EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 4.2.2009
KOM(2009) 44 lõplik

ROHELINE RAAMAT

ÜLEEUROOPALINE TRANSPORDIVÕRK: poliitika läbivaatamine

PAREMINI INTEGREERITUD ÜLEEUROOPALINE TRANSPORDIVÕRK ÜHISE TRANSPORDIPOLIITIKA TEENISTUSES

ROHELINE RAAMAT

ÜLEEUROOPALINE TRANSPORDIVÕRK: poliitika läbivaatamine

PAREMINI INTEGREERITUD ÜLEEUROOPALINE TRANSPORDIVÕRK ÜHISE TRANSPORDIPOLIITIKA TEENISTUSES

SISUKORD

1. Sissejuhatus 2
2. TEN-T poliitika tulevase arengu alustalad 3
3. TEN-T edasise arenguga seotud küsimused 8
4. TEN-T edasise arengu valikuvõimalused 17
5. Teave arvamuste avaldamiseks rohelise raamatu kohta 18

1. SISSEJUHATUS

Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) poliitika eesmärk on tagada infrastruktuur siseturu tõrgeteta toimimiseks ning majanduskasvu ja tööhõive Lissaboni tegevuskava eesmärkide täitmiseks. TEN-T aitab kaasa ka juurdepääsu tagamisele ning suurendab majanduslikku, sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust. TEN-T toetab kõigi Euroopa Liidu kodanike õigust liikmesriikide territooriumil vabalt liikuda. TEN-T hõlmab ka keskkonnakaitsenõudeid säästva arengu edendamiseks.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 1996. aasta otsusega (viimati muudetud 2004. aastal)[1] loodud võrku on praeguseks investeeritud 400 miljardit eurot, mis on aidanud lõpule viia paljusid ühist huvi pakkuvaid projekte, vastastikku siduda liikmesriikide transpordivõrke ja ületada tehnoloogilisi takistusi liikmesriikide vahel. Siiski on algsete plaanide täieliku rakendamiseni nii asjaomaste projektide pikaajalise iseloomu kui ka mitmete projektide lõpuleviimise olulise edasilükkumise tõttu veel pikk tee.

Seni on peaaegu kolmandik investeeringutest tehtud ühenduse vahenditest[2]. Siiski ei pruugi TEN-T üldpoliitika elluviimise tulemused ja ühenduse rahalise toetuse abil loodud Euroopa lisandväärtus tavakodaniku jaoks esmapilgul alati märgatavad olla. Kuna eesmärgid on olnud võrdlemisi ulatuslikud, ei ole neid olemasolevate vahendite abil olnud võimalik täielikult täita. Lisaks sellele võisid eesmärgid olla teataval määral laialivalguvad, mis on raskendanud tegevuse koondamist ning tulemusliku mõju ja nähtavate tulemuste saavutamist. Seetõttu on komisjoni arvates kätte jõudnud aeg mitte

---

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, viimati muudetud 29. aprilli 2004. aasta otsusega nr 884/2004/EÜ.

[2] TEN-T eelarvest, Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa Regionaalarengu Fondist pärinevad toetused ning Euroopa Investeerimispanga laenud.

üksnes küsida, miks on eesmärgid ainult osaliselt täidetud, vaid kas need eesmärgid on ka praegu piisavad selleks, et anda tulevastele probleemidele tulevikku suunatud vastuseid, ning missuguseid vahendeid vajatakse TEN-T poliitika tulevikueesmärkide lõplikuks elluviimiseks.

Kuna transpordipoliitika eesmärk on edendada majanduslikult tõhusaid, keskkonnahoidlikke, ohutuid ja turvalisi transporditeenuseid nii siseturul kui ka sellest väljaspool, peaks TEN-T poliitika tagama integreeritud ja innovaatilisel ning energia-, infrastruktuuri- ja sõidukite sektoris[3] toimuvaid tehnoloogilisi arenguid järgival infrastruktuuril põhinevate transporditeenuste võimalikult tõhusa toimimise. TEN-T poliitika peaks senisest veelgi täielikumalt peegeldama mitte ainult transpordisektori üleeuroopalisi eesmärke, vaid ka poliitilisi, sotsiaal-majanduslikke, keskkonnaalaseid ja institutsioonilisi eesmärke laiemalt.

Lisaks TEN-T rolli tugevdamisele Lissaboni tegevuskava raames nõuab Euroopa tähtsuse kasv maailmas piisava tähelepanu pööramist TEN-T poliitika tulevasele arengule. Ka Euroopa majanduskasv ja töökohtade loomine sõltuvad transpordipoliitika rahvusvahelisest konkurentsivõimest, mida tuleb toetada tõhusate transpordiühenduste loomisega maailma kõikide osade vahel. Tõhusad ühendused Euroopa lähimate naabritega, kaasa arvatud Aafrika, on olulised nii majanduslikust, poliitilisest kui ka julgeolekualasest vaatepunktist.

Euroopa juhtiva rolli tugevdamine maailmas on eriti oluline seoses vajadusega võtta üleeuroopalisi meetmeid võitluseks kliimamuutusega. Transport ja transpordi infrastruktuur on valdkonnad, mis võivad kliimamuutuse vastu võitlemisele oluliselt kaasa aidata. Kliimamuutusega seotud eesmärgid tuleks muuta TEN-T tulevikupoliitika keskseks osaks, mille käsitlemisel rakendatakse tõeliselt euroopalikku lähenemisviisi. TEN-T poliitika tulevane areng peaks tänu innovatsiooni hõlmavale, majanduslikke ja keskkonnaalaseid eesmärke ühendavale, tõhusale ning selgelt koostalitlusliku kauba- ja reisijateveoteenuste vajadustele orienteeritud protsessile looma tugeva aluse ühenduse kliimamuutusealaste eesmärkide tulemuslikuks täitmiseks.

Seetõttu tuleks üldkavade ja prioriteetsete projektide läbivaatamise ja võimaliku ajakohastamise asemel TEN-T poliitika põhjalikult läbi vaadata. Esmalt tuleks nii praeguseks omandatud kogemusi kui ka saavutatud tulemusi arvesse võttes TEN-T poliitika üldiselt läbi vaadata. Arvestades kõnealuse ülesande ulatust nii poliitilises, sotsiaal-majanduslikus, keskkonnaalases, institutsioonilises, geograafilises kui ka tehnilises mõttes, soovib komisjon kaasata nimetatud küsimuse arutamisesse võimalikult palju erinevaid sidusrühmi, et tagada kõikide olemasolevate erialateadmiste, kogemuste ja seisukohtade nõuetekohane arvessevõtmine. Seetõttu alustab komisjon TEN-T läbivaatamismenetlust rohelise raamatuga, et anda enne võimalike seadusandlike ja muude ettepanekute tegemist ülevaade üleeuroopalise transpordivõrgu hetkeolukorrast ning kutsuda üles kõnealusel teemal mõtteid vahetama.

2. TEN-T POLIITIKA TULEVASE ARENGU ALUSTALAD

- *EÜ asutamisleping*

[3] Mõiste „sõiduk” viitab käesolevas dokumendis kõigi transpordiliikide raames kasutatavatele transpordivahenditele.

Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklites 154–156 määratletakse üleeuroopaliste võrkude poliitika ja selle ülesanded siseturu eesmärkide saavutamisel ning kõigi ELi kodanike, ettevõtjate ning regionaalsete ja kohalike kogukondade huve arvestava sotsiaalse ja majandusliku ühtekuuluvuse edendamisel, mis muu hulgas hõlmab ühenduse meetmete suunamist liikmesriikide transpordivõrkude vastastikuse seotuse ja koostalitlusvõime parandamisele ning kõnealustele võrkudele ligipääsu tagamisele. Lisaks sellele tuleb TEN-T poliitikasse sisse viia säästva arengu põhimõtted. Seejärel töötati välja TEN-T suunised asutamislepingu nende sätete rakendamise hõlbustamiseks, mille abil määratakse suunistes kindlaks ühist huvi pakkuvad projektid ja mille abil ühendus võib liikmesriikide toetatavaid ühist huvi pakkuvaid projekte ka omalt poolt toetada. Selleks et rakendamist veelgi lihtsustada, võib komisjon teha algatusi liikmesriikidevahelise koostöö edendamiseks.

- *Üksikasjalik kirjeldus*

TEN-T suunised näevad lõpliku poliitilise eesmärgina ette sellise ühtse koostalitlusliku võrgu loomise, mis hõlmab ohutu ja tõhusa liiklemise tagamiseks vajalikke traditsioonilisi maapealseid struktuure ja varustust (sealhulgas arukad transpordisüsteemid). Kõnealune võrk hõlmab üha enam ka selliste innovatiivsete süsteemide kasutamist, mis peale transpordi arengu edendamise võivad oluliselt tõhustada ka tööstusliku innovatsiooni arengut.

