

Euroopa Liidu transporditaristu

Edasised viivitused ja mõningane kulude suurenemine, kuid tulevikuks on olemas tugevdatud juhtimisraamistik (jätkuaruanne kontrollikoja eriaruandele 10/2020)



EUROOPA
KONTROLLIKODA

Sisukord

Punkt

01–06 | Põhisõnumid

01–04 | Miks on see valdkond oluline

05–06 | Meie leiud

07–33 | Täpsem ülevaade meie tähelepanekutest

07–20 | TEN-T põhivõrk ei valmi 2030. aasta tähtajaks ning kahe suurtaristu kulud on märkimisväärselt suurenenud

09–12 | Kahe transpordi suurtaristu kulude märkimisväärne suurenemine

13–20 | Põhivõrk ei valmi edasiste viivituste tõttu 2030. aasta tähtajaks

21–33 | Hiljuti võeti kasutusele tugevdatud juhtimine, kuid varasemaid õigusnorme on rakendatud harva

24 | Komisjon kasutas ainult ühel korral õigusnorme, et reageerida viivitustele võrgu valmimisel

25–30 | 2024. aasta TEN-T määrusega nähakse komisjonile ette täiendavad õigusnormid võrgu rakendamise seireks

31–33 | Enamik komisjoni poolt heaks kiidetud 2020. aasta soovitustest on täidetud

Lisad

I lisa. Lühidalt auditist

II lisa. Peamised muudatused, mis tehti 2024. aasta TEN-T määrusega

III lisa. Kontrollikoja eriaruandes 10/2020 esitatud soovitude põhjal võetud meetmed

Lühendid

Mõisted

Komisjoni vastused

Ajatelg

Auditirühm

Põhisõnumid

Miks on see valdkond oluline

- 01** Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T) on üleeuroopalise maantee-, raudtee-, sisevee-, mere- ja õhutranspordi võrgu alustala. Megaprojektid, mis on suured, sageli piiriülese mõõtmega transpordiprojektid, on keskse tähtsusega võrgus esinevate lünkade ja kitsaskohtade kõrvaldamisel ning piiriülese liikuvuse hõlbustamisel.
- 02** 2020. aastal avaldasime [eriaruande](#)¹, milles hinnati Euroopa Komisjoni (edaspidi „komisjon“) rolli üleeuroopalise võrgu transpordi megaprojektides, võttes arvesse ELi kaasrahastamist. Eriaruandes nimetasime neid transpordi suurtaristuteks. Transpordi suurtaristuid rakendatakse tavaliselt väiksemate projektide ja meetmete kaudu, mis saavad eraldi ELi kaasrahastamist. Leidsime, et kontrollitud transpordi suurtaristute puhul esines suuri viivitusi, kulude suurenemist, nõrka koordineerimist liikmesriikide vahel ja puudusi komisjoni seires. Seetõttu leidsime, et ELi transpordivõrgu põhiprojektide (kõige strateegilisemad transpordisõlmed ja ühendused, mis peaksid valmima esmajärjekorras) lõpuleviimine 2030. aastaks on tõsisel ohus.
- 03** Alates 2020. aastast on ELi märkimisväärselt mõjutanud COVID-19 pandeemia ja Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu. Need probleemid mõjutasid ka kaheksat transpordi suurtaristut. Lisaks oli vaja kohaneda muutuva õigusraamistikuga. Ühtlasi tekkis mõne transpordi suurtaristu puhul ootamatuid tehnilisi probleeme, nagu geoloogilised piirangud tunnelite kaevetöödel, mis põhjustasid lisakulusid ja viivitusi.

¹ [Eriaruanne 10/2020](#): „ELi transporditaristud: megaprojektide elluviimist tuleb kiirendada, et saavutada võrgust tulenev kasu õigeaegselt“.

- 04** Käesoleva aruande eesmärk on anda ajakohastatud ülevaade meie [2020. aasta eriaruande](#) peamistest andmetest ja tähelepanekutest, et teavitada sidusrühmi ja üldsust pärast seda toimunud arengust. Vaatasime ühtlasi läbi edusammud, mida komisjon on teinud aruande soovitude täitmisel. Üksikasjalikum teave käesoleva jätkuaruande eesmärkide ja metoodika kohta on esitatud [l lisas](#).

Meie leiud

- 05** Järeldame, et pärast meie [2020. aasta eriaruande](#) avaldamist on kaheksa vaadeldud suurtaristu kogukulud veelgi suurenenud. Peamiselt on see tingitud kahe transpordi suurtaristu kulude märkimisväärselt suurenemisest. Ülejäänud kuus transpordi suurtaristut mõjutasid kogukasvu väiksemal määral (kulud suurenesid kahe transpordi suurtaristu puhul ja vähenesid nelja puhul). Viie transpordi suurtaristu rakendamisel täheldasime lisaviivitusi. Võttes arvesse asjaolu, et transpordi suurtaristud on peamised transpordiühendused, tähendab see, et ELi põhivõrgu valmimistähtajast (2030. aasta) ei peeta kinni. 2024. aastal vastu võetud läbivaadatud [TEN-T määrusega](#) kehtestati täiendavad õigusnormid, mis hõlmavad komisjoni järelevalvet võrgu rakendamise üle. Need võivad aidata lahendada mõningaid meie eelmises aruandes tuvastatud probleeme. Siiski on liiga vara hinnata, kuidas uusi sätteid praktikas kasutatakse, ning igal juhul on muudatused enamasti olulised nende projektide puhul, mis algasid hiljem kui meie auditeeritud transpordi suurtaristud.
- 06** [2020. aasta eriaruandes](#) tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks esitasime komisjonile neli soovitusi, mis koosnesid 12 allsoovitusest. Nendest allsoovitustest rakendas komisjon täielikult või osaliselt kuus soovitusi, mille ta oli sel ajal heaks kiitnud. Komisjon ei võtnud meetmeid seoses kuue soovitusiga, millega ta ei nõustunud.

