



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 21.3.2007  
KOM(2007) 135 lõplik

**KOMISJONI TEATIS**

**Üleeuroopalised võrgud: ühtse lähenemisviisi suunas**

{SEK(2007) 374}

## Sisukord

1.	Sissejuhatus .....	3
2.	Üleeuroopalised võrgud: olukord 2006. aasta lõpus .....	3
2.1.	Üleeuroopalised transpordivõrgud .....	3
2.2.	Üleeuroopalised energiavõrgud .....	5
2.3.	Üleeuroopalised telekommunikatsioonivõrgud .....	6
3.	Juhtrühma käsitletud teemad .....	7
3.1.	Üleeuroopaliste võrkude koostoime .....	7
3.2.	Keskkonnasäästlikkus ja üleeuroopalised võrgud .....	8
3.3.	Uute tehnoloogiate kasutamine üleeuroopalistes transpordivõrkudes .....	9
3.4.	Üleeuroopaliste võrkude rahastamine .....	10
3.4.1.	Rahastamisvahendite ühendamise .....	10
3.4.2.	Prioriteetsete suurprojektide rahastamine .....	11
3.4.3.	Avaliku ja erasektori partnerlus .....	12
4.	Kokkuvõte .....	14

## 1. SISSEJUHATUS

Energia, transpordi ja telekommunikatsiooni infrastruktuuride arendamine, ühendamine, parem integreerimine ja kooskõlastamine Euroopas on kõrged eesmärgid, mis on esitatud asutamislepingus<sup>1</sup> ning majanduskasvu ja tööhõive alastes suunistes.<sup>2</sup>

Üleeuroopalised transpordi-, energia- ja telekommunikatsioonivõrgud on meie majandusele eluliselt olulised. Kui need toimivad halvasti, kannatab ka konkurentsivõime. Nende areng on oluline majanduskasvu ja tööhõivet käsitleva komisjoni tegevuskava elluviimiseks.

Üleeuroopalised võrgud aitavad tugevdada ühenduse konkurentsivõimet tema sõltumatusel strateegiliselt tähtsate suurte tööstusprogrammide kaudu, nagu nt GALILEO, ERTMS ja SESAR. Üleeuroopalised võrgud võimaldavad lihtsustada telekommunikatsioonivõrkude kaudu info- ja sidetehnoloogia levikut ja tõhusat kasutamist ning energiavõrkude kaudu suurendada varustuskindlust. Varude säästlik kasutamine on üleeuroopaliste võrkude poliitika oluline osa, sest prioriteetsete projektide hulgas on esikohal kõige keskkonnasõbralikumad kasutamiskiisid.

Presidendi nõudel moodustas komisjon 20. juulil 2005. aastal kolleegiumi liikmetest koosneva juhtrühma, mis tegeleb eelkõige üleeuroopaliste võrkudega seotud probleemidega.

Rühma juhhib transpordivolinik ning sinna kuuluvad infoühiskonna, keskkonna-, majandus- ja rahaküsimuste, regionaalpoliitika, rahastamisprogrammide koostamise ja eelarve, siseturu ja energeetikavolinik.

Rühma ülesandeks oli kindlaks määrata ühine lähenemisviis, et paremini kooskõlastada üleeuroopaliste transpordi-, energia- ja telekommunikatsioonivõrkude elluviimise toetamiseks ettenähtud erinevad ühenduse meetmed.

Käesolevas teatistes kirjeldatakse kolme üleeuroopalise võrgu, s.o transpordi-, energia- ja telekommunikatsioonivõrgu olukorda. Seejärel käsitletakse teatistes juhtrühma koosolekutel arutatud konkreetseid aspekte.

## 2. ÜLEEUROOPALISED VÕRGUD: OLUKORD 2006. AASTA LÕPUS

Üleeuroopaliste võrkude arendamine on oluline osa siseturu loomise ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse tugevdamise jaoks. Seetõttu peab ühenduse meede hõlmama ka riiklike võrkude vastastikust seotust ja koostalitlusvõimet ning juurdepääsu kõnealustele võrkudele.<sup>3</sup>

### 2.1. Üleeuroopalised transpordivõrgud

Kaasaegsed transpordi infrastruktuurid, mis aiatavad kaupu transportida ning inimestel liikuda ühest liikmesriigist teise kiiremini ning lihtsamalt, võimaldavad tõsta ühenduse konkurentsivõimet.

---

<sup>1</sup> Asutamislepingu artiklid 154, 155 ja 156.

<sup>2</sup> Majanduskasvu ja tööhõive alased suunistes (2005–2008) nr 9, 10, 11 ja 16.

<sup>3</sup> Asutamislepingu artikkel 154.

Euroopa Ülemkogu kohtumisel Essenis määrati kindlaks 14 prioriteetset projekti, mis sisalduvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 1996. aasta esimeses otsuses üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta.<sup>4</sup> Kõnealust nimekirja täiendati 2004. aastal, et võtta arvesse ELi laienemist 10, seejärel 12 liikmesriigi võrra. Üleeuroopalised transpordivõrgud hõlmavad nüüd 30 prioriteetset projekti, mis tuleks ellu viia 2020. aastaks. Komisjon on hiljuti rõhutanud vajadust laiendada üleeuroopalisi võrke naaberriikidesse.<sup>5</sup>

Nimetatud suurte projektide elluviimisel ollakse esialgsest ajakavast maas. Olulised projektid on siiski lõpetatud või lõpetatakse 2007. aastal: Sundi püsiühendus (ühendab Rootsit ja Taanit, valmis 2000. aastal), Malpensa lennujaam (Itaalia, valmis 2001. aastal), Betuwe'i raudteeliin (ühendab Rotterdami Saksamaa piiriga, valmis 2007. aastal) või PBKAL (kiirrong liinil Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London, valmis 2007. aastal).