Ühist huvi pakkuvad TEN-T projektid erinevad üksteisest paljude järgmiste näitajate poolest: planeerimisprotsessid, geograafiline laienemine ja maksumus, rakendamiseks kuluv aeg ja kasutusiga, samuti projektiga seotud investeerimis-, rakendus- ja tegevstruktuurid. TEN-T poliitika peab arvestama paljude erinevate lähenemisviisidega, mille puhul liikmesriigid mängivad juhtivat rolli traditsiooniliste infrastruktuuridega varustamisel ja töötavad kõrvuti erasektoriga. Üleeuroopalise transpordivõrgu olemus seab kõigile asjaosalistele erilise vastutuse seoses eesmärkide jagamisega ja vastavate rollide täitmisega kõnealuste eesmärkide saavutamiseks.

- *Varasemad saavutused*

TEN-T poliitika rakendamisest tulenevaid positiivseid muutusi on juba selgesti märgata. Liikmesriikide raudtee- ja teedevõrgud on paljudes punktides omavahel ühendatud ja piiriülesed raudteed on muutumas koostalitlusvõimelisteks. Ühenduse rahastamine on koondunud suurtele kiirraudteeprojektidele, pannes aluse õhutranspordi ja isikliku auto kasutamisega edukalt konkureerivale uue põlvkonna reisijateveovõimalusele. Ühtekuuluvusfondi raames on rahastatud erineva arengutasemega riike ja piirkondi ühendavaid suurprojekte, mis aitavad kaasa ebavõrdsuse vähendamisele. Ühendusepoolsel rahastamisel on olnud oluline kiirendav mõju ja see on võimaldanud jätkata mitmeid (geoloogilises, tehnilises, rahalises ja õiguslikus/halduslikus mõttes) kõige keerukamaid ja komplekssemaid projekte. Lisaks sellele on ühenduse rahastamine edendanud avaliku ja erasektori partnerlust hõlmavaid katsekavu, mis aitavad kaasa uute teadmiste omandamisele rahastamise ja projektijuhtimise valdkonnas.

TEN-T poliitika on ka hoogustanud arukate transpordisüsteemide arengut. Kõnealuses sektoris on lisaks Galileole oluliselt arenenud maantee-, raudtee-, õhu- ja veetranspordi valdkond tänu TEN-T raames toetatavatele Euroopa ja euroregiooni tasandi projektidele, millest nii mõnigi oleks muudes tingimustes jäänud ellu viimata või alustamata.

TEN-T poliitika on hakanud pakkuma vastuseid küsimustele seoses kaubavedudega, mille kasvuprognoos (34 % kasv ajavahemikus 2005–2020) rõhutab reaalsete koostalitluslike lahenduste tähtsust liiklusummikutega, süsinikdioksiidiheite suurenemisega, infrastruktuuriga ja organisatsiooniliste vajakajäämistega seotud probleemide lahendamisel. Koostalitluse põhimõttega suurepäraselt haakuv meremagistraalide kontseptsioon väärib TEN-T edasise arengu käigus oluliselt suuremat tähelepanu. Meremagistraalide rajamine edendab koostalitlusel rajanevat „keskkonnasõbralikumat" kaubavedu ja ühendab Euroopa Liitu teiste muu maailmaga.

- *Tugevad ja nõrgad küljed*

Võrgu planeerimine

TEN-T suunised on eelkõige ühenduse vahend poliitika määratlemiseks ja võrgu planeerimiseks. Kõnealustes suunistes kirjeldatud ühist huvi pakkuvaid projekte on võimalik kindlaks määrata nende asukoha alusel üldkavas ja/või projekti iseloomustavate tunnuste kaudu.

1996. aastal vastu võetud suunised, mida viimati muudeti 2004. aastal, hõlmavad kaht planeerimistasandit: üldise võrgu tasand (raudtee-, maantee-, siseveetee- ja kombineeritud transpordi, lennujaamade ja sadamate võrgu üldkavad) ja 30 prioriteetsest projektist (valitud ühist huvi pakkuvatest projektidest) koosnev tasand.

Üldine võrk hõlmab kokku 95 700 km maanteid, 106 000 km raudteid (sealhulgas 32 000 km kiirraudteid), 13 000 km siseveeteid, 411 lennujaama ja 404 meresadamat. Enamik neist ühendustest ja sõlmedest on juba olemas. Siiski oleks vaja juurde ehitada või oluliselt ajakohastada veel ligi 20 000 km maanteid, üle 20 000 km raudteid (peamiselt kiirraudteid) ja 600 km siseveeteid, mis liikmesriikide hiljutiste hinnangute kohaselt[4] lähevad maksma umbes 500 miljardit eurot.

Põhimõtteliselt on ühenduse võrgu planeerimine tähendanud liikmesriikide transpordivõrgu erinevaid transpordiliike teenindavate osade liitmist ja omavahelist ühendamist liikmesriikide piiril. Kui TEN-T poliitika esimestel aastatel võis sellist lähenemisviisi õigustatuks pidada, siis praegu selle kohasus iga laienemisega üha küsitavamaks. TEN-T võrgu planeerimisel ei ole siiani lähtutud tõelistest euroopalikest eesmärkidest, mis muudaksid terviku suuremaks kui selle osade summa. Ehkki iga liikmesriik kannab oma territooriumil paiknevate infrastruktuuride planeerimise ja rakendamise eest suveräänset vastutust, on Euroopa Liidu laienemise ja võrkude keerukuse suurenemise tõttu muutunud üha asjakohasemaks küsimus, kuidas ühendada omavahel planeerimine siseriiklikul ja üksikute riikide vaateväljast laiemaid eesmärke hõlmaval Euroopa tasandil.

TEN-T **prioriteetsed projektid** hõlmavad suuremaid raudtee-, maantee- ja siseveetelgi, mis kulgevad läbi mitme liikmesriigi. Valiku tegemisel lähtuti kõnealuste projektide tähtsusest riikidevaheliste liiklusvoogude, ühtekuuluvuse ja säästva arengu eesmärkide seisukohalt, seejärel hinnati projekte ühiste sotsiaal-majanduslike kriteeriumide alusel. Sellele vaatamata tekib ikka veel küsimusi seoses prioriteetsete projektide valiku aluseks olevate meetodite asjakohasusega, projektide vastastikuse ühendatuse ja nende laiendamise (geograafiliste ja koostalitluslike) võimalustega, ühtsete mahu- ja

[4] Euroopa komisjoni transpordi ja energeetika peadirektoraat, TEN-T – prioriteetsete projektide elluviimise arenguaruanne, mai 2008.

kvaliteedinormide kohaldamisega ja projektide tähtaegse lõpuleviimise tagamise vahenditega.

Lisaks ühist huvi pakkuvate projektide kindlaksmääramisele vastavalt nende paiknemisele üldkavades ja ühist huvi pakkuvate projektide nimekirja kuulumisele sätestatakse kõnealustes suunistes ka ühist huvi pakkuvatele projektidele esitatavad nõuded ning täpsustatakse ühist huvi pakkuvate projektide kindlaksmääramise eesmärgid ja kriteeriumid. Arukate transpordisüsteemide puhul on ühist huvi pakkuvate projektide määratlemisel lähtutud just kõnealusest kontseptuaalsest lähenemisviisist.

Võrgu rakendamine

TEN-T suunised on seotud vahenditega, mis hõlbustavad ühist huvi pakkuvate projektide rakendamist. Need on a) erinevad rahastamisvahendid, mis põhinevad asjaomastel õigusaktidel, sealhulgas üleeuroopalisele transpordivõrgule ühenduse rahalise abi andmist käsitlev määrus[5], Ühtekuuluvusfond, Euroopa Regionaalarengu Fond ja Euroopa Investeerimispanga laenud ning b) mitterahalised vahendid, näiteks komisjoni koordineerimisalgatused.

Siiani pole olemasolevad vahendid olnud küllaldased selleks, et tagada ühist huvi pakkuvate projektide täielik lõpuleviimine suunistes kokku lepitud tähtaegade raames. Eespool öeldu kehtib eelkõige üldise transpordivõrgu suhtes. Asjaomaste arvukate projektide lõpuleviimine eest vastutavad peaaegu täielikult liikmesriigid, kelle investeerimisotsused aga sõltuvad suurel määral siseriiklikest eesmärkidest. Ühendus on Ühtekuuluvusfondi vahendite abil toetanud projektide rakendamist abikõlblikes liikmesriikides, andes sellega oma panuse juurdepääsu (sealhulgas äärepoolseimatele piirkondadele juurdepääsu) tagamisele. TEN-T rahastamine on suutnud poliitika eesmärke ainult osaliselt edendada. Üldjoontes võib öelda, et üldist transpordivõrku käsitlevate ühenduse meetmete raames praeguseks kulutatud vahendid ei ole suutnud TEN-T üht olulisemat eelist, Euroopa lisandväärtust, tavakodanikule ja ettevõtjale kuigivõrd lähemale tuua. Liikmesriigid käsitavad oma territooriumil asuvatesse transpordivõrkudesse tehtavaid investeeringuid pigem siseriiklike investeeringutena kui ühenduse eesmärkide elluviimise vahendina.

