

Strasbourg, 14.12.2021
SWD(2021) 473 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek:
EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta
ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja
tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013

{COM(2021) 812 final} - {SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} -
{SWD(2021) 472 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhinna ettepaneku kohta muuta määrust (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta
A. Vajadus meetmete järele
Miks? Mis on lahendamist vajav probleem?
Käesolev mõjuhinna ettepanek on aluseks seadusandlikule ettepanekule muuta määrust (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta. See on Euroopa rohelise kokkuleppe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia üks põhimeetmeid. TEN-T määruse eesmärk on luua tõhus kogu ELi hõlmav mitmeliigiline raudteede, siseveeteede, lähimereveeteede ja maanteed võrk, mis ühendab linnatranspordisõlmi, mere- ja siseveesadamaid, lennujaamu ja terminale kõikjal ELis. Muutmisega lahendatavateks probleemideks on ebapiisavad ja/või mittetäielikud TEN-T taristu standardid ning asjaolu, et TEN-T taristusse ei ole integreeritud alternatiivkütuste taristu standardid; sellel on negatiivne mõju kliimale ja keskkonnale. Teiseks esinevad TEN-T võrgus läbilaskevõime kitsaskohad ja võrk ei hõlma piisavalt kõiki piirkondi, mis takistab mitmeliigilist transporti. Kolmandaks tuleb suurendada TEN-T taristu ohutust ja usaldusväärsust. Ka juhtimisvahendid on uute vajaduste rahuldamiseks ebapiisavad ning TEN-T võrgu ülesehitus vajab läbivaatamist, et suurendada sidusust teiste poliitikavaldkondadega.
Mida selle algatusega loodetakse saavutada?
TEN-T määruse muutmiseks on kavas saavutada neli peamist eesmärki. Esimene eesmärk on muuta transport keskkonnahoidlikumaks, tagades asjakohase taristubaasi, et leevendada ummikuid ja vähendada kasvuhooonedaheidet ning õhu- ja veereostust, ja stimuleerides transpordinõudluse nihkumist säästvate transpordiliikide suunas, nt uute TEN-T standardite kohaldamise kaudu. Teine eesmärk on hõlbustada sujuvat ja tõhusat transporti, edendada mitmeliigilist transporti ja TEN-T transpordiliikide koostalitlusvõimet ning integreerida linnatranspordisõlmed paremini võrku. Kolmas eesmärk on suurendada TEN-T vastupidavust kliimamuutustele ja loodusõnnetustele või inimtegevusest tingitud katastroofidele. Lisaks peetakse muutmisel silmas TEN-T juhtimisvahendite tõhususe parandamist, aruandlus- ja järelevaldevahendite tõhustamist ning TEN-T võrgu ülesehituse läbivaatamist.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?
TEN-T tugev Euroopa lisaväärtus oli kehtiva TEN-T määruse hindamise üks peamisi järeldusi. Jõupingutuste suunamist ühise, kogu ELi hõlmava transpordivõrgu loomisele, keskendudes kitsaskohtade ja lünkade (eelkõige puuduvate piiriüleste ühenduste mõttes) kõrvaldamisele, on selgelt tunnistatud sihina ja hästi edeneva tööna, millest saadav kasu on eraldiseisvate riiklike meetmete eelistega võrreldes suurem. Väga oluline on tagada kogu ELi hõlmav ühine ja sidus alus ühishuviprojektide kindlaksmääramiseks ning nende põhjal paljude osalejate kavandamis- ja rakendamistoimingute koordineerimiseks.
B. Lahendused
Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks?
TEN-T määruse muutmise eesmärkide saavutamist silmas pidades hinnati kolme poliitikavarianti nende majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju seisukohast. Poliitikavariandi nr 1 eesmärk on ajakohastada olemasolevaid TEN-T taristu kvaliteedi nõudeid ja standardeid ning sellega nähakse ette piisav taristubaas alternatiivkütuste ja intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks. Lisaks sisaldab see meetmeid olemasolevate TEN-T järelevalve- ja aruandlusvahendite ühtlustamiseks ja tõhustamiseks. Samuti hõlmab see TEN-T transpordivõrgu ja -sõlmede läbivaatamist. Poliitikavariant nr 2, mis tugineb poliitikavariandile nr 1, kätkeb endas suuremat muudatust, nähes ette uued ambitsioonikamad standardid kõigi transpordiliikide jaoks, et aidata kaasa transporditaristu süsteemi CO₂ heite vähendamisele, saaste vähendamisele, digitaliseerimisele, vastupidavusele ja ohutusele. Lisaks tagatakse linnatranspordisõlmede parem integreerimine TEN-T võrku konkreetsete nõuete abil, mis käsitlevad reisijate- ja kaubaveo korraldamist linnadesse ja linnadest. Poliitikavariant nr 3, mis on eelistatud variant, kiirendab TEN-T valmimist, tuues teatavate standardite ja võrgulõikude valmimise tähtaja 2050. aastast 2040. aastasse, säilitades samal ajal poliitikavariandi nr 2 kohased põhjalikud standardid ja nõuded. Samuti nähakse sellega ette võrgu ulatuslik ja sidus arendamine, mis tähendab TEN-T võrgu ülesehituse põhjalikku läbivaatamist.
Kes millist varianti toetab?
Konsultatsioonide tulemuste kohaselt eelistab valdav enamik sidusrühmi TEN-T puhul keskendumist meetmete kombinatsioonile, mille eesmärk on CO₂ heite vähendamine, digitaliseerimine ja füüsilise taristu kasutuselevõtt,

