

Regioonide Komitee arvamus teemal „Roheline raamat „Üleeuroopaline transpordivõrk: poliitika läbivaatamine””

(2010/C 79/05)

REGIOONIDE KOMITEE

- kutsub liikmesriike üles 2009.–2010. aasta finantsperspektiivide vahekokkuvõtte läbivaatamise raames TEN-T eelarve drastilise vähendamise tagasi lükkama;
- peab soovitavaks piiritleda TEN-T transpordimagistraalidega, mis aitavad tõsiselt kaasa Euroopa Liidu strateegiliste, eelkõige territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärkide saavutamisele pikas perspektiivis (nn põhivõrgud), ning osana kahetasandilisest struktuurist, mis koosneb TEN-T üldvõrgust ja transpordi põhivõrgust. Komitee nendib, et globaalse võrgu kontseptsiooni säilitamine on ainuke võimalus, kuidas prioriteetsete projektideta ääre poolsed piirkonnad saavad kasu Euroopa Liidu rahastatavatest transpordi infrastruktuuri teenustest, tagades seeläbi juurdepääsu kõigile piirkondadele;
- on arvamusel, et TEN-T peaks hõlmama eelkõige infrastruktuuri suurtest linnadest ümbersõiduks. See võimaldaks piirata pikamaaliikluse ja igapäevase linnalähedase liikluse kooseksisteerimist, otsides samuti alternatiive liiklusummikuteta piirkondade näol;
- märgib, et Euroopa Liidu rahastamisvahendid (nt laenu tagatis ja riskikapital) on hästi kohandatud projektidele, milles erasektor tururiskid enda kanda võtab, eelkõige maanteeprojektid, milles erasektori panus võib olla märkimisväärne (neid projekte võib üldiselt teostada kontsessioonina);
- arvab, et uuesti määratletud TEN-T põhjal tuleks allkirjastada programmilepingud Euroopa Liidu ja iga liikmesriigi vahel, määratledes vastastikused kohustused rahastamise ja teostamise ajakava osas. Kõnealused programmilepingud peaksid lisaks TEN-T infrastruktuuridele hõlmama ka teiseseid infrastruktuure, mida liikmesriik (või piirkond) kavatab põhivõrkude hea toimimise tagamiseks kasutada.

Raportöör: Jean-Michel Daclin, Lyoni aselinnapea, (FR/PES)

Viitedokument

Roheline raamat „Üleeuroopaline transpordivõrk: poliitika läbivaatamine. Paremini integreeritud üleeuroopaline transpordivõrk ühise transpordipoliitika teenistuses”

KOM(2009) 44 lõplik

I. POLIITILISED SOOVITUSED

REGIOONIDE KOMITEE

Seoses üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika tulevase arengu alustaladega

1. pooldab üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) poliitika põhjalikku läbivaatamist, mis on osutunud vajalikuks seoses oluliste hilinemistega 1996. aastal määratletud võrgu elluviimise kavas ja seoses Euroopa eelarvet rõhuvate piirangutega. Komitee märgib, et finantskriis muudab veelgi tungivamaks vajaduse optimeerida TEN-T raames tehtavaid investeeringuid;

2. rõhutab, et praeguse majanduskriisi kontekstis on TEN-T arendamine ning transpordi integreerimine Euroopa Liidus ja naaberriikides märkimisväärne väljakutse siseturu pikaajalise elujõulisuse ning Euroopa Liidu territoriaalse, majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse tagamisel. Komitee kutsub liikmesriike üles 2009.–2010. aasta finantsperspektiivide vahekokkuvõtte läbivaatamise raames TEN-T eelarve drastilise vähendamise tagasi lükkama;

3. märgib, et käesolev arvamus on oluline täiendus komitee poolt juba vastuvõetud arvamustele, eelkõige keskkonnasäästliku transpordi ja linnalist liikumiskeskonda käsitlevatele arvamustele;