Ühenduse tähelepanu keskmes olevate prioriteetsete projektide puhul on olukord nii rahastamise kui ka koordineerimise seisukohalt olnud erinev. Ehkki olemasolevatest ühenduse rahalistest vahenditest ei piisa ikka veel kõnealuste projektidega seotud kulude täielikuks katmiseks, on ühenduse tegevus piiratumate ja ühiselt kokkulepitud eesmärkide saavutamiseks kõnealuses valdkonnas olnud oluliselt tulemuslikum ja nähtavam. Mitmete kõnealuste projektide lõppfaasi jõudmine on heaks näiteks asutamiselepingu kohaste TEN-T poliitika eesmärkide potentsiaalsetest eelistest. Üks TEN-T olulisemaid prioriteetseid projekte, s.o Pariisi, Brüsselit, Kölni/Frankfurti, Amsterdami ja Londonit ühendav kiirraudtee, on lisaks liikmesriikide võrkude ühendamisele ja uue põlvkonna rahvusvahelisele raudteeliiklusele loomisele pakkunud ELi kodanikele ja ärireisijatele võimaluse kogeda vaba liikumise eeliseid Euroopas.

Meremagistraalidega seotud prioriteetse projekti (mis hõlmab infrastruktuuri, rajatisi, menetlusi, tehnoloogiaid ja teenuseid) eesmärk on edendada kvaliteetseid ja

---

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 680/2007, 20. juuni 2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas.

suuremahulisi, integreeritud, koostalitluslikke, uksest ukseni transporditeenuseid, mis hõlmavad meretransporti. TEN-T suunistes on kõnealuse projekti määratlemisel lähtutud kontseptuaalsest lähenemisviisist, milles on sätestatud ühist huvi pakkuvate projektide kindlaksmääramise eesmärgid ja menetluskord. See on aidanud ühenduses praktikas paremini kohaldada koostalitluslikke transpordilahendusi, mille eesmärk on lihtsustada juurdepääsu ja vähendada maanteekaubaveoga kaasnevaid heiteid. Selleks on võimalik kasutada nii ühenduse kui ka liikmesriikide pakutavaid vahendeid, sealhulgas TEN-T eelarvet, mis keskendub peamiselt sadamate ja sisemaaühenduste pealisehitistele ja infrastruktuurile. Kõnealuse kontseptsiooni laiemat rakendamist on seni takistanud riikliku toetuse taotlemise keerukus ning selgete eesmärkide ja kriteeriumide puudumine.

Arukate transpordisüsteemide valdkonnas on TEN-T poliitika olnud abiks eelkõige selliste üleeuroopalise tähtsusega projektide ettevalmistamisel nagu Galileo ja Euroopa ühtse õhuruumi lennuliikluse korraldamise uurimisprogramm (SESAR), mille kasutuselevõtt peaks transpordi infrastruktuuri kasutamist märgatavalt tõhustama. Nii näiteks on maantee-, raudtee- ja õhutranspordi valdkonnas, nagu ka laevaliikluse korraldamise ja jõeteabeteenuste süsteemi raames tegeletud arukate transpordisüsteemide paindliku edasiarendamisega TEN-T suunistes sätestatud iseloomulike tunnuste põhjal. Selline kontseptuaalne lähenemisviis võimaldab omavahel ühendada tehnoloogia arengu, turu vajadused ja eri liikmesriikidest pärinevate partnerite koostööalgatused ning koos võimalusega saada projekti ettevalmistamiseks kuni 50 % toetust on see oluliselt edendanud piiriüleste ja muidu ehk sündimata jäänud projektide arengut. Samasugust eelnevalt sätestatud eesmärkidel ja kriteeriumidel põhinevat paindlikku projektide arendamise lähenemisviisi peaks olema võimalik kohaldada ka muude transpordipoliitika eesmärkide saavutamiseks, sealhulgas majanduslikult tõhusate, keskkonnahoidlike, ohutute, turvaliste ja kvaliteetsete transporditeenuste osutamiseks.

- *Transpordinõudluse prognoos*

Tulevase transpordiinfrastruktuuri planeerimine on tihedalt seotud nõudluse prognoosiga nii liikmesriikide kui ka ühenduse tasandil. Siiski tuleb uue infrastruktuuri kavandajatel, kelle eesmärk on välja töötada tuleviku nõudlusele täielikult vastav transpordi infrastruktuur, arvestada mitmesuguste nõudlust kujundavate määramatute teguritega, nagu majanduslikud ja rahvastikuga seotud suundumused, energiahinnad, transpordi hinnakujundus ja maksustamine, linna- ja territoriaalsete struktuuride areng, käitumisharjumuste muutused ja tehnoloogia areng. Poliitilisest seisukohast muutuvad üha olulisemaks nõudluse reguleerimise meetmed, mida tuleks arvestada ka infrastruktuuri planeerimisel. Kõnealused meetmed hõlmavad eelkõige infrastruktuuride kasutamise tasu, väliskulude sisestamist ja arukate transpordisüsteemide kohaldamist.

Äritegevusele suunatud transporditeenuste areng kujuneval siseturul peaks soodustama ka infrastruktuuri tõhusamat kasutamist ja mõjutama nõudluse arengut. Seda tüüpi teenuseid, mis põhinevad nii piiriülest tulemuslikku koordineerimist kui ka arukaid transpordisüsteeme hõlmaval koostalitluslikul lähenemisviisil, iseloomustab kiire kasv. ELi transpordipoliitika keskendub mitmetele kõnealuse valdkonnaga seotud algatustele, sealhulgas kaubaveologistika tegevuskavale ning ettepanekule raudteeveokoridoride ja ühtse Euroopa taeva poliitikat käsitleva direktiivi vastuvõtmiseks.

Äritegevus võib olemasoleva infrastruktuuri raames küll lühema aja jooksul hoogustuda, kuid koos äritegevuse arenguga peab arenema ka transpordipoliitika ning selline ühine areng võib mõjutada transpordi infrastruktuuri pakkumist ja selle järk-järgulist rakendamist. TEN-T poliitika peaks tulevikus olema piisavalt paindlik, et ühendada

transpordipoliitika ja transpordi infrastruktuuride areng nii lühiajalises, keskmise pikkusega kui ka pikaajalisest perspektiivis.

1. küsimus Kas komisjoni poolt TEN-T praegusele arengule antav hinnang peaks hõlmama ka muid tegureid?

3. TEN-T EDASISE ARENGUGA SEOTUD KÜSIMUSED

TEN-T poliitika läbivaatamine, milles keskendutakse küsimusele, kuidas kujundada tulevast koostalitluslikku transpordivõrku ja kuidas tagada projektide tähtaegne lõpuleviimine, nõuab planeerimisviise, rakendussuutlikkust ja oskusteavet ühendava keeruka kombinatsiooni väljatöötamist kõigil asjaomastel tasanditel. Austades liikmesriikide suveräänseid õigusi nende territooriumil asuvate projektide suhtes, nõuab lahendamist vajatavate ülesannete üha kasvav keerukus, innovaatilisus ja geograafiline ulatus ühenduse rolli tugevdamist.

Eespool toodud poliitikahinnangu alusel käsitletakse allpool mitmeid TEN-T edasise arenguga seotud küsimusi.

3.1 Võrgu planeerimine

- *Üldise võrgu tulevik*

Olemasolev üldine võrk on etendanud asutamislepingu kohase juurdepääsufunktsiooni täitmisel olulist rolli ja selle toetamine Ühtekuuluvusfondi vahenditest on end igati õigustanud. Lisaks sellele on üldine võrk olnud aluseks ühenduse õigusaktide rakendamisele transpordisektoris, nt raudteede koostalitlusvõime ja maanteetunnelite ohutuse valdkonnas. Üldise võrgu puudusteks on olnud vastuolu üldiste planeerimiskavade ning rakendamist stimuleerivate ja järelevalvega seotud vahendite vahel ning piisava tähelepanu puudumine Euroopa tasandil.