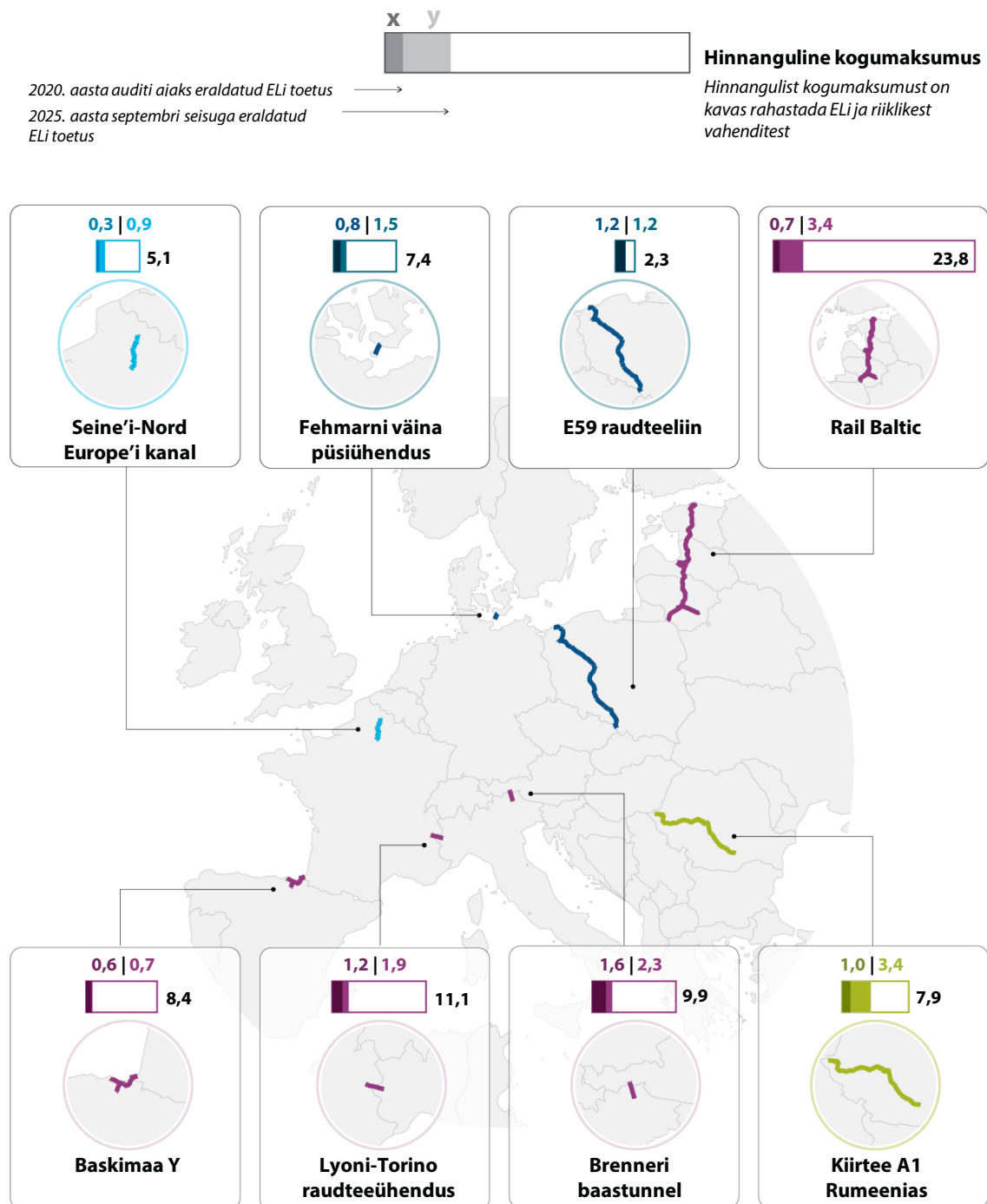
Täpsem ülevaade meie tähelepanekutest

TEN-T põhivõrk ei valmi 2030. aasta tähtajaks ning kahe suurtaristu kulud on märkimisväärselt suurenenud

07 Ajakohastasime meie [2020. aasta eriaruandes](#) käsitletud kaheksa transpordi suurtaristu hinnangulise kogukulu ja ELi kaasrahastamise summasid² ([joonis 1](#)).

² Eriaruanne 10/2020, tabel 1.

Joonis 1 | Kaheksa transpordi suurtaristu hinnanguline kogumaksumus ja eraldatud ELi kaasrahastamine



Märkus: kõik summad miljardites eurodes. Kogukulud on viimased kättesaadavad ametlikud kuluprognosid. Sellised prognoosid võivad põhineda erinevatel võrdlusaastatel.

Transpordi suurtaristute värv kajastab asjaomaseid transpordiliike: lilla raudtee, helesinine siseveeteede, roheline maanteed ja sinine enam kui ühe transpordiliigi jaoks.

Allikas: kontrollikoda komisjoni, riiklike ametiasutuste ja projektiarendajate teabe põhjal.

- 08** Enamik auditeeritud transpordi suurtaristutest oli pärast meie [2020. aasta eriaruande](#) avaldamist saanud täiendavaid toetusi (kokku 7,9 miljardit eurot). ELi kaasrahastamise suurenemine ei ole iga transpordi suurtaristu kogukulu suurenemise automaatne tagajärg, sest ELi kaasrahastamist ei eraldata kindla protsendimäärana kogukulust.

Kahe transpordi suurtaristu kulude märkimisväärne suurenemine

- 09** Megaprojektide ulatus muutub sageli märkimisväärselt nende algse projekteerimise ja kontseptsiooni ning ehitustööde alguse vahel ja isegi valmimise ajal. Koos projekti ootamatu keerukuse ja ettenägematute sündmustega (punkt [03](#)) toob see sageli kaasa kulude suurenemise võrreldes esialgsete prognoosidega³. Oma [2020. aasta eriaruandes](#) teatasime kaheksa transpordi suurtaristu reaalkulude (st ilma inflatsioonita) 47% suurusest kasvust võrreldes esialgsete prognoosidega⁴.
- 10** Ajakohastasime kuluanalüüsi 2025. aasta novembri seisuga, tuginedes projektiarendajatelt saadud teabele ([tabel 1](#)). Tegemaks võrdlusi meie [2020. aasta eriaruandega](#) ja selleks, et võtta arvesse inflatsiooni kogu rakendamise aja jooksul, oleme taasindekseerinud kõik kuluprognosid 2019. aasta väärtustes, võtmata arvesse tegelikku maksegraafikut. [Tabelis 1](#) esitatud arvud ei ole seega otseselt võrreldavad [joonisel 1](#) esitatud kulunäitajatega.

³ Flyvbjerg, B., „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview“, *Project Management Journal*, 45, 2, aprill/mai 2014, lk 9.

⁴ [Eriaruanne 10/2020](#), tabel 3.

**Tabel 1 | Ülevaade iga transpordi suurtaristu kulude muutusest
(miljonites eurodes)**

Transpordi suurtaristu	Eriaruanne 10/2020		Olukord novembris 2025		
	Algne prognoos (2019. aasta hindades) (a) ¹	Viimane prognoos (2019. aasta hindades) (b)	Korrigeeritud prognoos (2019. aasta hindades) (c)	Suurenemine (%) võrreldes eriaruande 10/2020 prognoosiga (c/b – 1)	Suurenemine (%) võrreldes esialgse prog- noosiga (c/a – 1)
Rail Baltic ²	4648	7000	18 189	+ 160%	+ 291%
Lyoni-Torino raudteeühendus	5203	9630	11 828	+ 23%	+ 127%
Brenneri baastunnel	5972	8492	8373	- 1%	+ 40%
Fehmarni väina püsiühendus ³	5016	7711	7630	- 1%	+ 52%
Baskimaa Y	4675	6500	6888	+ 6%	+ 47%
Seine'i-Nord Europe'i kanal	1662	4969	5400	+ 9%	+ 225%
Kiirtee A1	7244	7324	6410	- 12%	- 11%
E59 raudteeliin ⁴	2113	2160	1737	- 20%	- 18%
Kokku	36 533	53 786	66 455	--	--
Suurenemine kokku				+ 24%	+ 82%

Märkused:

kõik kulunäitajad on uuesti indekseeritud 2019. aasta väärtustes, kasutades komisjoni [AMECO andmebaasi](#) aastale vastavat hinnadeflaatorit.

¹ Algne prognoos on iga transpordi suurtaristu puhul kõige varasem olemasolev prognoos, mis võib vastata selle ülesehituse erinevale ulatusele või valmidusastmele. Näiteks Lyoni-Torino raudteeühendus pidi algselt olema ühe toruga tunnel ja hiljem kavandati see kahe toruga tunnelina; ka Seine'i-Nord Europe'i kanali prognoos esitati enne teostatavusuuringute tegemist.

² Korrigeeritud prognoos kogu transpordi suurtaristu valmimise korral 2030. aastaks. Projekt on nüüdseks jagatud etappideks ([1. selgitus](#)).