30 prioriteetsest projektist on 18 projekti seotud raudteega, kaks siseveeteedega ja meresõiduga. Suur tähtsust on omistatud kõige keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele.

Üleeuroopaliste transpordivõrkude elluviimine nõuab suuri rahalisi pingutusi. Ainuüksi prioriteetsete projektide ehitamine nõuab 280 miljardit eurot investeringuid 600 miljardist eurost, mis on üleeuroopaliste võrkude kogumaksumus. 2020. aasta tähtjast kinnipidamiseks on vaja 160 miljardit eurot investeringuid, et rahastada prioriteetseid projekte ainuüksi 2007.–2013. aasta finantsplaneerimisperioodi jooksul. Käesoleva teatise I lisas on esitatud kaks kaarti, mis näitavad 30 prioriteetse projekti edenemist kuni praeguseeni ning seda, kuhu tuleb välja jõuda mitmeaastase finantsraamistiku lõpuks 2013. aastal. Need kaardid näitavad selgelt, kui poolik võrk veel on ja mida tuleb teha, et võetud kohustused 2013. aastaks täita.

2000.–2006. aasta finantsplaneerimisperioodi jooksul on Euroopa Liit aidanud üleeuroopaliste transpordivõrkude loomisele kaasa kolme rahastamisvahendi kaudu:

- 2000.–2006. aasta finantsplaneerimisperioodiks eraldati üleeuroopaliste transpordivõrkude arendamiseks 4,2 miljardi euro suurune eelarve. Üleeuroopaliste transpordivõrkude finantsmääruse alusel<sup>6</sup> eraldatud toetused võimaldasid kõnealuste projektide kaasrahastamist riigisiseste osade puhul kuni 10% ulatuses ja piiriüleste osade puhul kuni 20% ulatuses;
- Ühtekuuluvusfondist on üleeuroopalistele transpordivõrkudele eraldatud 16 miljardit eurot. Euroopa Regionaalarengu Fondist on transporti investeeritud 34 miljardit eurot, millest ühte osa (investeeringud raudtee-, maantee-, kiirtee-, sadama- jm infrastruktuuri) kasutati üleeuroopalistele transpordivõrkudele;
- Euroopa Investeerimispannga laen 37,9 miljardit eurot.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Otsus 1692/96/EÜ, (EÜT L 228, 9.9.1996).

<sup>5</sup> KOM(2007) 32, 31.1.2007.

<sup>6</sup> 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 807/2004, (ELT L 143, 30.4.2004).

<sup>7</sup> EU15 (2000–2004): 24 301 miljonit eurot + EU25 (2005–2006): 6 821 ja 6 850 miljonit eurot.

Mitmeaastase finantsraamistiku (2007–2013) alusel eraldati üleeuroopaliste transpordivõrkude arendamiseks 8,013 miljardit eurot. 12. detsembril 2006 saavutati nõukogus poliitiline kokkulepe määruse ettepaneku<sup>8</sup> kohta, mille eesmärk on kehtestada rahalise abi andmise kord üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas ajavahemikus 2007–2013. Kõnealusel määruse ettepanekus on sätestatud ühendusepoolse kaasrahastamise määraks uuringute puhul 50% ja vastavalt projekti liigile on ülemmääraks 10–30%.

Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond on ka programmiperioodil 2007–2013 üleeuroopaliste transpordivõrkude projektide puhul peamised ühendusepoolse kaasrahastamise allikad.

Ühtekuuluvuspoliitika vahendid tuleb täielikult ära kasutada, sest suur hulk prioriteetseid projekte teostatakse piirkondades, mis saavad ühtekuuluvuspoliitikast vähe kasu. Transpordivaldkonna projektide kaasrahastamiseks on ajavahemikuks 2000–2006 Euroopa regionaalpoliitika mitmesuguste rahaliste vahendite kaudu saadaval kümned miljardid eurod, sealhulgas Ühtekuuluvusfondist ligikaudu 35 miljardit eurot, mis suures osas tuleks investeerida prioriteetsetesse projektidesse. Kõnealuste fondide stimuleeriv toetusmäär (kuni 85%) lihtsustab nende projektide rahastamispakettide koostamist ning aitab lõpetada tööd vastavalt üleeuroopaliste transpordivõrkude suunistes ettenähtud ajakavale. Ühtekuuluvusfondist abi saamise tingimustele vastavaid liikmesriike ja Euroopa Regionaalarengu Fondi lähenemiseesmärgile vastavaid piirkondi kutsutakse üles neid vahendeid kasutama, et viia lõpule nende territooriumil teostatavad prioriteetsed projektid.<sup>9</sup>

Üldiselt peaks ühenduse toetus üleeuroopaliste transpordivõrkude rajamiseks olema suunatud piiriülestele osadele ja kitsaskohtadele.

Euroopa Investeerimispank rahastab transpordiinfrastruktuuri jätkuvalt laenude kaudu ja konkreetse tagatisvahendi kaudu, mille eelarvesse kuulub 500 miljonit eurot Euroopa Investeerimispanka omavahenditest ja 500 miljonit eurot üleeuroopaliste transpordivõrkude eelarvest (ehk 6,25% vahendite kogusummast).

## 2.2. Üleeuroopalised energiavõrgud

Ühendus võttis hiljuti vastu suunised üleeuroopaliste energiavõrkude ajakohastamiseks.<sup>10</sup> 32 elektrivõrkudega ja 10 gaasivõrkudega seotud projekti kuulutati ametlikult üleeuroopalist huvi pakkuvateks projektideks. Need projektid tuleb ellu viia esmajärjekorras, sest need on üleeuroopalise energiavõrgu loomiseks olulised.