Üldise TEN-T võrgu tasandi säilitamine tähendab metoodika läbivaatamist, selle ajakohastamist ja järelevalvet ning võrgu täielikuks ja õigeaegseks rakendamiseks vajalike vahendite läbivaatamist, kusjuures liikmesriigid peaksid oma vastutust kindlasti oluliselt suurendama. Kõnealuse tasandi kõrvalejätmine nõuab aga näiteks eritähelepanu pööramist juurdepääsufunktsiooni tagamisele.

2. küsimus Kas üldise võrgu säilitamise suhtes on veel mingisuguseid poolt- või vastuväiteid ja kuidas oleks võimalik korvata eri lähenemisviiside puudusi?

- *Prioriteetse võrgu võimalik kaasamine?*

Praegune prioriteetsetel projektidel põhinev lähenemisviis peegeldab suuremaid liiklusvoogusid alg- ja lõpp-punkti vahel, arvestamata nende järjepidevust ja suutmata seetõttu edukalt välja tuua võrguga seotud lisaeeliseid. Selleks et seda siiski teha, elavdades seejuures ka ühenduse jaoks oluliste TEN-T projektide majandusseisu, võiks praegust prioriteetsetel projektidel põhinevat lähenemisviisi arendada prioriteetsel võrgul põhineva lähenemisviisi suunas. Lisaks sellele võimaldab võrgupõhine lähenemisviis süstemaatilisemalt hõlmata liiklussõlmi (mis on sageli liiklusummikute ja muude transpordiprobleemide üheks peamiseks allikaks), sadamaid ja lennujaamu, mis on võrgu sisenemispunktid, ja põhilisi koostalitluslikke liiklussõlmi, mis edendavad võrkude tugevamat integreerumist. Üheks TEN-T poliitika varasemate saavutuste

lisandväärtuseks võiks olla ka olemasolevate infrastruktuuriühenduste ja planeeritud infrastruktuuriga liiklussõlmede ühendamine ühtsesse võrku.

Sellise võrgu loomist hõlmav lähenemisviis peaks eelkõige põhinema ühiselt kokku lepitud selgetel eesmärkidel ning läbipaistvatel ja objektiivsetel planeerimismeetoditel. Kõnealuste eesmärkide ja meetodite puhul tuleks eelkõige arvesse võtta peamisi liiklusvooge nii ühenduse piires kui ka ühenduse ja maailma teiste piirkondade vahel, ühtekuuluvuseesmärke, mis on seotud ühenduste loomisega erineva arengutaseme ja erinevate territoriaalsete iseärasustega piirkondade vahel, ühendust majandusarengu keskustega, TEN-T arendamise raames varem tehtud jõupingutusi, keskkonnaalaseid eesmärke, ühenduse muid poliitilisi eesmärke (nt konkurents), suuremaid jõupingutusi infrastruktuuri tõhusamaks kasutamiseks, liikmesriikide erinevaid olukordi ja planeerimiskohustuse jagamist ühenduse ja liikmesriikide tasandil.

Geograafiliselt määratletud prioriteetne võrk peaks tagama käimasolevate prioriteetsete projektide järjepidevuse ja vajaduse korral neid edasi arendama. Eelkõige tuleks prioriteetse võrgu arendamisel lähtuda kliimamuutusega seotud eesmärkidest Eespool kirjeldatud võrk peaks seega olema tõeliselt koostalitluslik, võimaldades suurematel kauba- ja reisijatevoogudel liikuda erinevaid transpordiliike kasutades läbi Euroopa Liidu majanduslikult nii tõhusalt ja nii keskkonnahoidlikult kui võimalik. See eeldab optimaalseid ühendusi erinevate transpordiliikide vahel, näiteks mere- ja siseveesadamate vahelised ühendused sisemaal või raudtee ja lennujaamade vahelised ühendused, ning suuremahuliste projektide lülitamist arukatesse transpordisüsteemidesse. Püüdes anda võimalikult suurt panust ühenduse kliimamuutuse- ja energiapaketis seatud nn 20/20/20-eesmärkide täitmiseks, peaks TEN-T poliitika arvesse võtma ka vajadust toime tulla kliimamuutuse võimalike tagajärgedega (näiteks merevee taseme tõus ja temperatuurimuutused). Seetõttu tuleks hinnata, mil määral on TEN-T sõltuv kliimamuutusest, ja kaaluda võimalikke meetmeid sellega kohanemiseks; tähelepanu tuleks pöörata ka uue infrastruktuuri nn ilmastikukindlaks muutmisega seotud küsimustele. Lisaks sellele tuleb kõigist üleeuroopalise transpordivõrguga seotud keskkonnamõjudest täieliku ülevaate saamiseks järgida ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni Espoo konventsiooni keskkonnamõju strateegilise hindamise protokollis sätestatud nõudeid.

Prioriteetne võrk peaks olema täiesti koostalitlusvõimeline (see eeldab Euroopa Raudteeliikluse Juhtimissüsteemi ja kõigi muude raudteesektoris kehtivate tehniliste kirjelduste rakendamist, ühtse Euroopa taeva poliitika ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist; arukate transpordisüsteemide teiste sektorite hõlmavat koostalitlusvõimet) ning järgima kokkulepitud mahunorme võrgu kõigi infrastruktuurikomponentide puhul. (Praegu on TEN-T suunistes transpordimahu normid kehtestatud vaid siseveetranspordi sektori suhtes.) Arvesse tuleks võtta ka muid ühenduse meetmeid seoses infrastruktuuri kujundamisega, nagu suuremate ja raskemate maanteetranspordivahendite võimalik kasutuselevõtt või arukate kiirteede loomine.

Prioriteetses võrgus peaks olema võimalik paremini ühendada TEN-T poliitika varasemad saavutused ning praegused ja edasised ülesanded. Eespool kirjeldatud lähenemisviis võimaldab ELil lihtsustada ühist huvi pakkuvate projektide väljaselgitamist ja objektiivsemalt kindlaks määrata ühenduse vahenditest neile antav toetus, eeldusel et projekte hinnatakse ühtlustatud alustel. Prioriteetne võrk ühendab omavahel erineva ulatusega infrastruktuurimeetmed alates suuremahulistest ja pikaajalistest projektidest ja lõpetades väiksemate projektidega, mida on võimalik

kiiremini rakendada, suurendades seega ühenduse meetmete tulemuslikkust ja parandades nende nähtavust.

3. küsimus Kas prioriteetsel võrgul põhinev lähenemisviis oleks parem kui praegune prioriteetsetel projektidel põhinev lähenemisviis? Kui mitte, siis mis on selle põhjus ja missugused on prioriteetsetel projektidel põhineva lähenemisviisi konkreetsed eelised? Kui jah, siis missugust kasu see (tulevikus) võiks anda ja missuguses suunas seda tuleks edasi arendada?

- *Kontseptuaalne alus*

TEN-T kontseptsiooni saab oluliselt laiendada nii, et see hõlmaks ka neid infrastruktuuri vajadusi, mis tulenevad erinevates transporditeenuste sektorites võetavatest äritegevusele suunatud meetmetest. TEN-T suunistes sätestatud sektoripõhised poliitilised eesmärgid ja kriteeriumid peaksid aitama ettevõtjaid ühist huvi pakkuvate projektide arendamisel. See lähenemisviis, mille esialgne põhieesmärk oli olemasolevate infrastruktuuride transpordimahtude optimeerimine, võib pikemas perspektiivis peegeldada peale nõudluse kasvu ka arenevate infrastruktuuride vajadusi. Lisaks sellele võib kõnealune lähenemisviis suurenda ühist huvi pakkuvate projektide kontseptsiooni paindlikkust, võimaldades seega reageerida turul toimuvatele arengutendentsidele, mida praegu on raske ennustada. Lisaks sellele looks prioriteetne lähenemisviis otsese seose eelkõige ühenduse transpordipoliitika eesmärkide (nagu jätkusuutliku kaubaveotranspordi edendamine erinevate õigusaktide ja poliitiliste meetmete abil ning tõhusa ja jätkusuutliku õhutranspordi edendamine ühtse Euroopa taeva poliitika ja Euroopa ühtse õhuruumi lennuliikluse korraldamise uurimisprogrammi (SESAR) abil) ja selle infrastruktuuripoliitika vahel, juhtides nii TEN-T poliitikat selle peaeesmärgi, s.o ühenduse seatud eesmärkidele vastava transporditeenuste pakkumiseks vajaliku baasi loomise suunas.

4. küsimus Kas selline paindlik lähenemisviis ühist huvi pakkuvate projektide kindlaksmääramise suhtes on kohane poliitikale, mis tavapäraselt põhineb olulisel määral liikmesriikides infrastruktuuri investeerimise kohta tehtud otsustel? Missuguseid eeliseid ja puudusi sellel lähenemisviisil veel võiks olla ja kuidas see ühenduse tasandil toimuva planeerimise käigus kõige paremini võiks kajastuda?