³ Projektiarendaja ei ole alates meie 2020. aasta eriaruandest prognoosi korrigeerinud. Uus väärtus kajastab üksnes indekseerimist.

⁴ Kulud, välja arvatud Świnoujście-Szczecini osa, nagu on märgitud meie 2020. aasta eriaruandes.

Allikas: komisjon, riiklikud ametiasutused ja projektiarendajad.

- 11** Kõigi kaheksa transpordi suurtaristu kogukulude viimane prognoos on nüüd algsest peaaegu kaks korda suurem. Kõigi transpordi suurtaristute kulude täiendav kasv viimase viie aasta jooksul (ilma inflatsioonita) oli 24%. Peamiselt on see tingitud kahe transpordi suurtaristu kulude märkimisväärsest suurenemisest: Rail Baltic ([1. selgitus](#)) ja Lyoni-Torino raudteeühendus.
- 12** Ülejäänud kuue suurtaristu puhul moodustab kuluprognooside üldine muutus vaid ligikaudu 10% kogu täiendavast kasvust. Näiteks Seine'i-Nord Europe'i kanali puhul, mille kulude protsentuaalne kasv oli 2020. aastal suurim võrreldes esialgse prognoosiga, on kulud nüüd suurenenud veel 9%. Kahel juhul – kiirtee A1 ja raudteeliin E59 – on viimased kuluprognoosid inflatsiooni arvestades tegelikult algsetest väiksemad.

1. selgitus

Rail Baltic: kulud on 2020. aastaga võrreldes enam kui kahekordistunud

[2020. aasta eriaruande](#) koostamise ajal oli Rail Balticu ametlik kuluprognoos 5,8 miljardit eurot (2017. aasta hindades). Oma aruandes juhtisime tähelepanu sellele, et sel ajal kättesaadava teabe põhjal võivad kulud veelgi suurened, ning näitasime, et riskiga korrigeeritud kogumaksumus on 7 miljardit eurot.

2024. aastal tegi Rail Balticu projektarendaja uue analüüsi ja jõudis järeldusele, et transpordi suurtaristu prognoositud kogumaksumus oli 2023. aasta hindades suurenenud 23,8 miljardi euron. Peamised analüüsis välja toodud põhjused olid varasemate prognooside puudulik valmidus ja üksikasjalikkus (mis moodustasid kasvust ligikaudu poole) ning muutused projekti ulatuses ja ülesehituses. Kolme Balti riigi auditeerimisasutuste ühine auditaruanne⁵ kinnitas seda analüüsi suures osas.

Oluline on välja tuua, et projektarendaja juhtis tähelepanu ohule, et uus prognoos ei pruugi ikka veel olla täiesti täpne, kuna valmis projekteerimisuuringud (millel hinnang põhines) olid olemas ainult ühe kolmandiku kohta kogu trassist. Ajakava osas otsustasid projektipartnerid jagada transpordi suurtaristu kahte etappi: esimene hõlmab ainult ühte raudteeliini (kogumaksumusega 15,3 miljardit eurot), mis peab valmima 2030. aastaks, ning teine on terviklikum, kuid sel puudub täpne ajakava. Tööde pikendatud ajakava tõttu on tõenäoline, et pärast teise etapi lõpuleviimist ületavad transpordi suurtaristu kulud 23,8 miljardit eurot.

⁵ Eesti, Läti ja Leedu riigikontroll: „Ühine ülevaade Rail Balticu projekti kohta“, Tallinn, Riia, Vilnius, 11. juuni 2024.

Põhivõrk ei valmi edasiste viivituste tõttu 2030. aasta tähtajaks

- 13** Megaprojekte iseloomustab sageli pikk rakendamise ajakava ning paljude projektide puhul tekib viivitusi võrreldes algse kavaga⁶. Neid mõjutavad ka välised tegurid, nagu on kirjeldatud punktis **03**. Oma 2020. aasta eriaruandes teatasime kaheksa kontrollitud transpordi suurtaristu puhul keskmiselt 11-aastasest viivitusest⁷. Ajakohastasime seda analüüsi 2025. aasta novembri seisuga ja tegime kindlaks edasised viivitused (*tabel 2*).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, lk 9–11.

⁷ Eriaruanne 10/2020, punkt 53 ja pilt 5.

Tabel 2 | Transpordi suurtaristuid mõjutavad viivitused

Transpordi suurtaristu	Algsed kavad ¹		Eriaruanne 10/2020	Olukord novembris 2025		
	Rakendamise ajakava (aastates)	Prognoositud avamisaasta	Prognoositud avamisaasta	Korrigeeritud prognoositud avamisaasta	Viivitus võrreldes eriaruandega 10/2020 (aastates)	Viivitus võrreldes algsete kavadega (aastates)
Lyoni-Torino raudteeühendus	7	2015	2030	2033	3	18
Brenneri baastunnel	9	2016	2028	2032	4	16
Fehmarni väina püsiühendus	10	2018	2028	2029	1	11
Baskimaa Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Seine'i-Nord Europe'i kanal	10	2010	2028	2032	4	22
Keskmine					4	17
Rail Baltic	10	2026	2030	e/k ³	jah	> 4
E59 raudteeliin	varieerub lõiguti			e/k	e/k	e/k
Kiirtee A1	varieerub lõiguti			2029	–	e/k

Märkused:

kuna raudteeliini E59 ja kiirtee A1 transpordi suurtaristute rakendamise ajakavad on lõikude piires erinevad, ei arvutanud me hilinemist transpordi suurtaristu tasandil.

- ¹ Algsed kavad on iga transpordi suurtaristu puhul kõige varasemad olemasolevad plaanid, mis võivad vastata selle ülesehituse erinevale ulatusele või valmidusastmele. Näiteks Seine'i-Nord Europe'i kanali esialgne eeldatav avamisaasta määrati kindlaks enne teostatavusuuringute läbiviimist.
- ² Kuigi komisjon on meile teatanud, et tõenäoline valmimisaeg on 2030. aasta, on projektiarendajatelt saadud teabe kohaselt valmimisaeg 2035. aasta.
- ³ Kogu transpordi suurtaristu eeldatav avamisaasta ei ole teada. Transpordi suurtaristu esimene lõik peaks avatama 2030. aastal.

Allikas: komisjon, riiklikud ametiasutused ja projektiarendajad.

14 Meie analüüs näitab, et viie transpordi suurtaristu puhul, mille kohta saime nõutava teabe, esines võrreldes olukorraga meie 2020. aasta eriaruande koostamise ajal keskmiselt veel nelja-aastane viivitus. See tähendab, et viie transpordi suurtaristu keskmine viivitus on algse ajakavaga võrreldes 17 aastat.

- 15** Rail Balticu puhul suureneb varem teatatud viivitus veelgi, kuna viimase kava järgi (2025. aasta novembri seisuga) pidi 2030. aastaks lõpule viidama ainult projekti esimene etapp. Seda edasilükkumist ei olnud meil aga võimalik arvuliselt väljendada, sest teise etapi jaoks puudub rakendamise ajakava (**1. selgitus**). Ka raudteeliini E59 puhul ei olnud jätkuaruande koostamise ajal kättesaadav teave selle kohta, millal transpordi suurtaristu valmis saab.
- 16** Viivitused rakendamisel võivad mõjutada transpordi suurtaristute toimimist ning ELi transpordivõrku. Ajakohastasime oma riskihindamist võrgu rakendamise tõenäolise seisu kohta⁸, võttes arvesse iga transpordi suurtaristu eeldatavat valmimistähtaega. Uurisime, kas transpordi suurtaristud ise on 2030. aastaks tõenäoliselt täielikult kasutuses ning kas nende juurdepääsuliinid ja ühendustaristud on tõenäoliselt samaks ajaks uuendatud, et tagada võrgu täielik mõju. Lõpuks hindasime, kas TEN-T 2013. aasta nõuded raudtee-kaubaveoliinidele on nendes teelõikudes 2030. aastaks tõenäoliselt täidetud (**joonis 2**).