Gaasivõrkude võimsust tuleb kohandada nii, et oleks tagatud mitmekesine import Norrast, Venemaalt, Musta mere basseinist, Vahemerepiirkonnast ja Lähis-Idast.

---

<sup>8</sup> KOM(2006) 245.

<sup>9</sup> Otsuse 884/2004/EÜ artikli 19 lõike 2 punktid a ja c – (ELT L 201, 7.6.2004).

<sup>10</sup> Otsus nr 1364/2006/EÜ (ELT L 262, 22.9.2006).

Üleeuroopaliste elektrivõrkude suunistes esile tõstetud prioriteetide täielikuks täitmiseks peab EL enne 2013. aastat investeerima infrastruktuuri vähemalt 30 miljardit eurot (6 miljardit eurot elektrienergia edastamisesse, 19 miljardit eurot gaasijuhtmetesse ja 5 miljardit eurot veeldatud maagaasi terminalidesse). Taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri võrguga ühendamise suurendamiseks ja vahelduva võimsusega generaatorite tasakaalustamiskulude arvessevõtmiseks on aastas vaja hinnanguliselt 700–800 miljonit eurot. Üleeuroopaliste võrkude eelarvest investeeriti 2000.–2006. aastal üleeuroopalistesse energiavõrkudesse 140 miljonit eurot. Üleeuroopaliste võrkude määrusega, mis on praegu heakskiitmisel, on 2007.–2013. aasta finantsraamistikuks ette nähtud 155 miljonit eurot. Probleeme ja vajadusi arvesse võttes on see summa väga väike. Peamiselt aitab see eelarve kaasrahastada uuringuid. Vajalik on täiendav rahastamine ühtekuuluvuspoliitika raames ja Euroopa Investeeringuspangalt.

10. jaanuaril 2007 võeti vastu prioriteetsete ühenduste kava, kus esitatakse kokkuvõtte prioriteetsete projektide edenemise kohta ja analüüsitakse lisaks rahastamisprobleemidele takistusi nende projektide elluviimisel. Kõnealuses kavas kirjeldatakse strateegiat, mis põhineb neljal konkreetsetel tegevusel: nimekirja koostamine kõige olulisemate infrastruktuuride kohta, mis puutuvad kokku tõsiste raskustega; Euroopa koordinaatorite ametisse nimetamine; kooskõlastatud plaanimine piirkondlikul tasandil ja loa andmise korra ühtlustamine.

9. märtsi 2007. aasta ülemkogu kinnitas seda lähenemisviisi ja rõhutas võrkude ühendamise olulisust. Nõukogu toetas komisjoni ettepanekut nimetada ametisse Euroopa koordinaatorid ja kutsus üles avaldama ettepanekuid otsuste tegemise halduskorra lihtsustamiseks.

### **2.3. Üleeuroopalised telekommunikatsioonivõrgud**

Telekommunikatsiooniteenuseid on konkurentsile järk-järgult avatud alates 1988. aastast ning selle mõju on olnud väga suur. Suurem konkurents on soodustanud investeeringuid, uuendustegevust, uute teenuste tekkimist ning tarbijahinna olulist langust.

Alates liberaliseerimisest on telekommunikatsioonivõrkude kasutuselevõtmisel Euroopas määravaks olnud peamiselt kaubanduslikud investeeringud. Vaatamata investeeringute vähenemisele 1999.–2001. aastal on investeeringud olnud märkimisväärsed. 2005. aastal näiteks oli kapitalikulu üle 45 miljardi euro (sealhulgas 25 miljardit infrastruktuuri püsirajatistele), mis tähendab aastas suurenemist üle 5% juba kolmandat aastat järjest.

Praegu keskendutakse investeeringute tegemisel olemasolevate võrkude ajakohastamisele järgmise põlvkonna tasemele, kolmanda põlvkonna mobiilside ja traadita infrastruktuuri arendamisele ning lairiba viimisele ELi maapiirkondadesse. Investeeringud võivad hõlmata kiudoptilisi võrke, mille puhul tsiviilehitustööd ning sisesed kaabeldustööd moodustavad 70% paigaldamiskuludest. Raudteeliinide, teede või energialiinide ehitamine võib lihtsustada võrkude levimist vähese kasutusega piirkondadesse.

Komisjoni teatises „Lairibühenduse lõhe ületamine“<sup>11</sup> rõhutatakse linna- ja maapiirkondade erinevusi ning kutsutakse liikmesriike võtma konkreetseid meetmeid ning seadma eesmärgiks kõrvaldada erinevus 2010. aastaks. Turutõrgete korral soodustakse riiklikku toetust, mis peab olema täielikult kooskõlas telekommunikatsiooni alaste riigiabi eeskirjadega. Ühtekuuluvus- ja maaelu arengu poliitika järgmise programmiperioodi algus võib olla suurepärane võimalus piirkondadele ja maapiirkondadele lairibühendusse investeerimiseks.

On vaja kaardistada olemasolev infrastruktuur, et pädevad asutused saaksid paremini hinnata infrastruktuuride vajadusi ja ära kasutada käimasolevaid tsiviiltehitustöid. Käimasolevate suurte transpordi-/energiaprojektide eest vastutavad pädevad asutused peaksid võtma arvesse telekommunikatsiooni infrastruktuuri vajadusi ja võtma olemasolevat infrastruktuuri arvestades asjakohaseid plaanimise ja eelarvega seotud meetmeid. Lisaks tuleks paremini kooskõlastada alternatiivsed rahastamisallikad (struktuurifondid, Maaelu Arengu Fond, üleeuroopaliste võrkude ja riiklikud vahendid), et arendada ühtset plaanimist ja täita lairibasidega kaetuse eesmärk.