- *TEN-T tulevase arenguga seotud olulisemad infrastruktuuriprobleemid*

Olenemata sellest, missuguseks TEN-T poliitika tulevikus kujuneb, on mitmeid küsimusi, mis vajavad TEN-T tulevikusuundade kavandamise käigus põhjalikku läbiarutamist. Komisjoni arvates on need küsimused järgmised:

Reisijate- ja kaubaveo erinevad vajadused

Reisijate- ja kaubaveol on mitmeid erinevusi. Eelduste kohaselt peaks kaubavedu kasvama reisijateveost kiiremini, kaubaveomarsruudid on reisijateveo omadest keskmiselt pikemad ning erinevaid transpordiliike ja pikamaa- ja kohalikku liiklust ühendavad transpordisõlmed nõuavad erinevaid meetmeid. Liiklusummikutega seotud probleemid infrastruktuurisektorites võivad kaasa tuua vajaduse kasutada reisijate ja kaupade veoks erinevaid raudteeliine. Ka sadamates ja lennujaamades kasutatakse reisijate teenindamiseks ja kaupade käitlemiseks erinevaid infrastruktuure nii

transpordisõlmede piires kui ka neile juurdepääsu tagamisel. Veoautode pääsu tagamine linnadesse eeldab üha tõsisemat tööd keskkonnaalaste ja linnaplaneerimisega seotud probleemide lahendamisel. Muidugi tuleb iga üksikjuhtumit hinnata nii majanduslikust kui ka keskkonnaalasest vaatepunktist, kuid siiski võib tekkida küsimus, kas ja kuidas erinevate planeerimisviiside rakendamist kauba- ja reisijateveo suhtes TEN-T üldpoliitika raames peaks käsitlema. Nii või teisiti tuleks transpordisõlmi TEN-T tulevikupoliitika seisukohalt vaadelda ühenduspunktidena pikamaa- ja linnaliikluse vahel.

Lennujaamad ja sadamad kui Euroopat maailmaga ühendavad punktid

Lennujaamad on reisijateveo seisukohalt väga olulised (eriti Euroopa rolli suurenemise tõttu maailmas), olles koostalitlus- ja logistikaahela ühe osana omandamas üha suuremat tähtsust ka kaubaveo seisukohalt. Prognooside kohaselt vähenevad transpordimahud lähiaastatel märgatavalt. Lennutransport on väga tundlik nii kütusehinna kui ka julgeoleku ja majandusliku arengu suhtes ning seetõttu võivad lennujaamadega seotud ühist huvi pakkuvate projektide iseloom ja ulatus tulevikus muutuda.

Meresadamate, s.t ühenduse enamiku rahvusvaheliste kaubavoogude algus- ja lõpp-punkti ning kaubaveo logistikaahela ühe põhikomponendi transpordimaht on viimase 30 aasta jooksul pidevalt suurenenud. Sadamate infrastruktuuri laiendamine, sealhulgas nõuetekohaste juurdepääsuinfrastruktuuride loomine, hõlmab pikki ettevalmistavaid etappe ja suuri kulusid ning on seetõttu paljudele sadamate jaoks tõsine probleem. Sadamate integreerimisel logistikaahelasse on üheks oluliseks takistuseks ebapiisav sisemaaühendus, eelkõige ebapiisav raudteeühendus. Teatavate sadamate infrastruktuurist tulenevad mahuprobleemid ja piisava maapoolse juurdepääsu puudumine võivad mõjutada Euroopat läbivaid maismaatranspordivoogusid, kuna sissetulevad kaubavood võivad näiteks koonduda ainult mõnda üksikusse suuremasse sadamasse. Kaupade edasine laialivedu maismaal põhjustab omakorda liiklusummikute suurenemist ja suurendab transpordiga kaasnevat heidet üldiselt.

Veetransport Euroopa Liidus

Siseveetranspordivõrgul seevastu on hulgaliselt kasutamata võimsust, mida on võimalik rakendada kas kohe või suhteliselt piiratud rahaliste vahenditega. Siseveetranspordivõrk, mis ühendab suuremaid meresadamaid ja sisemaal asuvaid olulisemaid tööstuskeskusi, kulgeb sageli piki tõsiselt ülekoormatud transpordikoridore. Siseveetranspordi täielikku ja tõhusat kasutamist takistavad aga mitmed kitsaskohad ja tegematajätmised.

Meremagistraalide arendamiseks tuleb välja töötada nende eesmärgid, ulatus ja avalikkuse toetuse kriteeriumid, mis looksid soodsa pinnase avaliku ja erasektori algatustele. Rohkem rõhku võiks panna ka meremagistraalide keskkonnasõbralikkusele, käsitledes seda näiteks osana keskkonnasõbralike roheliste kaubaveokoridoride kontseptsioonist. Rõhutada tuleks ka meremagistraalide majanduslikku elujõulisust ja parandada nende rahastamist erinevate (liikmesriikide ja ühenduse tasandi) vahendite abil.

Kaubaveologistika

Kaubaveologistikal on oluline roll ühenduse transpordivajaduste jätkusuutlikul rahuldamisel. Kaubaveologistika lähtub põhimõttest, et iga transpordiliiki kasutatakse vastavalt selle võrreldavatele eelistele tõhusas koostalitluslikus transpordiahelas, ja see mängib olulist rolli kliimamuutusega seotud eesmärkide saavutamisel ühenduses.

Kaubaveologistika toetab kaubavedude tõhustamise kaudu ka majanduskasvu nii majanduslikust kui ka keskkonnaalasest vaatepunktist. Kaubaveologistika kasvupotentsiaali täielikuks ärakasutamiseks tuleb TEN-T poliitika raames tagada vajalikud infrastruktuurid, mis hõlmaksid eelkõige koostalitluslikke terminale, raudtee-, mere- ja jõesadamate transpordimahtusid (sealhulgas maapoolset juurdepääsu sadamatele), kommertssõidukite parklaid ja arukaid transpordisüsteeme, mida käsitatakse nii infrastruktuuri osana kui ka kaupade seire- ja jälgimisvahendina. Keskkonnasõbralike koridoride arendamine kaubaveologistika raames peaks prognooside kohaselt aitama tugevdada TEN-T poliitika keskkonna- ja innovatsioonialaseid aspekte. Koostalitlus on ülimalt oluline ka reisijateveos, kus erinevaid ühistranspordiliike (nt raudteetransport – õhutransport), s.t maantee- ja ühistransporti ning pikamaa- ja linnatransporti omavahel kombineerides tuleks tagada pidevad reisijatevood.

5. küsimus Kuidas on võimalik eespool nimetatud erinevaid tegureid TEN-T üldise tulevikukontseptsiooni raames kõige paremini arvesse võtta? Missuguseid tegureid tuleks veel arvestada?

Arukad transpordisüsteemid

Arukaid transpordisüsteeme, mis aitavad optimeerida eri transpordiliikide toimimist ning tagada katkematu ühenduse, on võimalik rakendada kõigi transpordiliikide suhtes. Arukatel transpordisüsteemidel on suur potentsiaal transpordiga seotud tegevuse tõhustamiseks ning kasutaja ohutuse, turvalisuse ja mugavuse suurendamiseks ning tänu EGNOSE ja Galileo täielikule rakendamisele vastavalt 2009. ja 2013. aastal peaks nende mõju veelgi suurenema. EGNOS ja Galileo moodustavad silla nn kõva infrastruktuuri ja seda infrastruktuuri kasutavate üha arukamaks muutuvate transpordivahendite vahel. Kõige olulisemaks aga tuleb pidada seda, et arukad transpordisüsteemid omavad võtmerolli ühenduse poliitiliste põhieesmärkide saavutamisel nii transpordialal kui ka muudes valdkondades, hõlmates nii ohutusküsimusi (teadlikumad ja paremini toetatavad kasutajad), julgeolekut (jälgimine, identifitseerimine), transpordiga seotud tegevuste tõhustamist, ummikute leevendamist (tulemuslik nõudluse juhtimise strateegia ning koostalitlusliku võrgu tasakaalustamine hinnakujunduse ja õigusaktide rakendamise kaudu) kui ka võitlust kliimamuutustega (energiatõhusus, keskkonnasõbralik sõidukijuhtimine, keskkonnasõbralikud koridorid ning e-kaubavedudel ja e-merendusel rajanev tõhusam ja tulemuslikum üleeuroopaline koostalitluslik transpordisüsteem). Näiteks õhutranspordisektoris on üleeuroopalisel transpordivõrgul põhinev lähenemisviis ülimalt oluline tõhusa, ohutu ja keskkonnasäästliku lennuliikluse eesmärkide saavutamiseks.