⁸ Eriaruanne 10/2020, tabel 2.

Joonis 2 | Transpordi suurtaristute rakendamise tõenäoline seis 2030. aastaks

Hinnang 2025. aasta novembri seisuga

	Transpordi suurtaristu 2030. aastaks täielikult kasutuses		Transpordi suurtaristu ja ühendustaristu 2030. aastaks täielikult kasutuses		TEN-T raudtee-kaubaveo nõuded täidetud 2030. aastaks (ühendustaristu kaasa arvatud)	
	Eriaruanne 2020	Jätkuaruanne 2025	Eriaruanne 2020	Jätkuaruanne 2025	Eriaruanne 2020	Jätkuaruanne 2025
Rail Baltic						
Lyoni-Torino raudteeühendus						
Brenneri baastunnel						
Fehmarni väina püsiühendus						
Baskimaa Y						
Seine'i-Nord Europe'i kanal					ei ole asjakohane	
E59 raudteeliin						
Kiirtee A1 Rumeenias					ei ole asjakohane	

¹ Hindasime tõenäosuse väikeseks Prantsusmaa taristulõigu puhul ja keskmiseks Itaalia taristulõigu puhul.

² Hindasime tõenäosuse väikeseks Itaalia taristulõigu puhul, keskmiseks Saksamaa lõigu puhul ja suureks Austria lõigu puhul.

³ Hindasime tõenäosuse väikeseks Saksamaa taristulõigu puhul ja suureks Taani lõigu puhul. Jätkuaruandes hinnang ei muutunud.

⁴ Hindasime tõenäosuse väikeseks Saksamaa taristulõigu puhul ja suureks Taani taristulõigu puhul. Jätkuaruandes hinnang ei muutunud.

⁵ Kuigi komisjon on meile teatanud, et tõenäoline valmimisaasta on 2030, osutab projektiarendajatelt saadud teave sellele, et taristu valmib alles 2035. aastal.

⁶ Hindasime tõenäosuse keskmiseks Prantsusmaa taristulõigu puhul ja suureks Hispaania taristulõigu puhul.

Märkus: TEN-T nõuded hõlmavad elektrifitseerimist, vähemalt 22,5 tonni suurust teljekoormust, minimaalset kiirust 100 km/h, rongi miinimumpikkust 740 m, rööpmelaiust 1435 mm ning Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi kasutuselevõtmist.

Allikas: kontrollikoda komisjoni, liikmesriikide ametiasutuste ja projektiarendajate andmete põhjal.

- 17** Enamiku transpordi suurtaristute olukord halvenes võrreldes eelmise eriaruande koostamise ajaga veelgi. Kolme transpordi suurtaristu (Brenneri baastunnel, Lyoni-Torino püsiühendus ja Seine'i-Nord Europe'i kanal) valmimisaeg on nüüd ametliku prognoosi kohaselt pärast 2030. aastat, mis tähendab, et ELi TEN-T põhivõrk ei valmi 2030. aasta tähtajaks. 2020. aasta seisuga pidi Rail Baltic olema täielikult valmis 2030. aastaks. Praeguse seisuga puudub rakendamise ajakava selle transpordi suurtaristu täielikuks lõpuleviimiseks (punkt 15). Ühe transpordi suurtaristu (Rumeenia kiirtee A1) väljavaated paranesid: eeldatavalt valmivad kõik lõigud enne 2030. aastat.
- 18** Võttes arvesse kõiki transpordi suurtaristuid ja neid ühendavat taristut, jääme oma 2020. aasta üldise järelduse juurde, et suurem osa auditeeritud transpordi suurtaristutest ei ole 2030. aastaks tõenäoliselt täielikult kasutuses. Enamiku transpordi suurtaristute puhul esineb ka lisaviivitusi seoses meie eelmise auditi ajal kehtinud 2013. aasta TEN-T määruses sätestatud raudtee-kaubaveo nõuete täitmisega.
- 19** Oma 2020. aasta eriaruandes märkisime ka seda, et kavandamise ja rakendamisega seotud viivitused võivad põhjustada lisakulusid. Nii oli see Fehmarni väina püsiühenduse puhul, kus Taani ametiasutuste ja projektiarendaja vahel sõlmitud leping võimaldas viimasel nõuda teatavaid lepingulisi tasusid (näiteks konsortsiumide jooksvad kulud või materjalihindade muutus), kui tööde alustamine tuleb lubade puudumise tõttu edasi lükata. Kuna see ka juhtus, kohaldati nimetatud klauslit, et vältida vajadust lepingud lõpetada ja algatada hankemenetlus uute lepingute sõlmimiseks. Sel ajal teavitas projektiarendaja meid oma kavatsusest taotleda selliste tasude hüvitamiseks ELi kaasrahastamist⁹.
- 20** Meie jätkuaruande koostamise ajal teatas komisjon, et projektiarendaja on esitanud hüvitamistaotluse, sealhulgas mainitud tüüpi kulude kohta, ning CINEA (ELi toetuse haldamise eest vastutav komisjoni rakendusamet) on selle heaks kiitnud. Seoses tööde hilinenud alustamisega seotud kuludega on ELi eelarvest seni välja makstud kokku 14,8 miljonit eurot.

⁹ Eriaruanne 10/2020, punkt 44.

Hiljuti võeti kasutusele tugevdatud juhtimine, kuid varasemaid õigusnorme on rakendatud harva

- 21** Oma 2020. aasta eriaruandes juhtisime tähelepanu komisjoni käsutuses olevatele piiratud õiguslikele vahenditele, et reageerida viivitustele ELi transpordi põhivõrgu rakendamisel. Juhtisime tähelepanu ka sellele, et komisjon ei olnud ikka veel kasutanud olemasolevaid vahendeid, näiteks 2013. aasta TEN-T määruse¹⁰ artiklit 56. Samuti esitasime komisjonile soovitusel, mille eesmärk oli parandada suurprojektidele suunatud ELi kaasrahastamise finantsjuhtimist.
- 22** 2024. aastal muudeti TEN-T määrust märkimisväärselt. Kehtestati uued eesmärgid, lõpuleviimise tähtajad ja õigusnormid, mille alusel teeb komisjon järelevalvet võrgu rakendamise üle (vt ülevaadet eelmise versiooni peamistest muudatustest *II lisas*).
- 23** Jätkuaruande koostamisel kontrollisime järgmist:
- o kas komisjon on alates 2020. aastast kasutanud artikli 56 kohast menetlust;
 - o kas 2024. aasta TEN-T määruse uute või muudetud õigusnormide abil on võimalik käsitleda kahte horisontaalset viivituste allikat, mis on välja toodud meie 2020. aasta eriaruandes, nimelt i) keerukat piiriülest koordineerimist ja ii) lubade andmist liikmesriikides;
 - o kas komisjon on meie 2020. aasta soovitusel ellu viinud.

¹⁰ Eriaruanne 10/2020, punkt 26.