4. juhib komisjoni tähelepanu asjaolule, et transpordinfrastruktuuride loomist ei tohi lahutada ülejäänud kahest transpordipoliitika valdkonnast: ühelt poolt hindade määramise ja liikluse korraldamise poliitikast (nt Eurovignette'i direktiivi kaudu) ning teiselt poolt transpordi tõhususe, kvaliteedi ja turvalisuse parandamisest (näiteks raudteeveo koostalitluse arendamise kaudu). Seepärast soovib komitee arendada komisjonil neid kolme poliitikat samaaegselt ja ühtlustatud viisil;

5. soovib, et erilist tähelepanu osutataks säästva arengu ja keskkonnakaitse eesmärkidele ning et sellest lähtuvalt edendataks TEN-T poliitikas keskkonnasõbralikumaid transpordiliike (raudtee-, mere- ja jõetransport);

6. teeb ettepaneku võtta erilisel arvesse keskkonna seisukohast tundlikke alasid, nagu rannikupiirkonnad ja mäestikualad (Alpid ja Püreneed), kus tuleks võtta erimeetmeid maanteeveo ümber-suunamiseks raudteele või meremagistraalidele;

7. avaldab kahetsust, et rohelises raamatus ei tõsteta paremini esile transpordi tähtsust Euroopa ruumilises planeerimises, ja meenutab täielikus kooskõlas territoriaalse ühtekuuluvuse põhimõttega, et TEN-T üks eesmärk on aidata piirkondi paremini tasakaalustada, võimaldades isikute ja kaupade vaba liikumist eelkõige äärepoolsete ja vähem arenenud piirkondade ning Euroopa suurte majanduskeskuste vahel, et anda kõnealustele piirkondadele seeläbi vajalikke majanduslikke impulsse, ning pidades äärepoolsete alade puhul silmas nende õigust juurdepääsetavusele;

Seoses võrgu kavandamisega

8. peab soovitavaks piiritleda TEN-T transpordimagistraalidega, mis aitavad tõsiselt kaasa Euroopa Liidu strateegiliste, eelkõige territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärkide saavutamisele pikas perspektiivis (nn põhivõrgud), ning osana kahetasandilisest struktuurist, mis koosneb TEN-T üldvõrgust ja transpordi põhivõrgust;

9. on seisukohal, et TEN-T üldvõrgu puhul peaks looma ühenduse tasandil kokkulepitud meetodikat ning üldisi põhimõtteid arvestades paindliku süsteemi võrgu eri osade või komponentide (uued sadamad, lennujaamad, raudteeühendused jne) tõhusaks ja kiireks lisamiseks TEN-T võrku;

10. peab vältimatuks teha vahet erinevate eesmärkide ja omadustega kauba- ja reisijateveo võrkudel ning soovib, et prioriteetid nende kahe võrguliigi vahel oleksid selgemalt määratletud (praegu otsustatakse tihti reisijateveo kasuks), kus see on põhjendatud. Piiratud rahalised vahendid eeldavad TEN-T üldvõrgu väljajahitamisel prioriteetide seadmist, kusjuures vahendeid tuleks kasutada eesmärgipäraselt võrgu kitsaskohtade kõrvaldamiseks;

11. on seisukohal, et selline eristamine ei kahjusta nimetatud kahe võrgu määratlemise ja elluviimise tihedat kooskõlastamist ega takista vajadusel kauba- ja reisijateveo tagamist ajutiselt või lõplikult sama infrastruktuuri vahendusel, tingimusel, et seejuures vastatakse tõhusalt nii kauba- kui ka reisijateveo vajadustele;

12. soovib, et üleeuroopalised kauba- ja reisijateveo „põhivõrgud” sisaldaksid praeguseid nn prioriteetseid projekte, mida võiks laiendada teistele projektidele, ja kogu liikluse jätkuvuseks vajalikku infrastruktuuri (sealhulgas piiratud ulatusega infrastruktuurid, mis võimaldavad kiiresti parandada liikluse tõhusust, kvaliteeti ja turvalisust). See võimaldaks arendada üldsuse soovidele vastavaid koridore;

