mis tuleks ellu viia järkjärguliselt: kulude ja tulude jagamine infrastruktuuri- ja raudtee-ettevõtja vahel, nende ühissetevõtte (joint venture) loomine või isegi teatud kontsessioonide uuesti sõlmimise katsetamine.”

Hääletuse tulemus (punktid 3.5 ja 3.6 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 27

Vastu: 70

Erapooletuid: 7

Punkt 3.6

Välja jätta:

„Mõnedest raudteeteenuste kvaliteeti käsitlevatest riigisestest uuringutest, näiteks Ühendkuningriigi tarbijakaitseühenduse Which? läbi viidud uuringust ilmnevad väga erinevad tulemused raudteede toimimise kohta kasutajate seisukohast. Uuringutest selgus, et kasutajate rahulolu tase on poolte raudtee ettevõtjate puhul 50 % või alla selle ning et üksnes 22 % reisijatest leiavad, et süsteem on muutumas paremaks (<http://which.co.uk/home-and-garden/leisure/reviews/ns/best-and-worst-uk-train-companies/best-train-companies-overall/>).”

Hääletuse tulemus (punktid 3.5 ja 3.6 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 27

Vastu: 70

Erapooletuid: 7

Punkt 3.11

Muuta järgmiselt:

„Direktiivi 2012/34 (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) artikli 63 lõike 1 kohaselt palusid kaks kaasseaduseandjat komisjonil esitada „aruande II peatüki rakendamise kohta”. Selles peatükis on käsitletud eelkõige ELi raudteede sõltumatust ja struktuure seoses turu arenguga, sealhulgas raudteeveoturu edasise avamise ettevalmistuste seisuga ja analüüsitakse „erinevaid turu korraldamise mudeleid ja käesoleva direktiivi [uuesti sõnastamise] mõju avaliku teenindamise lepingutele ning nende rahastamisele”. Seda tehes oleks komisjon pidanud võtma arvesse määruse (EÜ) nr 1370/2007 rakendamist ja liikmesriikidele iseloomulikke erinevusi (võrkude tihedus, reisijate arv, sõidu keskmine pikkus). Konkreetset juhul tuli arutelu käigus ilmsiks toetus sellele, et vajadus jätta riigisestest süsteemide korraldamine ja alles hoidmine liikmesriikidele pädevusse, kui nad peavad seda vajalikuks, ning vajadus jätkata tootmise korraldamist integreeritud viisil, mis võimaldab ühiskasutust ja aitab vähendada majanduslikust ja ohutuse seisukohast kahjulikke liideseid.”

Hääletuse tulemus (punktid 3.11, 3.12, 3.13 ja 3.14 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 35

Vastu: 67

Erapooletuid: 2

Punkt 3.12

Välja jätta:

„Infrastruktuuri haldamise eraldamine ühemõõtmeliseks transpordisüsteemiks toob üldiselt kaasa rohkem kahju kui kasu ning muudab tegevuse palju keerulisemaks, suurendades kulusid ja vähendades teenuse kvaliteeti. See kehtib eelkõige võrkude puhul, kus kasutatakse palju kombineeritud vedu.”

Hääletuse tulemus (punktid 3.11, 3.12, 3.13 ja 3.14 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 35

Vastu: 67

Erapooletuid: 2

Punkt 3.13

Välja jätta:

„Tehnilise arengu integreerimine on aeglasem ja palju keerulisem. See takistab innovatsiooni, mis tavaliselt hõlmab paikseid süsteemi osasid (infrastruktuur) ja liikuvaid osasid (veeremid). Bürokratia ja ebavajalikud liideseid suurenevad märkimisväärselt, tuues kaasa tegevuskulude suurenemise ja mittetulemuslikkuse otsustusprotsessis.”

Hääletuse tulemus (punktid 3.11, 3.12, 3.13 ja 3.14 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 35
 Vastu: 67
 Erapooletuid: 2

Punkt 3.14

Muuta järgmiselt:

„Lisaks suurendab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja transpordiettevõtjate ülesannete lahus hoidmine ohtu, et võrgu- või infrastruktuuri-ettevõtja kaugenemist kaugeneb lõppkasutajatest (reisijad ja laadijad) ja nende teenuse kvaliteediga seotud nõudmistest (eelkõige täpsus). See tõstab esile vajaduse hästi toimiva reguleeriva tegevuse järele kõnealustel turgudel. Seetõttu tuleb raudteesüsteemis hoida keskse osaleja rolli, ilma et seejuures kahjustataks infrastruktuuri-ettevõtja põhifunktsioonide sõltumatust.”

Hääletuse tulemus (punktid 3.11, 3.12, 3.13 ja 3.14 pandi koos hääletusele ja lükati tagasi)

Poolt: 35
 Vastu: 67
 Erapooletuid: 2

Punkt 3.19

Muuta järgmiselt:

„Raudteeveo seisukohast on dereguleerimise tagajärjed liikmesriikides ja turgudel väga erinevad. Mõnedes praegune olukord paljudes liikmesriikides, eriti Ida-Euroopas, on hiljutine areng väga problemaatiline lausa katastroofiline. See tuleneb peamiselt mitte dereguleerimisest endast, vaid asjaolust, et raudteede ajakohastamine ja arendamine ei käi samas tempos maanteeühenduste ajakohastamisega ning et raudteetranspordi puhul tuleb maksta raudteele juurdepääsu tasu. Mõnes teises riigis on klientidele pakutav teenus märkimisväärselt kasvanud ning seega tarnitakse varasemast rohkem kaupa raudtee kaudu. Üldiselt on kasvav konkurents eelkõige marsruutrongiturul olnud positiivne. Ent üksikute vagunilastide liiklus, mis on Euroopa pikaajaline probleemvaldkond, on enamikes riikides jätkanud allakäiku, mis on viinud võrgustikumõjudeni ning vähese liiklusega raudteeinfrastruktuuri hülgamiseni. Sellele lisandub asjaolu, et konkurents kõige tulutoovamate ühenduste pärast on kaasa toonud parandusi mõnedes marsruutrongiteenustes. See aga toimub osaliselt üksikute vagunilastide liikluse arvelt, mis on üha vähenemas. See võib kaasa tuua tervete piirkondade tööstuse hävinemise ja tuua maanteedele tuhandeid veokeid. Paljud sidusrühmad on varmselt valmis tunnustama, et mõnedes liikmesriikides ei ole Komisjoni teatisest on selge, et ELi raudteeveo dereguleerimisest ei ole piisanud, et luua uus konkurentsivõimeline raudteeveoturg. Mõned ettevõtjad isegi väidavad, et liberaliseerimise otsesel tulemusel ei ole lisandunud raudteeveole mitte ühtegi tonni kaupa.”

Hääletuse tulemus

Poolt: 39
 Vastu: 72
 Erapooletuid: 3