### 3. JUHTRÜHMA KÄSITLETUD TEEMAD

Volinikest koosnev üleeuroopalisi võrke käsitlev juhtrühm on kogunenud kuuel korral alates selle loomisest 7. detsembril 2005. Rühm on käsitlenud küsimusi seoses üleeuroopaliste võrkude koostoime, rahastamise viiside ja rahastamise jagunemisega ühenduse erinevate rahastamisvahendite vahel. Käsitleti ka kõige üldisemaid küsimusi (üleeuroopalised võrgud ja keskkond, ühenduse uute rahastamisvahendite arendamine).

#### 3.1. Üleeuroopaliste võrkude koostoime

Kas ühendus on huvitatud ühendatud infrastruktuuride ehitamise edendamisest, eelkõige uutes liikmesriikides, kus infrastruktuuride vajadus on suur?

Raudtee ja maantee ühendamine on ennast õigustanud:<sup>12</sup> väiksem ruumikasutus, ühised ehitustööd, väiksem visuaalne mõju maastikele ja nende vähesem killustamine, meetmed ühiste infrastruktuuride mõju vähendamiseks (mürakaitse, sillad loomadele). Ühendatud infrastruktuuri kasutamine pakub reaalseid võimalusi hinna ja keskkonnamõju vähendamiseks.

Teostati uuring muude ühendamisvõimaluste arendamise kohta (viia kõrgepingeliin läbi raudteetunneli, lisada telekommunikatsioonikaabel raudteeliinile).<sup>13</sup> Analüüsiti tehnilist teostatavust, mõju projekti maksumusele ja teostatavuse keerukust ning jõuti järgmistele järeldustele.

---

<sup>11</sup> Komisjoni teatis KOM(2006) 129, 20.3.2006.

<sup>12</sup> Teatavad liikmesriigid, eelkõige Saksamaa (Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot), on kehtestanud õigusliku kohustuse püüda saavutada selline koostoime.

<sup>13</sup> *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts*, ECORYS, August 2006.

Võttes arvesse vajalike kaitstud alade ulatust, on gaasijuhtmete ühendamine muude infrastruktuuridega tehniliselt raskesti teostatav, kuid muude üleeuroopaliste võrkude ühendamises on olemas reaalsed eelised. Kõige lootustandvam näib telekommunikatsiooni- ja transpordivõrkude koostoime. Igat transpordivõrku võib optimeerida, lisades sellele oma kommunikatsioonivõrgustiku, mida kasutatakse võrgu majandamiseks. Enamikul juhtudel on raudteede- ja kiirteedevõrkudel selline kommunikatsioonivõrk juba olemas. Teatavatel juhtudel kasutatakse nende võrkude lisavõimsust muudel eesmärkidel, nt andmete edastamiseks. Seevastu on veel harukordne, et infrastruktuuri juhtimisvõrgu ja telekommunikatsioonivõrgu koostoimet püütakse süstemaatiliselt saavutada alates infrastruktuuri ehitamisest.

Väärtuslikke ideid võiks uurida elektrivõrkude ühendusharude loomiseks: kõrgepinge-kaablite paigaldamine piki kanalite ja jõgede kaldaid, keskpinge (2x25 kV) ühendusharud piki kiirrongiliine, maa-aluste kõrgepingeliinide (300–700 kV) süstemaatilisemad ühendusharud piki transpordivõrgu radasid. Need soovitusel ei asenda kohest vajadust siduda riikide kõrgepingevõrgud, vaid tehakse ettepanek riikide elektrivõrkude täpsemaks kokkusobitamiseks pikema aja jooksul, mis on vajalik suurte infrastruktuuriprojektide elluviimiseks.

Koostoime võib saavutada ka tegevuse tasandil: ühendada võib mõju-uuringud, plaanimise või eelarvekorra. Keeruliseks võib siiski osutuda kavandada paralleelselt kaht liiki infrastruktuuri, mille suhtes kohaldatakse erinevaid õigusakte ja erinevat eelarvekorda või mille kasutus- ja ehitusaeg on erinevad.

### **Kokkuvõte**

Rühm soovib jätkata erinevate üleeuroopaliste võrkude koostoimevõimaluste otsimist. Koostatakse heade tavade käsiraamat, et teavitada projekti elluviijaid infrastruktuuride koostoimevõimalustest.

Esmajärjekorras tuleb uurida geotermiaalenergia projektide ja üleeuroopaliste transpordivõrkude raames ehitatavate tunnelite koostoimet.

Rühm peab vajalikuks telekommunikatsiooni infrastruktuuride kaardistamist ning arvab, et telekommunikatsioonivajadusi tuleb võtta arvesse transpordi- ja energiavõrkude ehitamisel.

## **3.2. Keskkonnasäästlikkus ja üleeuroopalised võrgud**

Majanduskasvu ja tööhõivet käsitlevas Lissaboni strateegias kutsutakse üles rakendama üleeuroopalisi võrke kooskõlas säästva arengu põhimõttega.

Üleeuroopaliste transpordivõrkude 30 prioriteetset projekti on enamasti sellised, millega soodustatakse kõige keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, mille puhul kasutatakse energiat kõige vähem, näiteks raudteed ja veeteed. Üleeuroopalise transpordivõrgu teostamisel on keskkonnale positiivne mõju. Praeguse tendentsi jätkudes on transpordi tekitatud süsinikdioksiidiheited 2020. aastaks suurenenud praegusega võrreldes 38% võrra. 30 prioriteetse projekti teostamine pidurdaks seda kasvu ligikaudu 4% võrra, mis vähendaks süsinikdioksiidiheiteid 6,3 miljoni tonni võrra aasta kohta.