Komisjon kasutas ainult ühel korral õigusnorme, et reageerida viivitustele võrgu valmimisel

- 24** 2013. aasta TEN-T määruse artikli 56 kohaselt võib komisjon paluda liikmesriikidel selgitada, miks põhivõrgu valmimisel esineb märkimisväärsed viivitusi, ning alustada nende lahendamiseks konsulteerimist. Märkisime oma 2020. aasta eriaruandes, et komisjon ei ole seda sätet kunagi kasutanud¹¹. Kõigi valitud transpordi suurtaristute puhul, mille kohta me saime hinnangulise ajakava, on rakendamisel esinenud täiendavaid viivitusi (punkt 13 ja tabel 2). Kolme taristu puhul on nüüd selge, et need ei jõua valmis enne 2030. aasta tähtaega. Komisjon teatas meile aga, et ühegi jätkuaruandes käsitletud transpordi suurtaristu suhtes ei ole algatatud artikli 56 kohast menetlust. Üldse on komisjon kasutanud seda menetlust alates meie 2020. aasta eriaruandest vaid ühe korra ühe teise suurprojekti puhul Prantsusmaal.

2024. aasta TEN-T määrusega nähakse komisjonile ette täiendavad õigusnormid võrgu rakendamise seireks

- 25** 2024. aasta TEN-T määrusega kehtestati komisjonile uued nõuded ja õigusnormid, et teha seiret transpordivõrgu valmimise üle liikmesriikides (*II lisa*). Leiame, et see kujutab endast (koos 2021. aastal vastu võetud seotud direktiiviga loameetmete lihtsustamise kohta) võimalikku edasiminekut meie 2020. aasta eriaruandes välja toodud kahe peamise viivituse allikaga tegelemisel (punkt 23). Nende sätete tõhusus sõltub siiski lõppkokkuvõttes sellest, kas komisjon neid aktiivselt kasutab ja kas seejärel järgitakse neid ka liikmesriikides. Igal juhul on need sätted enamasti asjakohased kavandamisetapis olevate projektide puhul ning seega on neil meie valimisse kuuluvatele projektidele vaid piiratud mõju.
- 26** 2024. aasta TEN-T määrusega tugevdatakse juhtimisraamistikku, et tegeleda piiriülese koordineerimise küsimustega. Põhivõrgukoridoride ja raudtee-kaubaveo koridoride integreerimisel Euroopa transpordikoridoridesse pannakse planeerimisprotsessis tõenäoliselt suuremat rõhku operatiivsetele kaalutlustele. Samuti on tõhustatud Euroopa koordinaatorite rolli, kes toetavad komisjoni põhivõrgu valmimise seires liikmesriikides, ning see hõlmab nüüd ametlikku konsulteerimist ELi kaasrahastamise eraldamisel vastava koridori taristuprojektidele.

¹¹ Eriaruanne 10/2020, punkt 26.

- 27** Uue määrusega laiendati komisjoni rakendusaktide kohaldamisala. Rakendusaktid on liikmesriikidele adresseeritud siduvad õigusdokumendid, mis sisaldavad sätteid konkreetsete projektide ajakava ja juhtimise kohta. Juba oma [2020. aasta eriaruandes](#) märkisime, et rakendusaktid on positiivne vahend, mille abil komisjon saab tugevdada oma seiret põhivõrgu valmimise üle¹². Eelmise õigusraamistiku kohaselt võis neid õigusakte välja anda ainult piiriülese mõõtmega projektide kohta. Nüüd hõlmavad rakendusaktid aga terveid transpordikoridore ja võivad vastavalt vajadusele keskenduda põhivõrgu lõikudele või projektidele.
- 28** Lisaks kehtestatakse [2024. aasta TEN-T määrusega](#) liikmesriikidele uus õiguslik kohustus viia oma riiklikud transpordikavad kooskõlla ELi prioriteetidega. Riiklikes transpordikavades tuleb arvesse võtta Euroopa koordinaatorite töökavasid ja kõiki vastuvõetud rakendusakte. Liikmesriigid peavad need kavad esitama komisjonile, kes esitab seejärel ametliku arvamuse, mis ei ole siiski siduv.
- 29** Kuigi [2024. aasta TEN-T määrus](#) ise ei sisalda sätteid, mis parandaksid lubade andmise menetlusi, tugineb see [2021. aasta ELi direktiivile](#) loamenetluste tõhustamise kohta. Direktiiviga nõutakse, et liikmesriigid vähendaksid projektide lubade taotlemisega kaasnevat koormust ELi põhivõrgu peamistel lõikudel, määrates projektiarendajatele ühtse kontaktpunkti, lihtsustades menetlusi ja kehtestades otsuse tegemise maksimaalse ajakava (piiratud eranditega). Piiriüleste loamenetluste puhul on Euroopa koordinaatoritel õigus saada menetluse kohta teavet ja nõuda viivituste korral eduaruandeid.
- 30** Direktiivi mõju sõltub siiski suurel määral selle nõuetekohasest ja õigeaegsest ülevõtmisest liikmesriigi õigusaktidesse. Jätkuaruande koostamise ajal oli komisjon seoses direktiivi ülevõtmisega algatanud rikkumismenetlused viie liikmesriigi puhul.

Enamik komisjoni poolt heaks kiidetud 2020. aasta soovitustest on täidetud

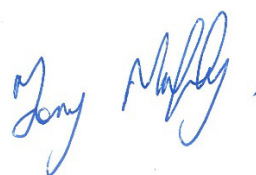
- 31** Oma [2020. aasta eriaruandes](#) esitasime 12 allsoovitust, et tugevdada transpordi suurtaristute investeeringute pikaajalist kavandamist, juhtimist ja seiret. Komisjon kiitis täielikult või osaliselt heaks kuus allsoovitust.

¹² Eriaruanne 10/2020, punktid 75–78.

- 32** Käsitlesime juba oma 2023. aasta aastaaruande 3. peatükis komisjoni poolt heaks kiidetud allsoovituste täitmise seisu ja õigeaegsust. Leidsime, et neli neist olid kas täielikult või suuremas osas täidetud õigeks ajaks. Ülejäänud kahe allsoovituse täitmine viibis ja oli seega vaid osaliselt lõpule viidud. Komisjon ei ole võtnud meetmeid ülejäänud kuue allsoovituse osas, mida ta ei olnud heaks kiitnud.
- 33** Pärast 2023. aasta aastaaruande avaldamist täheldasime, et rakendusotsuse kui töövahendi edasiarendamiseks antud allsoovituse (4a) täitmisel on tehtud mõningaid edusamme: komisjon on vastu võtnud uued või ajakohastatud õigusaktid Seine'i-Nord Europe'i kanali, Rail Balticu ja Lyoni-Torino transpordi suurtaristute kohta ([III lisa](#)).

II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Annemie Turtelboom, võttis käesoleva aruande vastu 3. detsembri 2025. aasta koosolekul Luxembourgis.