Arvestades arukate transpordisüsteemide suhteliselt madalat hinda võrreldes nn kõva infrastruktuuri ehitamisega seotud kuludega ning avaliku ja erasektori investeeringute ühendamise ja optimeerimise võimalust, peaks arukate transpordisüsteemide rakendamisega kaasnema märkimisväärsed sotsiaalsed ja majanduslikud eelised eeldusel, et kõnealuste transpordisüsteemid võetakse kasutusele kooskõlastatult ning et kaasatakse kõik asjaomased sektorid kogu Euroopas.

6. küsimus Kuidas saavad arukad transpordisüsteemid kui TEN-T üks osa edendada transpordisüsteemi toimimist? Kuidas on satelliitnavigatsiooniprojektidesse Galileo ja EGNOS tehtud investeeringud kaasa aidanud tõhususe kasvule ja optimaalse tasakaalu saavutamisele transpordinõudluse valdkonnas? Kuidas saavad arukad

transpordisüsteemid kaasa aidata koostalitlusliku TEN-T arengule? Kuidas saaks TEN-T raames rahastatavate võimaluste tõhustamise abil kõige paremini toetada ERTMS-süsteemi Euroopa arenduskava elluviimist järgmiste finantsperspektiividega hõlmatud ajavahemiku jooksul?

- *Innovatsioon*

Transpordi infrastruktuurid, sealhulgas arukad transpordisüsteemid ja transpordivahendite sektor omavad tohutut innovatsioonipotentsiaali, mis võib kaasa tuua traditsiooniliste piiride muutumise infrastruktuuride ja transpordivahendite vahel. Seoses TEN-T arenguga järgnevate kümnendite vältel tekivad järgmised küsimused: kuidas peaksid infrastruktuurid kohanema uue põlvkonna arukate transpordisüsteemide ja transpordivahenditega (näiteks arukate transpordivahendite mõju infrastruktuurile) ja missugune on infrastruktuuriga seotud innovatsiooni mõju transpordivahenditele?

Uute energiaallikate kasutuselevõtt transpordis võib kaasa tuua vajaduse kohandada infrastruktuuri (nt tanklate ehitamine). Viimased elektri- ja hübriidsõidukeid käsitlevad teadusuuringud annavad lootust, et süsinikdioksiidiheitega seotud probleemide raskuspunkt võib tulevikus nihkuda transpordivahenditelt elektrijaamadele, mis pakuvad kõnealuse probleemiga tegelemiseks oluliselt tulemuslikumaid võimalusi. Pikemas perspektiivis võib loota vesinikutehnoloogia kasutuselevõttu lennunduses ja laevanduses.

Kõigi infrastruktuuriga seotud võimaluste tõhusaks rakendamiseks võib lisaks tehnoloogilisele innovatsioonile vajalikuks osutuda ka uute organisatsiooniliste meetodite kasutuselevõtmine.

7. küsimus Kas piiride muutumine infrastruktuuri ja transpordivahendite või infrastruktuuri pakkumise ja selle kasutusviiside vahel eeldab ühist huvi pakkuvate (infrastruktuurialaste) projektide kontseptsiooni laiendamist? Kui jah, siis kuidas see kontseptsioon tuleks määratleda?

- *TEN-T põhivõrk?*

Selleks et muuta TEN-T tulemuslikuks lähtepunktiks kõigile asjakohastele transpordipoliitika eesmärkidele ja rõhutada seega TEN-T lisandväärtust ühtse transpordipoliitika lahutamatu osana, võiks eespool osutatud kontseptuaalsed alused ühendada TEN-T põhivõrguks. Selline võrk võiks hõlmata nii prioriteetset võrku kui ka kontseptuaalset alust, peegeldades seega vajadust paindlikkuse ja turule orienteerituse järele. Kõnealune võrk võib aja möödudes edasi areneda, tagades kõikide infrastruktuurivormide (nn kõva ja arukas infrastruktuur) optimaalse integreerumise ja kõikide transpordiliikide omavahelise ühendatuse ning tegutsedes nii tehnoloogilise kui ka organisatsioonilise innovatsiooni edasikandjana. Põhivõrk võiks saada ka erinevate innovaatiliste lähenemisviiside rakendamise aluseks, näiteks transpordi hinnakujunduse seiskohalt Seega võiks selgelt määratletud üleeuroopalisi eesmärke ning kõige olulisemaid transpordi ja ELi muude poliitikavaldkondadega (siseturg, ühtekuuluvus, säästev areng, kliimamuutus jne) seotud prioriteete hõlmavast põhivõrgust saada ühenduse TEN-T poliitika keskpunkt.

8. küsimus Kas sellise põhivõrgu loomine on ühenduse tasandil teostatav ning mis on selle eelised ja puudused? Missuguseid meetodeid selle kavandamisel tuleks kasutada?

3.2. Rakendamistasand

TEN-T poliitika on Euroopa kodaniku jaoks usutav ainult siis, kui planeerimise käigus tehtud valikud ja rakendussuutlikkus on omavahel kooskõlas. Planeerimise käigus tehtud valikud ja nende rakendamiseks kasutatavad vahendid peavad seetõttu omavahel sobima.

- *TEN-T ühist huvi pakkuvate projektide üldine rahastamine*

Vaatamata kõigile jõupingutustele, mis on tehtud infrastruktuuri oluliseks tõhustamiseks ning nõudluse võimalikult tõhusaks ja jätkusuutlikuks rahuldamiseks, jääb TEN-T lõpuleviimine endiselt tõsiseks majanduslikuks väljakutseks.

Üldise võrgu säilitamine tähendab tohutuid kulutusi selle lõpuleviimiseks. Ühenduse praegused rahalised vahendid on olnud ebapiisavad asjaomaste projektide täielikuks ja õigeaegseks lõpuleviimiseks. Selleks et ühendusel oleks rahaliste vahendite nappusest hoolimata võimalik tagada kõigi Euroopa Parlamendi ja nõukogu tulevaste TEN-T poliitika alaste otsuste nõuetekohane rakendamine, peavad liikmesriigid omalt poolt tagama enamiku ühist huvi pakkuvate projektide lõpuleviimise. Arvestades kõnealuse võrgu lõpuleviimisega seotud varasemaid viivitusi, oleks kõnealuses küsimuses otstarbekas suurendada liikmesriikide vastutust. Võimalik, et edaspidi hakkavad asutamislepingus osutatud TEN-T juurdepääsufunktsiooni täitmise eest täielikult vastutama asjaomased liikmesriigid.

Kahtlemata võib suuri kulutusi kaasa tuua ka üldisest võrgust väiksema ja TEN-T poliitikaeesmärkide saavutamise seisukohalt eriti olulistele elementidele keskenduva põhivõrgu loomine. Siiski peab iga ühist huvi pakkuv projekt kindlalt lähtuma ühenduse seatud eesmärkidest ja õigustama TEN-T rakendamisega seotud üldiseid kuluprognoose.

TEN-T planeerimise käigus tuleb võimalikult täpselt prognoosida kogu võrguga seotud kulusid. TEN-T suuniste rakenduskavade eesmärke ja kuluprognoose, mis üldjuhul hõlmavad 15–20aastast ajavahemikku, on võimalik vaadelda ka lühiajalises, keskmise pikkusega ja pikaajalises perspektiivis. Selline lähenemisviis aitaks luua soodsa keskkonna selleks, et arutada TEN-T üldist rahastamist, mille raames mängivad endiselt olulist rolli liikmesriigid, ühendusepoolsed toetused ja Euroopa Investeerimispank. TEN-T kõige mahukamate projektide pikaajalist iseloomu arvestades on väga oluline heita pilk ka väljapoole kõigi ühenduse finantsperspektiivide piire, et pakkuda investeerijatele kogu projekti rakendamise perioodiks rohkem kindlust.

Seni on TEN-T poliitika rakendamist iseloomustanud kulude tohutu kasv. Selle põhjuseks on rasked geoloogilised tingimused, keerukad tehnilised lahendused, üldsuse heakskiidu pälvimiseks trasside järjekorras tehtavad muudatused, mahustandardite kindlaksmääramisega seotud probleemid projekti algstaadiumis, keskkonnaalaste õigusaktide ja proaktiivsete keskkonnameetmete nõuetele vastavuse tagamine, rakendamisega seotud viivitused ja mitmesugused muud probleemid. TEN-T mahustandardite sätestamine planeerimise käigus võib vähendada ebakindlust. Komisjoni koordineerivast rollist tulenev proaktiivne toetus peaks kaasa aitama erinevate probleemide lahendamisele ja edendama kogemuste vahetamist, suurendades seega prognooside täpsust ja hõlbustades projekti rakendamist.