Riikide energiavõrkude sidumine ja taastuvate energiaallikate ühendamine võimaldavad optimeerida tootmisvõimsuse rakendamist igas liikmesriigis ja seega vähendada keskkonnamõju.

Ühenduse keskkonnakaitsealaste õigusaktidega on kindlaks määratud selge raamistik suurte projektide elluviimiseks. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevates ühenduse suunistes osutatakse sellele raamistikule.<sup>14</sup> Iga uue infrastruktuurikava kohta tuleb koostada keskkonnamõju strateegilise hindamise analüüs<sup>15</sup> ja igat projekti tuleb hinnata individuaalselt.<sup>16</sup> Selline topeltkohustus tagab keskkonnaga arvestamise suurte infrastruktuuriprojektide rakendamisel. Samal ajal võivad kõnealused analüüsid kasuks tulla võimaliku koostoime uurimisel.

Lisaks sellisele keskkonnamõju hindamisele peab iga projekt vastama müra, vett ning floora ja fauna kaitsmist käsitlevatele ühenduse õigusaktidele.<sup>17</sup> Juhul kui leitakse, et projekt avaldab mõju ühele kõnealustest aspektidest, tuleb otsida alternatiive, et tagada keskkonnavalaste õigusaktide parim täitmine. Kui ükski alternatiividest ei ole ühist huvi pakkuvatele projektidele optimaalne lahendus, võib kooskõlas ühenduse õigusaktidega võtta kompenseerivaid meetmeid, mis võimaldavad projekti jätkata, kompenseerides samal ajal võimalikku negatiivset mõju. II lisas on esitatud tingimused, mille alusel võib nimetatud meetmeid kavandada.

### **Kokkuvõte**

Selleks et arendada üleeuroopalisi transpordivõrke kooskõlas Euroopa Liidu keskkonnavalaste õigusaktidega, on vaja komisjoni asjaomaste talituste tihedat koostööd. Koostati sellekohane viitedokument, mis on lisatud käesolevale teatisele.

### **3.3. Uute tehnoloogiate kasutamine üleeuroopalistes transpordivõrkudes**

Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes,<sup>18</sup> mis kiideti hiljuti heaks, tunnustatakse uue tehnoloogia rolli inimeste ja kaupade turvalises ja jätkusuutlikkus liikumises. Vastavalt teadusuuringute ja arendustegevuse seitsmendale raamprogrammile (2007–2013) aitab transpordi tehnoloogiline uuendamine otseselt kaasa Euroopa konkurentsivõime parandamisele ning keskkonna- ja sotsiaalprogrammide rakendamisele.

Kõige paljulubavamad eelisvaldkonnad on arukad transpordisüsteemid, mis ühendavad teabe, side, navigeerimise ja positsioneerimise tehnoloogiad transpordi infrastruktuuri, liiklusvahendite ja kasutajatega.

---

<sup>14</sup> Otsuse 884/2004/EÜ artikkel 8.

<sup>15</sup> Kavade ja programmide hindamiseks keskkonnamõju strateegiline hindamise direktiiv 2001/42/EÜ.

<sup>16</sup> Projektide hindamiseks keskkonnamõju hindamise direktiiv 85/337/EMÜ, muudetud direktiividega 97/11/EÜ ja 2003/35/EÜ.

<sup>17</sup> Linnudirektiiv (79/409/EMÜ), elupaikade direktiiv (92/43/EMÜ) ja veepoliitika raamdirektiiv 2000/60/EÜ.

<sup>18</sup> Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril: Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte, KOM(2006) 314.

Investeeringut arukatesse transpordisüsteemidesse tuleks pidada strateegiliselt oluliseks osaks üleeuroopalise transpordivõrgu kõikides uutes projektides ning olemasolevate võrkude ja ühenduste uuendamiseprojektides. Lisaks on arukate transpordisüsteemide puhul tegemist abivahenditega intermodaalsuse ja keskkonnasäästlikkuse tagamiseks.

Edukad arukate transpordisüsteemide lahendused transpordivõrgus on maanteetranspordi kontrolli- ja juhtimissüsteemid (Europiirkondade projektid mitmeaastases sihtprogrammis TEMPO 2001–2006), veetransport ja kontrollisüsteemid (RIS ja SafeSeaNet), ning Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS). Tööd on alustatud koostöösüsteemide loomisega, mis põhinevad sõidukite omavahelisel ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelisel sidepidamisel ja täpsel positsioneerimisel (i2010 „intelligentse auto“ algatus). Kõnealustest süsteemidest on pikemas perspektiivis suurt kasu turvalise ja säästliku transpordi saavutamiseks. Euroopa satelliitradionavigatsiooni programm GALILEO võimaldab kõikidele transpordiliikidele oluliselt paremaid navigatsiooni-, positsioneerimis- ja ajastamisteenuseid, kui programm 2010. aastal käivitub. Arukad transpordisüsteemid hõlmavad ka teenuseid lõppkasutaja jaoks, sealhulgas liiklus- ja reisiinfo andmist reaalsajas, tänu millele väheneb reisiaeg ja suureneb turvalisus ning mis toetab intermodaalsust.

Vaatamata arukate transpordisüsteemide ja -teenuste tõestatud eelistele, on need lünklikud ja puudulikud mitmes valdkonnas. Ajavahemikus 2007–2013 peaks Euroopa keskenduma laiaulatuslikule kasutuselvõtule. Riigiasutused peaksid poliitika eesmärkide täitmiseks kasutama uusi tehnoloogiaid, luues sedasi piisavalt laia turu uuenduslikele arukate transpordisüsteemide toodetele.

### **Kokkuvõte**

Rühm leiab, et üleeuroopaliste transpordivõrkude puhul on uute tehnoloogiate kasutamine tõhus vahend turvalisuse tõstmiseks ning ummikute ja transpordi keskkonnamõju vähendamiseks.