Kontrollikoja nimel



president

Tony Murphy

Lisad

I lisa. Lühidalt auditist

- 01** 2020. aastal avaldasime [eriaaruande](#), milles hinnati komisjoni rolli selle tagamisel, et ELi kaasrahaostatud piiriülese mõõtmega megaprojektid (mida me nimetasime transpordi suurtaristuteks) oleksid hästi kavandatud ja tõhusad. Auditi jaoks valisime kaheksa transpordi suurtaristut, mis on olulised, et saavutada ELi eesmärk kujundada 2030. aastaks välja transpordi põhivõrk.
- 02** Auditis järelendasime, et ilmselt ei toimi võrk 2030. aastaks täisvõimsusel, kuna kaheksast transpordi suurtaristust kuue (juurdepääsuliinid ja ühendustaristu kaasa arvatud) täisvõimsusel toimimine ei ole selleks tähtjaks tõenäoline. See on tingitud mitmest asjaolust:
- o riiklikud prioriteedid ja haldusmenetlused olid liikmesriigiti väga erinevad. See aeglustab edusamme piiriüleste ühenduste valdkonnas. Komisjonil oli kokkulepitud kohustuste jõustamiseks vähe õiguslikke hoobasid ja ta ei olnud neid täielikult ära kasutanud;
 - o planeerimise kvaliteeti oli vaja parandada, sest liiklusprognoosid olid sageli liiga optimistlikud või piiriüleselt halvasti koordineeritud. Liikmesriigid ei kasutanud kulude-tulude analüüsi tõhusalt otsuste tegemise vahendina tervete projektide puhul. See vähendas läbipaistvust ja usaldusväärsust;
 - o rakendamine oli ebatõhus ja transpordi suurtaristu ehitusaeg oli keskmiselt 15 aastat. Seda iseloomustasid ka suured ülekulud ja pikad viivitused võrreldes algsete tähtaegadega;
 - o komisjoni järelevalve põhivõrgukoridoride lõpuleviimise üle liikmesriikide poolt ei olnud vahetu, keskendudes peamiselt väljunditele, mitte tulemustele või pikaajalisele kestlikkusele. Kuigi rakendusotsuste hiljutine kasutuselevõtt oli positiivne samm, jäi nende vahendite ulatus ja jõustatavus liiga piiratuks, et tagada võrgu õigeaegne väljakujundamine.

- 03** Tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks esitasime komisjonile neli soovitusi, mis sisaldasid 12 allsoovitust (*lisa III*).
- 04** 2021. aastal avaldasime *ülevaate*, milles võrreldi megaprojektide elluviimise ELi raamistikku sarnaste raamistikega teistes riikides. Sellega seoses võrdlesime ka kaheksast transpordi suurtaristust kuue eelarve ja ajakava ületusi mitmesajast kogu maailmas elluviidud transpordiprojektist koosneva valimiga. Järeldasime, et enamikus neis projektides olid kõrvalekalded tegelike kulude ja prognoositud eelarvete vahel üldisest keskmisest väiksemad. Enamikus neist kuuest projektist esinesid keskmiselt suuremad viivitused kui võrreldavates transpordiprojektides kogu maailmas.
- 05** Käesolevas aruandes antakse ajakohastatud ülevaade meie 2020. aasta eriaruande põhielementide arengust alates selle avaldamisest kuni 2025. aasta novembrini. Keskendume peamiselt kaheksa transpordi suurtaristu kulude ja ajakava muudatustele ning komisjoni rollile transpordi suurtaristute seires. Käsitlesime ka muude TEN-T põhivõrgu megaprojektidega seotud sündmusi, kui see oli asjakohane. Töö hõlmas ka seda, kuidas TEN-T määruse 2024. aasta läbivaatamine võiks parandada 2020. aasta eriaruandes kindlaks tehtud probleeme.
- 06** Mis puudutab võrgu rakendamist raudtee-kaubaveo TEN-T nõuete alusel, siis tuleb märkida, et meie ajakohastatud hinnang on endiselt seotud 2013. aasta TEN-T määrusest tulenevate nõuetega. Pärast meie 2020. aasta eriaruande avaldamist jõustus läbivaadatud TEN-T määrus (punkt 22), mis sisaldas põhivõrgu ajakohastatud tehnilisi nõudeid (*II lisa*). Käesolevas jätkuvaruandes ei hinnanud me nende uute nõuete mõju, kuna need ei kuulunud algse auditi kohaldamisalasse.
- 07** Jätkuvaruanne põhineb komisjoni, riiklike ametiasutuste ja vastavate transpordi suurtaristute eest vastutavate Hispaania, Poola ja Rumeenia projektiarendajate esitatud teabe dokumentaalsel läbivaatamisel. Analüüsisime ka avalikult kättesaadavat teavet. Me ei teinud kohapealseid külastusi ega küsitlenud projektiasutusi ega sidusrühmi. Meie auditimetoodika on kooskõlas kõrgeimate kontrolliasutuste rahvusvahelise organisatsiooni (INTOSAI) rahvusvaheliste auditistandarditega.
- 08** Vaatasime uuesti läbi kõigi 2020. aasta eriaruandes esitatud soovitude täitmise seisu, et teha kindlaks, kas komisjoni võetud tegevuses ja meetmetes on toimunud muutusi. Heakskiidetud soovitude puhul hindasime muudatusi võrreldes 2023. aasta aastaaruande jaoks 2024. aastal tehtud viimase soovitude täitmise järelkontrolliga.
- 09** Tulemuste võrreldavuse tagamiseks kasutasime sama metoodikat mis 2020. aasta auditis. Tõime selgelt välja need vähesed juhud, mille puhul tuli kohaldada teistsugust metoodikat.

II lisa. Peamised muudatused, mis tehti 2024. aasta TEN-T määrusega

Valdkond	Muudatused võrreldes 2013. aasta tekstiga
Üldine: võrgu valmimise tähtajad	Põhi- ja üldvõrgu tähtaegade kinnitamine (vastavalt 2030 ja 2050). Laiendatud põhivõrgu (varem üldvõrgu osa) edasine kindlaksmääramine, mis tuleb lõpule viia 2040. aastaks.
Üldine: esmatähtsate koridoride kindlaksmääramine	Üheksa Euroopa transpordikoridori (mis hõlmavad põhi- ja üldvõrgu lõike) loomine, millega asendatakse olemasolevad põhivõrgukoridorid (keskendudes taristuaspektidele) ja raudtee-kaubaveokoridorid (keskendudes käitamisele).
Üldine: alternatiivkütuste taristu	Uus nõue lisada alternatiivkütuste rajatised sisevee- ja meresadamate, lennujaamade, maanteed ja linnatranspordisõlmede taristustandardite hulka.
Raudteekaubavedu: ühendveoüksuste miinimumstandardid	Uus nõue tagada 2040. aastaks selliste kaubarongide liikumine, mis veavad kuni 4 m kõrguseid standardpoolhaagiseid.
Raudteekaubavedu: üldvõrgu transporditaristu nõuded (teljekoormus vähemalt 22,5 t, liini maksimaalne lubatud kiirus 100 km/h ja võimalus kasutada ronge pikkusega 740 m)	Olemasolevate raudtee-kaubaveo taristu nõuete laiendamine (22,5 t, 100 km/h ja 740 m): — põhivõrgule 2030. aastaks; — laiendatud põhivõrgule 2040. aastaks; — ülejäänud üldvõrgule 2050. aastaks.
Reisijatevedu: liinide minimaalne kiirus	Uus nõue, et 2040. aastaks peab laiendatud põhivõrgu reisijateveoliinidel reisirongide kiiruseks olema vähemalt 160 km/h.
Raudteetransport: Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (European Rail Traffic Management System, ERTMS)	Uued nõuded: a) 2040. aastaks võtta ERTMS kasutusele laiendatud põhivõrgus ja 2050. aastaks üldvõrgus; b) kõrvaldada olemasolevad B-klassi süsteemid kasutuselt põhivõrgus 2040. aastaks, laiendatud põhivõrgus 2045. aastaks ja üldvõrgus 2050. aastaks.
Siseveeteed: hea laevatatavusseisund	Põhivõrgu siseveeteede suhtes kohaldatav uus nõue tagada hea laevatatavusseisund, st kasutajate tõhus, usaldusväärne ja ohutu navigeerimine (sealhulgas veeteede ja teenusetasemete miinimumnõuded), mis määratletakse täpsemalt komisjoni rakendusaktides.