13. on arvamisel, et uuesti määratletud TEN-T peaks hõlmama ka kõnealustel põhivõrkudel asuvaid transpordisõlmi, mis on eriti olulised ELi piirkondade ühtekuuluvuse ja majanduse jaoks. Transpordisõlmpunktides on lisaväärtus suur just seetõttu, et need on väljatöötatud mitmeliigiliselt. Transpordisõlmed on tihti liiklusummikute ja muude ebatõhususte peamine allikas. TEN-T peaks hõlmama eelkõige infrastruktuuri suurtest linnadest ümbersõiduks. See võimaldaks piirata pikamaaliikluse ja igapäevase linnalähedase liikluse kooseksisteerimist, otsides samuti alternatiivse liiklusummikuteta piirkondade näol;

14. peab oluliseks, et TEN-T määratletaks intermodaalsuse loogika alusel ning et seda laiendataks ka suurtele ümberistumis- ja logistikakeskustele (raudteejaamad, lennujaamad, sadamad, intermodaalsed terminalid) ning teistele infrastruktuuridele, mis teevad neid keskusi ja tagavad nende ühenduse põhivõrkudega. Selles kontekstis tuleks ka meeles pidada maismaatranspordi teatud koridoride suunitlust merele, kus raudteekaubaveo prioriteetse võrgu põhimagistraal on meretranspordiga ühendatud raudteeühenduse kaudu intermodaalse transpordi põhisõlmedega (sadamad ja logistikakeskused);

15. peab samuti oluliseks, et TEN-T raudtee- ja jõevõrgu kaudu oleksid sisemaaga tõhusalt ühendatud Euroopa tasandil strateegilise tähtsusega sadamad, eelkõige need, mis on ühendatud ühendvedude terminalidega, mille kaudu toimub Euroopa peamine kaubavahetus ELi-väliste partneritega, ning pooldab merekiirteed arendamist – need pakuvad paindliku alternatiivi, on keskkonnasäästlikud ning lihtsustavad kaugemal asuvate ja äärepoolsete piirkondade integreerimist. Euroopa meresadamate sisemaahenduse osas tuleks esikohale seada raudtee- ja siseveetransport;

16. rõhutab vajadust kaasata linnad ning kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused tihedalt TEN-T ja selle prioriteetide määratlemisse, eelkõige eesmärgiga tagada ühtsus kohalike ja piirkondlike kavade, eelkõige transpordimagistraalide ja teiste infrastruktuuride määratlemisel. Linnade ja piirkondade areng sõltub suures osas transpordinfrastruktuurist ja seetõttu kannavad need ka mõningaid kulusid ja kannatavad erinevate mõjude all;

17. märgib, et erinevalt prioriteetsetel projektidel põhinevast planeerimisest kahjustab praeguse globaalse võrgu mõõde TEN-T tõhusat arengut; pooldab neis tingimustes globaalse võrgu piiramist koostalitlusvõimet, turvalisust ja ühtekuuluvusfondi käsitlevate õigusnormide range kohaldamisega. Komitee nendib, et globaalse võrgu kontseptsiooni säilitamine on ainuke võimalus, kuidas prioriteetsete projektideta äärepoolsed piirkonnad saavad kasu Euroopa Liidu rahastatavatest transpordi infrastruktuuri teenustest, tagades seeläbi juurdepääsu kõigile piirkondadele. Globaalset võrku tuleks hinnata selgelt määratletud Euroopa Liidu lisaväärtuse kriteeriumide põhjal;

18. pooldab ambitsioonikat poliitikat arendada operatsiooni- ja kasutajateabe intelligentseid, ühendveolisi ja koostalitlusvõimelisi süsteeme, mis võivad oluliselt suurendada reisijate- ja kaubaveo tõhusust; soovib eelkõige integreeritud piletisüsteemi sisseadmist rahvusvahelise reisijate raudteeveo valdkonnas;