Rühm soovib, et arukatesse transpordisüsteemidesse tehtavad investeeringud, mis üldjuhul moodustavad infrastruktuuri maksumusest mõne protsendi, tuleks lisada kõikide uute üleeuroopaliste transpordivõrkude kavandamise juba alguses ning need peaksid olema oluline osa infrastruktuuride parandamise ja uuendamise kõikide projektide puhul.

## **3.4. Üleeuroopaliste võrkude rahastamine**

Kooskõlastada tuleb erinevad eelarveallikad ja arenda tuleb uusi mehhanisme, et parandada üldist rahastamist ja kõnealuste infrastruktuuride kaasrahastamist ühenduse poolt.

### *3.4.1. Rahastamisvahendite ühendamine*

Komisjon on olnud pidevalt mures ühenduse eri rahastamisallikatest pärineva rahastamise kumuleerumise pärast sama projekti puhul. Kontrollikoda on rõhutanud kõnealust probleemi oma aruannetes üleeuroopaliste võrkude komisjonipoolse rakendamise kohta.

Juhtrühm järeltas, et ühenduse erinevate rahastamisvahendite kumuleerimise võimalus peab olema välistatud. Selleks et tagada eelarve läbipaistvus ja usaldusväärne finantsjuhtimine, välistatakse finantsmääruses ja/või kõnealuse sektori kohta vastu võetud või vastu võetavates põhilistes õigusaktides ühenduse erinevate rahastamisvahendite kumuleerimise võimalus sama meetme puhul.

Rakenduskavade puhul, mis saavad rahalist abi struktuurifondidest ja/või Ühtekuuluvusfondist, ei saa muud ühenduse rahastamisvahendid asendada nõutavat riiklikku kaasrahastamist.

Sellise projekti kulusid, mis on osa struktuurifondidest ja/või Ühtekuuluvusfondist rahalist abi saavast rakenduskavast, ei saa katta ühenduse muudest rahastamisallikatest. Seega kui kulusid, mis on vajalikud näiteks ERTMS-süsteemi seadmete jaoks või raudteeliini elektriga varustamise jaoks, ei kaeta struktuurifondidest ja/või Ühtekuuluvusfondist pärineva rahalise abiga, võib neid katta üleeuroopalistele võrkudele ettenähtud rahastamisvahenditest. Raudteeliini ehitamist võib rahastada Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERDF) või Ühtekuuluvusfondist. Projekte võib jagada ka geograafilisteks osadeks, mida võib kaasrahastada kas ERDF/Ühtekuuluvusfond või üleeuroopalistele võrkudele ettenähtud rahastamisvahenditega.

Üleeuroopalistele võrkudele abi andes kontrollib komisjon, kas projektid ei ole abi saanud struktuurifondidest või Ühtekuuluvusfondist.

Olles konsulteerinud kontrollikojaga, avaldab komisjon suunised liikmesriikidele eri rahastamisvahendite ühendamisvõimaluste kohta.

Topeltrahastamise keeld peab viima selleni, et liikmesriigid otsustavad, millisest rahastamisvahendist nad ühenduse poolset rahastamist taotlevad, võttes arvesse konkreetse vahendi puhul pakutavat toetuse-määra ning asjaomase projekti tähtsust. Ühtekuuluvusfondist abi saamise tingimustele vastavaid liikmesriike ja Euroopa Regionaalarengu Fondi lähenemiseesmärgile vastavaid piirkondi kutsutakse üles neid vahendeid kasutama suurte infrastruktuuriprojektide kaasrahastamiseks.

#### **Kokkuvõte**

Juhtrühm kinnitas vajadust säilitada järjekindel lähenemisviis erinevate õigusaktide kaudu. Kumuleerumise keelamise põhimõtet on nüüd täpsustatud ühenduse õigusaktides, andes sellega otsese vastuse kontrollikoja märkustele.

#### *3.4.2. Prioriteetsete suurprojektide rahastamine*

Prioriteetsete transpordiprojektide elluviimise hiline mine on eelkõige tingitud raskustest kooskõlastada eeskirjad üleeuroopaliste võrkude eelarvest antava ühenduse toetuse kohta ja suurte prioriteetsete projektide tegelikud vajadused.

Üleeuroopaliste võrkude uus määrus võimaldab paremini kaasrahastada tehniliselt ja rahaliselt keerulisi piiriüleseid suurprojekte. Isegi kui nende elluviimine hõlmab erinevaid finantsraamistikke, on komisjonipoolne kaasrahastamine täiesti teostatav: toetuse andmise otsuse võib teha ühe konkreetse finantsraamistiku raames ja makseid väljaspool seda finantsraamistikku vastavalt projekti edenemisele.

Juhul kui üleeuroopaliste võrkude uues määruse sätestatud lahendus, mis võimaldab mitmeaastast rahastamist iga-aastaste osamaksete kaudu, ei ole piisav vajaduste täitmiseks, kaalutakse muid võimalusi.

### 3.4.3. *Avaliku ja erasektori partnerlus*

Avaliku ja erasektori partnerlus võimaldab valitsusasutustel delegeerida avalike teenuste osutamise eraettevõtjatele. Avaliku ja erasektori partnerlusel on mitu eelist: parem kulukontroll (ehitus- ja eksploatatsioonikulud) ning suurem tõenäosus lõpetada tööd tähtjaks. Kuid kõige olulisem on, et osa riskist kantakse erasektori partnerile: ehitusriskile lisaks võib erasektori partner kanda eksploatatsiooni- või kasutusvalmiduse riski. Selline riski ülekandmine on väga oluline valitsemissektori võla või valitsemissektori eelarve puudujäägi arvutamisel. 2004. aasta alguses avaldati Eurostati otsus erainvesteeringute arvestamise kohta avaliku ja erasektori partnerluse raames seoses valitsemissektori võlaga.<sup>19</sup> Juhul kui erasektori partner võtab enda kanda ehitus- ja kasutusvalmiduse riski või eksploatatsiooniriski, ei pea erainvesteeringuid arvesse võtma valitsemissektori võla arvutamisel.