Valdkond	Muudatused võrreldes 2013. aasta tekstiga
Maanteetransport: puhkealad	Muudeti kehtivat nõuet tagada 2030. aastaks põhivõrgus ja 2050. aastaks ka üldvõrgus puhkealad iga 100 km tagant. Uus nõue näeb ette 2040. aastaks puhkealad iga 60 km kohta põhivõrgus ja laiendatud põhivõrgus.
Mitmeliigiline kaubavedu: terminalide turuanalüüs	Uus nõue, et liikmesriigid peaksid tegema oma territooriumil asuvate mitmeliigilise kaubaveo terminalide turu- ja tulevikuanalüüsi. Analüüsi alusel peavad liikmesriigid töötama välja tegevuskava mitmeliigilise kaubaveo terminalide võrgustiku arendamiseks.
Rakendamine ja seire: komisjoni rakendusaktid	Suurendatakse komisjoni õigust võtta vastu rakendusakte (mis muutuvad kohustuslikuks iga koridori töökava puhul ja vabatahtlikuks koridori lõikude puhul, olenemata sellest, kas need on piiriülesed või riigisisised).
Rakendamine ja seire: Euroopa koordinaatorite roll	Tugevdatakse Euroopa koordinaatorite rolli, kelle ülesanne on teha tihedat koostööd raudtee-kaubaveo haldusstruktuuridega ¹ (ja jälgida raudtee-kaubaveoteenuste tulemuslikkust). Komisjon konsulteerib nendega, et tagada Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastamiseks esitatud projektide vastavus tööplaani prioriteetidega.
Rakendamine ja seire: riiklike strateegiate vastavusse viimine üleeuroopalise transpordivõrguga	Uus nõue, et riiklikud transpordi- ja investeerimiskavad peavad olema kooskõlas määruses ja koridori töökavades sätestatud prioriteetide ja tähtaegadega. Karmistatakse kohustust saata kavade projektid komisjonile niipea kui võimalik pärast avaliku kava üle peetavate konsultatsioonide alustamist ning komisjonile antakse uus võimalus esitada arvamus.
Muu: oht julgeolekule või avalikule korrale	Uus nõue, mille kohaselt peavad liikmesriigid teavitama komisjoni mis tahes asjakohastest meetmetest sellise riski maandamiseks, mis võib julgeoleku või avaliku korraga seotud põhjustel tõenäoliselt mõjutada TEN-T võrgu taristut.

¹ Määruse (EL) 913/2010 artikkel 8.

III lisa. Kontrollikoja eriaruandes 10/2020 esitatud soovitude põhjal võetud meetmed

Soovitused komisjonile Heakskiitmise määr:  heaks kiidetud  osaliselt heakskiidetud  ei ole heaks kiidetud Täitmise määr:  täielikult  suuremas osas  osaliselt  täitmata		Heaks kiidetud	Täitmise seis aprillis 2024	Muutus (2025 novembri seisuga)
1) Vaadata läbi olemasolevad hoovad ja neid kasutada, et tagada pikaajaline planeerimine				
1a) Võtta kasutusele paremini rakendatavad õiguslikud hoovad. Näiteks rakendusaktide kasutusala tuleks laiendada, et tegeleda märkimisväärsete viivitustega põhivõrguga seotud töö alustamisel või lõpuleviimisel.				-
1a) Hinnata uuesti põhi- ja üldvõrgu tehniliste nõuete asjakohasust, võttes arvesse järelejäänud ajavahemikku ning varasemate ja käimasolevate projektide elluviimisel täheldatud probleemidest saadud õppetunde.				-
1c) Lisada sätted riiklike transpordikavade ja TEN-T määrusest tulenevate kohustuste vahelise sidususe tugevdamiseks, et tagada TEN-T määruse nõuetekohane jõustamine ja rakendamine.				-
1d) Jälgida oma nn ühtlustamisetepaneku elluviimist, toetades liikmesriike nende kavandamistöös ja hangete korraldamisel ning ühtsete kontaktpunktide loomisel halduskoormuse vähendamiseks. Piiriüleste transpordi suurtaristute puhul peaks komisjon edendama ühiste hankemenetluste kasutamist.				-
2) Nõuda paremat analüüsi, enne kui otsustatakse megaprojekte (nagu transpordi suurtaristud) kaasrahastada				
2a) Eelarve otsese täitmise puhul nõuda lisaks üksikasjalikele lõiguspetsiifilistele analüüsidele usaldusväärset, põhjalikku ja läbipaistvat üldist sotsiaal-majanduslikku kulude-tulude analüüsi iga megaprojekti (nagu transpordi suurtaristud) kohta tervikuna. Sellised kulude-tulude analüüsid tuleks teha kõrgemal strateegilisel tasandil kui elluviidava üksikprojekti või lõigu tasand ning analüüs peaks hõlmama ka lisataristut.				-

Soovitused komisjonile Heakskiitmise määr:  heaks kiidetud  osaliselt heakskiidetud  ei ole heaks kiidetud Täitmise määr:  täielikult  suuremas osas  osaliselt  täitmata		Heaks kiidetud	Täitmise seis aprillis 2024	Muutus (2025 novembri seisuga)
2b) Eelarve jagatud täitmisel soovitada korraldusasutustel nõuda enne megaprojektidele ELi toetuse andmist samade nõuete täitmist.				-
3) Tugevdada komisjoni juhtimistavasid seoses ELi kaasrahastamisega alaprojektidele, mis on osa megaprojektidest (nagu transpordi suurtaristud)				
3a) Seada prioriteediks sellised megaprojektide osaks olevad alaprojektid, mis aitavad rajada puuduvaid ühendusi ja kõrvaldada kitsaskohti ning on koridori töökavas määratletud peamiste prioriteetidena.				-
3b) Juhtida megaprojektide osaks olevate alaprojektide valikut, et suurendada juhtimise tõhusust ja vältida kunstlikku konkurentsi teiste projektidega. Sidususe ja järjepidevuse tagamiseks peaks komisjon iga megaprojekti puhul nõudma ühe toetuslepingu sõlmimist mitmeaastase rahastamisperioodi kohta. Selline leping peaks hõlmama kõiki alaprojekte, mis on piisavalt küpsed, et neid mitmeaastase rahastamisperioodi jooksul täielikult rakendada.				-
3c) Tegeleda liikmesriikide poolt transpordi suurtaristu rakendamisel tuvastatud puudustega ja suurendada ELi kaasrahastamise tõhusust; kasutada varakult ja ennetavalt kõiki olemasolevaid vahendeid, et tagada võrgustiku õigeaegne valmimine, ning luua spetsiaalsed pädevuskeskused, et hinnata projektiarendajate koostatud dokumentide kvaliteeti ning koordineerida jõupingutusi nende juhtimisel ja suunamisel.				-
4) Arendada edasi rakendusotsust kui töövahendit ning tugevdada Euroopa koordinaatorite rolli				
4a) Arendada edasi rakendusotsust kui uut töövahendit, tehes ettepaneku sellise otsuse kasutamiseks iga piiriülese transpordi suurtaristu puhul, mida kaasrahastatakse perioodil 2021–2027. Need otsused peaksid selgitama eeskirju ja kõigi poolte vastutust, komisjon kaasa arvatud, sisaldama ülevaadet oodatavate tulemuste (nt ümbersuunamine teistele transpordiliikidele, liiklusproгноoside eesmärgid) ja vahe-eesmärkide kohta ning kohustama kõiki liikmesriike jagama järeelhindamise tulemusi komisjoniga.				Veidi paranenud (kategooriat ei muudetud)
4b) Teha pärast 1. soovitusel punktis a soovitatud uue õigusliku aluse vastuvõtmist ka ettepanek võtta vastu rakendusotsus iga piiriülese mõjuga transpordi suurtaristu kohta.				-