mis vastab poliitikavariandi nr 3 filosoofiale. Seda varianti nimetas esimese eelistusena 34 % vastanutest ja 12 % vastanutest pidas seda varianti oma teiseks eelistuseks. Kõige rohkem toetasid seda varianti avaliku sektori asutused (44 %), ettevõtjad (35 %) ja kodanikud (17 %).

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?

Poliitikavariant nr 3 toob märkimisväärset majanduslikku kasu, suurendades SKPd lähtestsenaariumiga võrreldes 2030. aastaks 0,4 %, 2040. aastaks 1,3 % ja 2050. aastaks 2,4 %. See tähendab, et lähtestsenaariumiga võrreldes suureneb SKP 2030. aastaks 57 miljardi euro võrra, 2040. aastaks 229 miljardi euro võrra ja 2050. aastaks 467 miljardi euro võrra. Suuremad investeeringud üleeuroopalisse transpordivõrku loovad ka töökohti, mille tulemusel suureneb tööhõive lähtestsenaariumiga võrreldes 2030. aastaks hinnanguliselt 0,1 % (200 000 täiendavat töötajat), 2040. aastaks 0,3 % (561 000 täiendavat töötajat) ja 2050. aastaks 0,5 % (840 000 täiendavat töötajat). Samuti annaks poliitikavariant nr 3 häid tulemusi kauba- ja reisijateveo üleminekul säästvamatele transpordiliikidele. Uue raudtee-reisijateveo standardi eeldatav rakendamine (raudteeliinil lubatud sõidukiirus 160 km/h), veeremi gabariidina P400 kehtestamine (mis võimaldab poolhaagiste transporti kaubavagunitel) ning mõningate raudteestandardite laiendamine põhivõrgult üldvõrgule koos üldvõrgu laiendamisega peaksid suurendama raudteetransporti. See kajastub ka transpordiliikide jaotuses raudteetranspordi osakaalu suurenemises maanteetranspordi arvelt. Kuigi sisevee- ja meretranspordi osakaal jääb üldjoontes samaks, võimaldab uute standardite rakendamine sektoril toime tulla EL 27 liiklusmahtude ja ELi-sisese mereliikluse prognoositava kasvuga. Lisaks peaks poliitikavariandiga nr 3 hõlmatud meetmete paketi tulenev üleminek maanteetranspordilt vähem saastavatele transpordiliikidele prognooside kohaselt kaasa tooma CO₂ heite ja õhusaaste vähenemise. CO₂ heite väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt ligikaudu 387 miljonit eurot, samal ajal kui õhusaaste väliskulud vähenevad ligikaudu 420 miljoni eurot. Lisaks parandatakse liiklusohutust, laiendades kiirteestandardit ja sellega seotud ohutusnõudeid kõigile võrgu lõikudele, kus ületatakse teatav ööpäevase liikluse ülempiir; selle tulemusena väheneb hukkunute ja vigastatute arv. Õnnetuste väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt ligikaudu 3 930 miljonit eurot. Linnadevaheliste liiklusummikute väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga aastatel 2021–2050 hinnanguliselt ligikaudu 2 891 miljonit eurot.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