Arutatud on seda, kuidas on arenenud riigihankeid käsitlevad ühenduse õigusaktid, et võtta arvesse avaliku ja erasektori partnerluse kiiret arengut. Komisjon võttis 2004. aastal vastu rohelise raamatu avaliku ja erasektori partnerluse kohta. 2005. aasta novembris teatas komisjon võimalikust õigusloomealgatusest, mis võiks arendada kontsessioonide õiguslikku raamistikku, et pakkuda suuremat õiguskindlust, säilitades samal ajal piisava paindlikkuse avaliku ja erasektori partnerluse eri vormide jaoks.

Euroopa Investeerimispank asutab koostöös komisjoni ja teiste huvitatud isikutega Euroopa avaliku- ja erasektori partnerluse ekspertide keskuse. Euroopa avaliku ja erasektori partnerluse ekspertide keskusest peaks saama avaliku sektori teabeallikas, et vahetada avaliku ja erasektori partnerlusega seotud parimaid tavaid ja arendada avaliku sektori suutlikkust rakendada avaliku ja erasektori partnerlusprojekte.

#### 3.4.3.1. Nõudluse riskil põhinev avaliku ja erasektori partnerlus: tagatisvahend

Vastuseks 2003. aasta detsembri Euroopa Ülemkogus esitatud nõudele analüüsisid komisjon ja Euroopa Investeerimispank, millist kasu tooks Euroopa tagatisvahendi loomine. 2005. aasta alguses kinnitas komisjon kahes teatises nõukogule<sup>20</sup> sellise tagatisvahendi vajalikkust, et lihtsustada ja ergutada üleeuroopaliste transpordivõrkude rahastamist avaliku ja erasektori partnerluse kaudu. Sellise vahendi põhimõtte lisati ajavahemikku 2007–2013 käsitlevasse üleeuroopaliste võrkude uude määrusesse. Laenutagamisvahend toetaks nõudluse riskil põhinevaid avaliku ja erasektori partnerluse tüüpe (nt kontsessioonid), vähendades tulupuudujääkidega seotud riski projekti rakendamise esimesel aastal. Seda kohaldatakse eelkõige kontsessioonilepingute korral.

<sup>19</sup> ESTATi 11. veebruari 2004. aasta otsus.

<sup>20</sup> KOM(2005) 75, TEN transpordiprojektide laenude tagamiseks ettenähtud ELi meetme teostatavusuuringu aruanne. KOM(2005) 76, üleeuroopalistele transpordivõrguprojektidele mõeldud ELi laenutagamisvahendi kavand. SEK(2005) 323, üleeuroopalistele transpordivõrguprojektidele mõeldud ELi laenutagamisvahend.

Euroopa Investeerimispank annab tagatise finantseerimisasutusele, mis omakorda tagab toetuse saajatele käivitamisetapiks reservkrediidi, et tagada laenude teenindamine eelisvõlgade korral. Komisjon ja Euroopa Investeerimispank jagavad rahalist toetust kõnealuste tagatistega seotud võimaliku kahjumi ja kapitali assigneeringute korral. Tagatist kasutatakse ainult juhul kui tuluvoog ei ole piisav olulisemate laenude teenindamise tagamiseks.<sup>21</sup> Tagatis ei kõrvalda eelisvõlausaldajate riski, vaid tagab eelisvõla korral parema laenude teenindamise, suurendades seega võimalust, et erasektori partnerid võtavad projekti jaoks laenu.

Juhul kui tagatis võetakse kasutusele, omandab Euroopa Investeerimispank rahalise võlanõude, mis on allutatud eelisvõlausaldajatele,<sup>22</sup> kuid millel on eesõigus lihtaksionäride ees. See täiendav võlg ehk vahefinantseerimislaen<sup>23</sup> tuleks tagasi maksta koos intressiga kohe, kui projektist saadav tulu seda võimaldab ning kui eelisvõlausaldajate nõue on täidetud. Tagatis määratakse kindlaks nii, et see kajastaks võetud riski ja halduskulusid.

Tagatisvahendi võimendustegur oleks 4–6kordne komisjoni 500 miljoni euro suurune toetus ja see tagab reservkrediidi 2–3 miljardi euro ulatuses. Koos Euroopa Investeerimispanga samaväärse ehk 500 miljoni euro suuruse toetusega oleks võimalik toetada eelisvõlga rohkem kui 20 miljardi euro ulatuses. Sellist toetust antakse vastavalt tagatisvahendiga hõlmatud projektide arvule ja rahalisele suurusele.

Tagatisvahendi vahendamise üksikasjalikud eeskirjad on sätestatud üleeuroopaliste transpordivõrkude finantsmääruses, mis on Euroopa Parlamendis ja nõukogus praegu arutlusel. Komisjoni ja Euroopa Investeerimispanga haldusleping on koostamisel ning see võimaldab tagatisvahendi kasutusele võtta 2007. aastal.

#### 3.4.3.2. Kasutusvalmiduse riskil põhinev avaliku ja erasektori partnerlus: eritoetuse kehtestamine

Juhul kui erainvestor võtab lisaks ehitusriskile kanda ka kasutusvalmiduse riski, tagab ta esialgse rahastamise, ehitab infrastruktuuri ning saab hüvitise pikaajaliste (nt 30 aastat) maksetena. Maksed sõltuvad siiski infrastruktuuri kasutusvalmidusest: neid võidakse vähendada, kui pakutavad teenused ei vasta kindlaksmääratud tasemele.