19. soovib teha jõupingutusi tehniliste sätete (raudteevaldkonnas juba vastuvõetud eeskirjade näitel) ja transpordi käitamissüsteemide standardimise nimel, et pakkuda riiklikele eri infrastruktuuridele ühtset raamistikku ja võimaldada koostalitlust kohalike transpordisüsteemide ja standardite vahel, kohustamata kohalikke ja piirkondlikke transpordisutusi järgima mistahes kindlaid standardeid;

20. nõuab, et selgitataks ja täpsustataks, mida rohelises raamatus mõeldakse teoreetilise samba all, praegune liiga hägune määratlus ei võimalda arvamust avaldada;

Seoses TEN-T poliitika elluviimisega

21. peab vajalikuks suunata Euroopa toetused väiksemale arvule operatsioonidele, esmajärgus suurtele rahvusvahelistele projektidele, mis kannatavad tihti liikmesriikide rangelt riigisiseste projektide eelistamise tõttu, ja projektidele, mis võimaldavad kiiresti parandada kaubavahetuse tõhusust, keskkonnasäästlikkust, kvaliteeti ja turvalisust. Ent kõigi sellekohaste otsustega peaks kindlalt kaasnema nende Euroopa lisaväärtuse range hindamine. Seejuures peavad kaasrahastamis- ja muud toetusmeetmed olema konkurentsi seisukohalt täielikult neutraalsed. Vastav tõestus peaks olema heakskiidumenetluse lahutamatu osa;

22. pooldab selliste sotsiaalmajanduslike meetodite vastuvõtmist Euroopa tasandil, mis võimaldavad ühtlustatud alustel projekte võrrelda ja hinnata nende Euroopa lisandväärtust;

23. juhib siiski komisjoni tähelepanu riskidele, mis on seotud Euroopa rahaliste vahendite sellisel viisil eraldamisega, kuna sotsiaalmajanduslikud hindamismeetodid on traditsioonilised ning ei võimalda seega arvesse võtta otsuse kõiki tegureid, eelkõige ruumilist planeerimist, territoriaalset ühtekuuluvust ja juurdepääsetavust;

24. rõhutab, et suunised peaksid hõlmama eeskirju tagamaks, et iga liikmesriik määratleb struktuuri, mille kohaselt on transpordi planeerimise ja võrgu haldamise eest vastutavad kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused täielikult kaasatud TEN-T suuniste määratlemise ja rakendamise protsessi. See on parim viis tagada kohalike, piirkondlike, riiklike ja TEN-T võrkude harmooniline areng;

25. peab võimalikult keskkonnasõbralike raudtee-, mere- ja jõeinfrastruktuuride loomise seisukohast väga tähtsaks neid soosiva hinna- ja reguleeriva raamistiku loomist. Seega soovib komitee, et kõnealuses valdkonnas teostataks ambitsioonikat poliitikat, sh väliskulude sisestamise abil) või ühenduse toetuse kaudu kaubavedajatele, et nad kasutaksid keskkonnasäästlikke transpordivahendeid, nt raudtee- ja meretransporti (nagu Ecobonuse projekti puhul);

26. peab oluliseks, et TEN-T elluviimist toetaksid meetmed, mille eesmärk on parandada transpordi kvaliteedi tõhusust ning eelkõige kaotada piiri ületamisega seotud tehnilised ja regulatiivsed takistused. Need odavad meetmed võivad kaasa tuua väga olulise mõju;

27. märgib, et elanike või kohalike ja piirkondlike omavalitsuste vastuseis teatud suurtele infrastruktuuriprojektidele, peamiselt ehitustöödega kaasnevate häirete tõttu, võib kaasa tuua märkimisväärsed hilinemisi ja täiendavaid kulusid;