TEN-T arenguga seotud projektide rohkuse tõttu on vaja erinevaid rahastamisvõimalusi. Transpordisektori üha suurem orienteeritus turule ja infrastruktuuri optimeerimiseks tehtavad jõupingutused peaksid hoogustama üha suurema arvu täieliku isefinantseerimise potentsiaali omavate projektide teket. Infrastruktuuride kasutustasu ja väliskulude

sisestamisega seotud ühenduse õigusaktide rakendamine peaksid andma liikmesriikidele täiendavaid võimalusi nii olemasolevate transpordimahtude täielikumaks ärakasutamiseks, transpordisüsteemi optimeerimiseks kui ka uute infrastruktuuride ja tehnoloogiate rahastamiseks. Vajaduse korral tuleks suurendada erasektori rolli projektide elluviimisel. Jätkata tuleks ühenduses avaliku- ja erasektori koostöö toetamiseks ettenähtud vahendite edasist arendamist, eriti tõhususe suurendamist võimaldavates küsimustes. Vastloodud Euroopa avaliku ja erasektori partnerluse ekspertkeskus peaks veelgi aitama kogemusi jagada ja soodustama avaliku- ja erasektori koostöökavade senisest ulatuslikumat arengut.

9. küsimus Kuidas on võimalik kindlaks määrata TEN-T üldised finantsvajadused lühiajalises, keskmise pikkusega ja pikaajalises perspektiivis? Missugused rahastamisviisid (avaliku või erasektoriga seotud, ühenduse või liikmesriikide vahendid) sobivad kõige paremini TEN-T arengu ühe või teise aspekti rahastamiseks?

10. küsimus Missugust abi võiks anda liikmesriikidele nende vastutusalasse kuuluvate projektide rahastamisel ja elluviimisel? Kas erasektori kaasamist infrastruktuuride loomisesse tuleks ka edaspidi toetada? Kui jah, siis kuidas?

- *TEN-T rakendamist toetavad ühenduse rahastamisvahendid*

Olulist rolli projektide ettevalmistamisel ja rakendamisel mängivad eelkõige TEN-T eelarvest, Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa Regionaalarengu Fondist pärinevad toetused. Toetusi antakse uuringute (alates teostatavusuuringutest ja lõpetades üldtehniliste ning keskkonnauuringutega ja suuri kulutusi nõudvate geoloogiliste uuringutega) läbiviimiseks, aidates seega kaasa projekti alustamisega seotud probleemide lahendamisele, ning tööde teostamiseks. TEN-T tulevikupoliitika rakendamise võtmeküsimus on toetuste andmise lihtsustamine ja nende sidumine projektide Euroopa lisandväärtusega, et kindlustada ühenduste vahendite võimalikult otstarbekas kasutamine.

Seetõttu on võimalik, et kõigi ühist huvi pakkuvate projektide suhtes hakatakse kohaldama kulude ja tulude ühtlustatud ning üldtunnustatud analüüsi, mille alusel tehakse kindlaks Euroopa lisandväärtuse olemasolu. See analüüs peaks hõlmama nii väliskulusid kui ka võrgu ja ühtekuuluvusega seotud tulusid ning võtma arvesse geograafilist asümmeetriat tulude ja investeeringutega seotud rahaliste kulude vahel (näiteks võib juhtuda, et mõni liikmesriik kannab väga suuri kulusid oma territooriumil asuva projekti rakendamiseks, samal ajal kui teised liikmesriigid võivad saada ebaproportsionaalselt palju tulu kõnealusest investeeringust). Selline lähenemisviis võimaldab ühenduse eelarvest makstavaid toetusi õiglaselt ja objektiivselt jaotada selliste projektide vahel, millel on kindlaksmääratud lisandväärtus ühenduse jaoks. Ühenduse rahastamise võimalikult tõhusaks ärakasutamiseks TEN-T eesmärkide elluviimisel tuleks paremini koordineerida ka kõigi olemasolevate eelarveliste vahendite (TEN-T eelarve, Ühtekuuluvusfond, Euroopa Regionaalarengufondi ja Euroopa Investeerimispanga laenud) kasutamist.

Lisaks toetustele on TEN-T projektide toetamiseks võimalik kasutada ka teisi innovaatilisi ja lootustandvaid vahendeid, sealhulgas 2007. aastal käivitatud laenutagamisvahendit ja riskikapitali rahastut (pilootalgatus omakapitali rahastamiseks TEN-T eelarvest). Kaaluda võiks selliste veelgi mitmekesisemate vahendite

kasutuselevõttu, mis tõhustaksid ühenduse toetuse võimendavat mõju, viiksid toetused vastavusse projektide iseärasustega ning võimaldaksid projekte tulemuslikult struktureerida. Innovaatilised vahendid võiksid hõlmata ka eurovõlakirju.

11. küsimus Mis on ühenduse olemasolevate rahastamisvahendite eelised ja puudused ning kas on olemas vajadus uute (sealhulgas innovaatiliste) vahendite järele? Kuidas oleks võimalik lihtsustada erinevatest allikatest pärinevate ühenduse vahendite kasutamist TEN-T rakendamise toetamisel?

- *TEN-T rakendamist toetavad ühenduse mitterahalised vahendid*

Koordineerimine – Euroopa koordineerijad ja koridoride koordineerimine

Komisjoni teatavate prioriteetsete projektide ettevalmistamise ja rakendamise edendamiseks ametisse nimetatud Euroopa koordinaatorite tegevus on mitmetel juhtudel tulemuslikuks osutunud. Koordinaatorite rolli võiks laiendada, et toetada veelgi suurema arvu TEN-T olulisemate projektide rakendamist (kombineerituna hoolikalt läbimõeldud rahastamisega ühenduse finantsvahenditest). Koordineerimise seisukohalt tuleb jätkuvalt keskenduda eelkõige piiriülestele lõikudele, suurendades seega kogu projekti õnnestumise võimalust.

Koordineerimine võib mängida olulist rolli ükskõik missuguse põhivõrku hõlmava lähenemisviisi puhul. Lisaks prioriteetsete projektide traditsioonilisele koordineerimisele Euroopa koordinaatorite poolt võib äritegevusele orienteeritud alt ülespoole suunatud projektide, näiteks raudtee-kaubaveo ja keskkonnasõbralike koridoride puhul selgelt märgata tõhusa piiriülese koordineerimise vajadust. Koridoride koordineerimisel põhinev lähenemisviis peaks hõlmama kõiki asjaomaseid sidusrühmi, s.o infrastruktuuri pakkujaid, selle käitajaid, kasutajaid ning kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi, kui soovitakse leida kõigile vastuvõetavaid ning tehniliselt, majanduslikult ja rahaliselt teostatavaid lahendusi. Jätkusuutlikkuse tagamiseks peaksid kõnealused lahendused hõlmama kõiki asjakohaseid infrastruktuurikomponente (näiteks raudtee-kaubaveokoridoride puhul on vaja kõrvaldada kitsaskohad, samuti on vajalik koostalitluslike terminalide, sadamaühenduste, ERTMS-süsteemi ja arukate transpordisüsteemide olemasolu). Ühenduse rahastamise seisukohalt käsitatakse selliseid projekte uute Euroopa projektidena, mida tuleks killustatud toetamise asemel käsitleda kui ühtset tervikut.

Koridoridele keskenduvad lähenemisviisid võiksid hõlmata nii suhteliselt väikeseid infrastruktuurimuutusi vajavaid koridore, mille puhul on võimalik lühikese ajaga olulisi tulemusi saavutada, kui ka koridore, mis on seotud oluliste pikaajaliste projektidega, nagu Alpide ja Püreneede läbimisega seotud projektid. Viimati nimetatud projektide puhul võib kasutada vahepealseid infrastruktuurilahendusi, mis aitavad kaasa kogu projekti majandusliku külje edendamisele.

Avatud koordineerimismeetod

Avatud koordineerimismeetodi rakendamine TEN-T suhtes võiks hõlbustada komisjoni, TEN-T rakendusametit ja liikmesriike hõlmava ühise tööraamistiku loomist ja panna aluse TEN-T ühisele teadmistebaasile. Infosüsteemi TENtec ja selle portaali abil rakendatav avatud koordineerimissüsteem võimaldaksid tagada põhilistele kasutajagruppidele juurdepääsu TENteci andmebaasile ja TEN-Tga seotud teavet

sisaldavatele GIS-kaartidele, pakkudes võimalust andmete ja kaartide ajakohastamiseks. Avalikkusele juurdepääsu tagamine (nt aruannetele ja võrguga seotud teavet sisaldavatele kaartidele) võib saada oluliseks kommunikatsioonivahendiks komisjoni TEN-T alase tegevuse tutvustamisel. TEN-T poliitika üldist arengut käsitlev süstemaatiline ja ülevaatlik teave mängib olulist rolli kodanike teadlikkuse tõstmisel TEN-T eeliste suhtes.