Eelistatud poliitikavariandiga saavutatakse parim tasakaal saavutatavate eesmärkide ja rakendamise kogukulude vahel. Kõigi poliitikavariandi nr 3 meetmete rakendamiseks tehtavad investeeringud on lähtestsenaariumiga võrreldes aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt 247,5 miljardit eurot. Peale selle on erasektori halduskulud lähtestsenaariumiga võrreldes aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt 8,6 miljonit eurot ja avaliku sektori asutuste halduskulud 25,4 miljonit eurot. Muud mõjud, mis on seotud müraemissiooniga ja elurikkuse võimaliku vähenemisega, on eeldatavasti väga väikesed. Neid on siiski raske kvantifitseerida, sest müra mõju sõltub suurel määral kohalikust (liiklus)olukorrast ning elurikkusega seonduv sõltub taristu konkreetsest asukohast ja omadustest. Mõlemal juhul hõlmab TEN-T määruse muutmise vastavaid meetmeid, mis vastavad ka olulise kahju ärahoidmise põhimõttele.

Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?

Kombineeritud raudteetranspordi taristu ja terminalide ajakohastamine loob VKEdele võimalusi teenuste pakkumiseks, kuigi mõnes segmendis on tegevad ka suured turuosalised. Peamised asjaomased sidusrühmad on kaubaveoturul tegutsevad raudteeveo-ettevõtjad, raudtee-kaubaterminalide käitajad, maanteeveo-ettevõtjad ja reisiterminalide käitajad. Maanteesektoris toob piirkondlike ja pikamaavedude teostajate puhkealade ja parkimisvõimaluste parandamine kasu arvukatele autojuhi omandis olevatele väikestele maanteeveo-ettevõtetele, mis on tegelikult transpordivaldkonna väikseimad ettevõtted ning sõltuvad tihedast ja kvaliteetsest parkimisalade võrgustikust.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Täiendavad halduskulud võrreldes lähtestsenaariumiga on mõõdukad, eriti kui võrrelda neid poliitikavariandi nr 3 kohaste ulatuslike muutmiskavadega. Avaliku sektori asutuste halduskulud on aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt 25,4 miljonit eurot (15,8 miljonit eurot kannab Euroopa Komisjon ja 9,6 miljonit eurot kannavad liikmesriikide ametiasutused). Lisaks tehakse eeldatavasti suurim osa investeeringutest avaliku sektori vahenditest (riikide avaliku sektori rahalised vahendid, ELi rahalised vahendid) ja nende maht on lähtestsenaariumiga võrreldes aastatel 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna 244,2 miljardit eurot.

Kas on oodata muud olulist mõju?
Poliitikavariandiga nr 3 lisatakse TEN-T ühtekuuluvuseesmärgile oluline täiendav mõõde, määrates kindlaks linnatranspordisõlmed ning integreerides reisi- ja kaubaterminalid kogu ELi territooriumil, mis on piirkondliku ühenduvuse seisukohast väga oluline. Poliitikavariandiga nr 3 parandatakse ka TEN-T taristu vastupidavust ja edendatakse kliimamuutustega kohanemist. Samuti annab poliitikavariant nr 3 olulise lisaväärtuse, mis seisneb teiste poliitikavaldkondadega sidususe tagamises; selleks vaadatakse läbi TEN-T võrgu ülesehitus (nt luuakse Euroopa transpordikoridorid, asendades kaks olemasolevat koridoride liiki, s.t põhivõrgukoridorid ja raudtee-kaubaveokoridorid).
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Seadusandlik ettepanek määruse (EL) nr 1315/2013 muutmiseks on kavas esitada 2021. aasta detsembris.