28. teeb seega ettepaneku laiendada Euroopa rahastamist meetmetele, mida liikmesriigid ja piirkondlikud omavalitsused saaksid pärast avalikke arutelusid kasutada selleks, et valmistada kohalike territooriume ette suurteks ehitustöödeks (nt kohaliku töötajate koolitamine, töötajate majutamine, kohaliku majanduskeskkonna kohandamine projektide vajadustele jne), mis võimaldaks nimetatud projektidel olla samal ajal territooriumite jaoks ka positiivsete tagajärgede allikas;

29. teeb samuti ettepaneku, et Euroopa rahastamist laiendataks teatud tugiinvesteeringutele keskkonnanõudmiste paremaks täitmiseks;

30. peab väga suurte projektide elluviimise seisukohast vajalikuks Euroopa panuse osas lepingute sõlmimist globaalsete rahastamiskavade raames, mida seitsmeaastase eelarveperioodiga (väga suurte projektide elluviimise kestusest lühem periood) piiratud Euroopa toetuste eraldamise kord tänapäeval ei võimalda;

31. arvab, et uuesti määratletud TEN-T põhjal tuleks allkirjastada programmilepingud Euroopa Liidu ja iga liikmesriigi vahel, määratledes vastastikusel kohustused rahastamise ja teostamise ajakava osas. Kõnealused programmilepingud peaksid lisaks TEN-T infrastruktuuridele hõlmama ka teiseid infrastruktuure,

mida liikmesriik (või piirkond) kavatab põhivõrkude hea toimimise tagamiseks kasutada;

32. märgib, et Euroopa Liidu rahastamisvahendid (nt laenu- ja riskikapital) on hästi kohandatud projektidele, milles erasektor tururiskid enda kanda võtab, eelkõige maanteeprojektid, milles erasektori panus võib olla märkimisväärne (neid projekte võib üldiselt teostada kontsessioonina);

33. märgib vastukaaluks, et kõnealused vahendid on halvasti kohandatud raudteekaubaveo, sadamateenuste ja intermodaalsuse projektidele, mis ei võimalda tururiski ülekandmist erasektorisse ja mis saavad seega kasutada vaid marginaalset erasektori toetust (välja arvatud erandjuhul);

34. on seisukohal, et eurovõlakirjade loomine võiks kiirendada prioriteetsete projektide elluviimist, tingimusel, et see võimaldab tõsta ühenduse rahastamise osakaalu;

35. on arvamusel, et hoolimata lepingulisest keerukusest võib avaliku ja erasektori partnerlus aidata teatud suuri projekte ellu viia, võimaldades ühelt poolt riiklike toetuste jagamist ja kasutades teiselt poolt erasektori toimimise kogemust. Selline korraldus ei muuda siiski märkimisväärselt projektide majanduslikku tasakaalu keskpikas perspektiivis;

36. on seisukohal, et avaliku ja erasektori partnerlust puudutavate ühenduse eeskirjade selgitamine võiks aidata seda korraldust arendada;

37. pooldab praegu ainsate prioriteetsete projektide eest vastutavate Euroopa koordinaatorite ülesande laiendamist uuesti määratletud TEN-T põhivõrkudele;

38. teeb ettepaneku, et koordinaatoritel oleks roll ka transpordi tõhususe, kvaliteedi ja turvalisuse parandamiseks kavandatavate meetmete määratlemises ja elluviimises, nagu see toimub juba mõningate prioriteetsete projektide puhul;

39. leiab, et on olemas veel üks võimalik koordineerimise liik, mida võiks nimetada makrotsoonide kaupa koordineerimiseks. Selleks jagataks EL sarnaste omaduste ja tingimustega aladeks, mis lihtsustab naaberriikide koostööd. Lisaks lihtsustaks see koordineerimist väga pikkade transpordikoridoride puhul, kui lähte- ja sihtpunkti piirkondadel ei ole palju ühist.

Brüssel, 7. oktoober 2009

Regioonide Komitee
president
Luc VAN DEN BRANDE