Liikmesriike võiks TEN-Tsse investeerima julgustada ka võrdlusuuring. Nii näiteks aitaks toimivusstandardite kehtestamine kindlaks määrata erinevat tüüpi infrastruktuuride transpordimahu ning looks soodsa pinnase infrastruktuuri optimeerimiseks ja kitsaskohtade tuvastamiseks/väljaselgitamiseks???. Sellekohast positiivset eeskuju on näidatud lennuliikluse korraldamise sektoris, samal ajal kui infrastruktuurimahtude hindamine raudteesektoris aga on osutunud väga keeruliseks. Kogemuste vahetamine pakub erinevaid võimalusi projektide elluviimise hõlbustamiseks nii suuremate projektide juhtimise valdkonnas, avaliku ja erasektori koostööd hõlmavate lähenemisviiside rakendamisel kui ka keskkonnaalaste aspektide arvestamisel infrastruktuuride planeerimise käigus.

12. küsimus Mida on võimalik teha olemasolevate mitterahaliste vahendite täiustamiseks ja missuguseid uusi vahendeid võiks kasutusele võtta.

4. TEN-T EDASISE ARENGU VALIKUVÕIMALUSED

Punktis 4 esitatud selgituste põhjal on komisjon TEN-T edasiseks arenguks välja töötanud kolm võimalikku strateegiat.

(1) Olemasoleva üldist võrku ja (iseseisvaid) prioriteetseid projekte hõlmava kahetasandilise struktuuri säilitamine

(2) TEN-T ümberkujundamine ühetasandiliseks (prioriteetsete projektid, mis võivad olla ühendatud prioriteetseks võrguks)

(3) Kahetasandiline struktuur, mis koosneb üldisest võrgust ja põhivõrgust, hõlmates geograafiliselt määratletud prioriteetset võrku ja kontseptuaalset alust, et hõlbustada transpordipoliitika ja transpordi infrastruktuure käsitlevate erinevate tegurite ühendamist.

Tabelis 1 on esitatud kõigi kolme valikuvõimaluse eelised ja puudused.

13. küsimus Missugune neist kolmest strateegiast on kõige sobivam ja miks?

5. TEAVE ARVAMUSTE AVALDAMISEKS ROHELISE RAAMATU KOHTA

Käesolevas raamatus käsitletavate teemade kohta saab arvamust avaldada kuni 30/04/2009.

Arvamused palutakse saata aadressil:

European Commission

DG Energy and Transport

TEN-T

B-1049 Brussels

E-posti aadress: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Euroopa Komisjon analüüsib arutelude tulemusi ja kasutab neid oma töös kõnealuse poliitikavaldkonna kujundamisel. Vastajate arvamused ja nimed võidakse avaldada Internetis, kui vastaja ei ole avaldamiseks nõusoleku andmisest selgesõnaliselt keeldunud.

TEN-T poliitika kujundamise struktuursed valikuvõimalused

Valikuvõimalus	Nimetus	Kirjeldus	Loodetavad eelised / käsitlemist vajavad puudused
1)	Kaks tasandit: üldine võrk ja prioriteetsed projektid (olemasolev struktuur)	1. tasand: Üldise võrgu (kehtivates TEN-T suunistes sisalduvad modaalsed üldkavad ja liikluskorraldussüsteemid) säilitamine praegusel kujul. 2. tasand: prioriteetsetel projektidel põhineva lähenemisviisi säilitamine praeguse kujul. Läbivaatamine ja võimalik muutmine toimub praeguste TEN-T suuniste artikli 22 ja artikli 23 punkti 3 alusel: üldist võrku ja prioriteetseid projekte võib muuta suuniste läbivaatamise raames iga kahe aasta tagant esitatavate rakendusaruannete põhjal. Prioriteetsete projektide kohta tuleb esitada arenguaruanne aastaks 2010; vajaduse korral võib teha ettepanekuid projektide nimekirja muutmiseks.	<u>Eelised:</u> 1. tasand: oluline vahend transpordipoliitika erinevate eesmärkide saavutamiseks (koostalitlusega seotud, ohutusalaste ja muude õigusaktide rakendamine) ning tulevikus tõenäoliselt ka uute tehnoloogiate, infrastruktuuri maksustamise jne elluviimiseks. Tagab juurdepääsu piirkondadele. 2. tasand: TEN-T poliitika nn nähtav osa: rahastatakse ühenduse kontsentreeritud vahenditest, koordineeritakse komisjoni algatuste põhjal. Mõõdetavad tulemused, millel on nähtav mõju siseturu, ühtekuuluvuse ja säästva transpordi eesmärkidele. <u>Puudused:</u> 1. tasand: ühenduse tasandil puuduvad meetmed projektide täieliku ja õigeaegse rakendamise tagamiseks. 2. tasand: võrguefekt ei ole Euroopa tasandil optimeeritud.
2)	Üks tasand: prioriteetsed projektid – võimalik, et laiendatud kujul	Üks tasand: prioriteetsete projektide säilitamine praegusel kujul (muudetakse vastavalt vajadusele) koos erinevate transporditeenuste nõuetest tulenevate prioriteetse infrastruktuuri vajadustega. Prioriteetsed projektid võivad olla omavahel seotud või nõuetekohaselt prioriteetseks võrguks muudetud.	<u>Eelised:</u> Võimaldab ühenduse vahendite koondamist kõige prioriteetsemate projektide elluviimiseks, pakkudes paremaid väljavaateid võrgu täielikuks lõpuleviimiseks selleks ettenähtud aja jooksul. Ühenduse poliitika avalikkuse teravdatud tähelepanu all olek ja usaldusväärsus. <u>Puudused:</u> Transpordipoliitikat ja juurdepääsu tagamise funktsiooni omava

			üldise ühenduse võrgu kadumine selle nõuetekohaseks rakendamiseks vajalike vahenduste puudumise tõttu.
3)	Kaks tasandit: üldine võrk ja põhivõrk	1. tasand: Üldise võrgu (kehtivates TEN-T suunistes sisalduvad modaalsed üldkavad ja liikluskorraldussüsteemid) säilitamine praegusel kujul. 2. tasand: põhivõrk, mis koosneb kahest osast: a) geograafiline alus (määratletud kindlaksmääratud geograafiliste tunnuste abil). See hõlmab prioriteetset võrku (lähtudes olemasolevast prioriteetsetel projektidel põhinevast lähenemisviisist), mis laienedes ja uusi ühendusi moodustades muutub oluliseks riikidevaheliseks teljeks, mille transpordisõlmedest saavad koostalitluslikud ühenduspunktid (sadamad, lennujaamad, kaubaveoterminalid, jne) ja mis on arukate transpordisüsteemide kasutamise poolest Euroopas esirinnas; b) kontseptuaalne alus, mis loob võimalused projektide, koridoride ja võrgu erinevate osade jooksvaks kindlakstegemiseks; rajaneb transporditeenuste lühiajalistel, keskmise pikkusega ja pikaajalistel vajadustel; selgelt äritegevusele suunatud. See alus, mille määratlemiseks kasutatakse selliseid kontseptuaalseid tunnuseid nagu eesmärgid, kriteeriumid jms, on lähtepunktiks ühist huvi pakkuvate projektide läbipaistvale ja objektiivsele kindlakstegemisele (mis on ühtlasi ka ühendusepoolse võimaliku finantseerimise aluseks)	<u>Eelised:</u> 1. tasand: vt 1. valikuvõimalus. 2. tasand: suurem võimalus saavutada tõeline võrguefekt ja sedasi toetada liikmesriikide kohustust viia võrk lõpule. Pakub ka võrdlusmaterjali transpordipoliitika, tulevase innovatsiooni (infrastruktuuri tõhus kasutamine, koostalitlusvõime, logistika, uued tehnoloogiad, jne) ning heite vähendamise eesmärkide suhtes. Üldine iseloomustus: võimaldab ühenduse vahendite (nii rahastamise kui ka koordineerimisega seotud vahendite) koondamist võrgu täieliku lõpuleviimise eesmärgil; suurendab poliitika tulemuslikkust, nähtavust ja usaldusväärsust. Loob soodsa pinnase eelarveläbirääkimisteks finantsperioodiks 2014–2020 eraldatavate ühenduse vahendite suhtes. <u>Puudused:</u> 1. tasand: võrgu täieliku ja õigeaegse rakendamise tagamiseks vajalike meetmete puudumine; samaaegselt on tagatud transpordipoliitika ja võrgule juurdepääsu funktsioonid. 2. tasand: TEN-T planeerimisprotsess hõlmab määramatuid tegureid, mida on võimalik määratleda pigem eesmärkide ja kriteeriumide kui konkreetsete projektide alusel.