---

<sup>21</sup> Eelisvõlg on võlg, mille puhul kehtivad eritagatised ja mille tagasimaksmine toimub võrreldes muude laenudega (kõrvallaenud) eelisjärjekorras. Tegemist on seetõttu eelisvõlga.

<sup>22</sup> Kõrvallaen on laen, mille tagasimaksmine sõltub muude võlausaldajate esialgsest tagasimaksest. Lisariski võtmise eest nõuavad kõrvalvõlausaldajad kõrgemat intressimäära kui muud võlausaldajad.

<sup>23</sup> Vahefinantseerimislaen on laen eelisvõla ja omakapitali vahel. Vahefinantseerimislaenu investeerija saab laenu tagasi alles siis, kui kõik eelisvõla osad on tagasi makstud.

Kasutusvalmiduse riskil põhinevat avaliku ja erasektori partnerlust võib rakendada kahel viisil:

- (1) segavormina, mille puhul kasutusvalmiduse maksed katavad ainult ühe osa investeringutest, teist osa rahastatakse ehitusetapi ajal tavapäraste toetustena. Selline rakendamiseviis ei tekita probleemi üleeuroopaliste võrkude määrase suhtes, sest ELi toetus võiks täies ulatuses katta otsetoetuste osa;
- (2) regulaarsete maksete voogudena perioodi jooksul, mis on erainvestori jaoks kindlaks määratud infrastruktuuri hüvitamiseks.

Mitu riiki<sup>24</sup> on huvi näidanud teise rakendusviisi suhtes. Kuid kaasrahastamise otsuse (töödele eelnev) ja kasutusvalmiduse maksete alguse (ekspluatatsioonietapp) vahele jääb mitu aastat. Lisaks jätkatakse maksete tegemist kokkulepe kogu perioodi jooksul (nt 20 või 30 aastat). Komisjon on palju aastaid hõlmavate finantsotsuste suhtes olnud kõhklev ja seni on ta pidanud keelduma oma toetusest selliste rakendusviisidele.

Sellise probleemi lahendamiseks on kooskõlas üldise finantsmäärusega muudetud üleeuroopaliste võrkude finantsmäärust nii, et ühenduse toetus oleks suunatud kasutusvalmiduse maksete algetapile ning selle tagamiseks, et liikmesriigid kasutavad kasutusvalmiduse makseteks eelisjärjekorras ühenduse toetust.

#### **Kokkuvõte**

Uus tagatisvahend peaks peagi olema üks uutest vahenditest, mis on kättesaadav üleeuroopaliste võrkude elluviimise edendamiseks.

Kasutusvalmidusel põhinev avaliku ja erasektori koostöö moodustab lahutamatu osa toetustest, mis on üleeuroopalisi transpordi- ja energiavõrke käsitleva määrase alusel ühenduse teotusena kättesaadav. Uue vahendi rakendamise järelevalve võimaldab seda laiendada ühenduse muudele rahastamisvahenditele, nt ühtekuuluvuspoliitika rahastamisvahenditele.

#### **4. KOKKUVÕTE**

Juhtrühma viljakas koostöö on kiiresti kaasa toonud konkreetseid tulemusi: õigusaktid, üksustevaheline koostöö, ühenduse meetmete läbipaistvus.

Juhtrühmas toimunud arutelud on võimaldanud paremini kokku sobitada 2007.–2013. aasta finantsplaneerimisperioodiks ettevalmistatavad eri õigusaktid, mis sisaldavad eri rahastamisvahendite ühendamise suhtes kohaldatavaid eeskirju ning uuenduslike rahastamisvahendite arendamist. Õiguslik selgitus ühenduse rahastamisvahendite kumuleerumise keelamise kohta lisab läbipaistvust ja vastab kontrollikoja nõudele. Juhtrühm andis uue tõuke ka juba üksustevahelisele koostööle, et tagada kõnealuse põhimõtte kohaldamine.

<sup>24</sup> Suurbritannia, Soome, Madalmaad, Ungari, Tšehhi Vabariik ja Prantsusmaa.

Koostööd tuleb jätkata uute rahastamisvahendite (tagatisvahend ja kasutusvalmidusel põhinev avaliku ja erasektori partnerlus) rakendamiseks.

Juhtrühm tegi konkreetsed ettepanekud keskkonnasäästlikkuse ja üleeuroopaliste võrkude kokkusobitamiseks.

Samal ajal aitas juhtrühma töö tuvastada valdkonnad, kus konkreetsed meetmed on vajalikud. Juhtrühm soovitab:

- püüda jätkuvalt saavutada üleeuroopaliste võrkude koostoimet, et jõuda heade tavade käsiraamatu väljaandmiseni;
- arendada ühtekuuluvuspoliitika eesmärkide ja üleeuroopaliste võrkude prioriteetide koostoimet;
- hinnata vajadust alternatiivseteks lahendusteks, mis võimaldavad jagada kasutusvalmiduse maksed finantsraamistiku mitmele perioodile, ning vajaduse korral teha asjakohane õigusakti ettepanek;
- jälgida põhjalikult avaliku ja erasektori partnerluse arengut ning võtta kõik vajalikud meetmed sellist liiki rahastamise edendamiseks;
- viia üleeuroopaliste võrkude prioriteetsed projektid ellu ettenähtud tähtajal, tagades keskkonnavalaste õigusaktide kohaldamine ühenduse õigusaktidega kehtestatud vahendite kaudu; lisatud juhend on kasulik selle eesmärgi täitmiseks.