Soovitused komisjonile		Heaks kiidetud	Täitmise seis aprillis 2024	Muutus (2025 novembri seisuga)
Heakskiitmise määr:  heaks kiidetud  osaliselt heakskiidetud  ei ole heaks kiidetud Täitmise määr:  täielikult  suuremas osas  osaliselt  täitmata				
4c) Teha ettepanek tugevdada Euroopa koordinaatorite rolli, tõhustades koridoride töökavade täitmise tagamist, võimaldades koordinaatoritel osaleda juhatuste olulistel koosolekutel ning parandades nende rolli TEN-T poliitikaeesmärkidest teavitamisel.				-

Allikas: kontrollikoda.

Lühendid

Lühend	Definitsioon/selgitus
TEN-T	Üleeuroopaline transpordivõrk

Mõisted

Mõiste	Definitsioon/selgitus
Transpordi suurtaristu	Kontrollikoja eriaruande 10/2020 kontekstis tähendab see mis tahes ELi kaasrahastatud transporditaristuid, mille rahastamiskõlblikud kogukulud on üle ühe miljardi euro. Lisaks sellele kehtisid järgmised tunnused: see pidi hõlmama märkimisväärses summas ELi kaasrahastamist (ilma kvantitatiivse künniseta); transpordi suurtaristu pidi olema ELi transpordivõrgu jaoks oluline (eelkõige piiriüleste ühenduste puhul) ning eeldatavasti omama ümberkujundavat sotsiaalmajanduslikku mõju.
Üleeuroopaline transpordivõrk	Üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika raames arendatav maantee-, raudtee-, õhu- ja veetaristu arendusprojektide kogum, mis sisaldab kiirraudteevõrku, satelliitnavigatsioonisüsteemi ja arukaid transpordijuhtimissüsteeme.

Komisjoni vastused

<https://www.eca.europa.eu/et/publications/sr-2026-02>

Ajatelg

<https://www.eca.europa.eu/et/publications/sr-2026-02>

Auditirühm

Kontrollikoja eriaruannetes on esitatud ELi poliitikavaldkondade ja programmide või konkreetsete eelarvevaldkondade juhtimisega seotud teemade auditite tulemused. Kontrollikoda valib ja kavandab audiitiülesanded nii, et need oleksid võimalikult mõjusad, võttes arvesse tulemuslikkuse või nõuetele vastavuse riske, kaasnevaid tulusid või kulutusi, tulevase arenguid ning poliitilist ja avalikku huvi.

Kõnealuse tulemusauditi viis ellu ühtekuuluvusse, majanduskasvu ja kaasamisse tehtud investeeringute eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Annemie Turtelboom. Auditit juhtis kontrollikoja liige Annemie Turtelboom, keda toetasid kabinetiülem Eric Braucourt, kabineti nõunik ja auditijuht Guido Fara, valdkonnajuht Gediminas Macys, audiitorid Manja Ernst ja Rafal Gorajski ning praktikant Zsofia Kelemen. Panuse andis ka Euroopa Kontrollikoja eriaruande 10/2020 auditijuht, pensionile jäänud ametnik Luc T'Joen. Keelealast tuge pakkus Richard Moore. Graafilisi materjale aitas koostada Alexandra Damir-Binzaru.



Fotol vasakult: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

AUTORIÕIGUS

© Euroopa Liit, 2026

Euroopa Kontrollikoja taaskasutamispoliitika on kehtestatud [Euroopa Kontrollikoja otsusega nr 6–2019](#) avatud andmete poliitika ja dokumentide taaskasutamise kohta.

Kui ei ole märgitud teisiti (nt eraldiseisvates autoriõiguse märgetes), on ELile kuuluv kontrollikoja sisu litsentsitud vastavalt litsentsile [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Üldjuhul on taaskasutamine lubatud, kui autoriõigustele on viidatud ja muudatused on ära märgitud. Kontrollikoja sisu taaskasutajad ei tohi moonutada selle algset tähendust ega sõnumit. Kontrollikoda ei vastuta taaskasutamise tagajärgede eest.

Kui konkreetsetes sisus, näiteks kontrollikoja töötajatest tehtud fotodel, on kujutatud tuvastatavaid isikuid, või kui see sisaldab kolmandate isikute teoseid, tuleb teil taotleda täiendavat luba.

Kui luba on saadud, tühistab ja asendab see eespool nimetatud üldise loa ja osutab selgelt mis tahes kasutuspiirangutele.

On võimalik, et ELile mittekuuluva sisu kasutamiseks või taasesitamiseks tuleb küsida luba otse autoriõiguse omajatelt.

Kontrollikoja taaskasutamispoliitika ei hõlma tööstusomandi õigustega hõlmatud tarkvara või dokumente, nagu patendid, kaubamärgid, registreeritud disainilahendused, logod ja nimed.

Domeeni europa.eu alla koondatud Euroopa Liidu institutsioonide veebisaitidel leidub linke, mis viivad kolmandate isikute veebisaitidele. Kontrollikoda ei vastuta nende sisu eest ja soovib teil seetõttu tutvuda nende veebisaitide isikuandmete ja autoriõiguse kaitse põhimõtetega.

Kontrollikoja logo kasutamine

Kontrollikoja logo ei tohi kasutada ilma kontrollikoja eelneva nõusolekuta.

HTML	ISBN 978-92-849-6204-4	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/8911776	QJ-01-25-061-ET-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6205-1	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/0370850	QJ-01-25-061-ET-N

KUIDAS VIIDATA

Euroopa Kontrollikoda, [eriaruanne 02/2026](#): „Euroopa Liidu transporditaristu: edasised viivitused ja mõningane kulude suurenemine, kuid tulevikuks on olemas tugevdatud juhtimisraamistik (jätkuaruanne kontrollikoja eriaruandele 10/2020)“.

Transpordi megaprojektid on võtmetähtsusega ühendused ELi transpordivõrgu väljaehitamiseks. 2020. aastal avaldasime eriaruande, milles leidsime, et kontrollitud transpordi megaprojektide puhul esines suuri viivitusi, kulude suurenemist, nõrka koordineerimist liikmesriikide vahel ja puudusi Euroopa Komisjoni seires. Käesolevas aruandes esitatakse ajakohastatud teave, võttes arvesse pärast 2020. aastat toimunud sündmusi. Täheldasime megaprojektide kombineeritud kulude edasist suurenemist, mis oli peamiselt tingitud kahest projektist. Lisaks tuvastasime veel viivitusi, mis viitavad sellele, et ELi põhivõrk ei valmi 2030. aasta tähtajaks. 2024. aastal kehtestati uued õigusnormid, mis võivad parandada Euroopa Komisjoni seiret võrgu rakendamise üle, kuigi muudatused on peamiselt asjakohased projektide puhul, mis algasid hiljem kui meie auditeeritud megaprojektid.

Euroopa Kontrollikoja eriaruanne vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 287 lõike 4 teisele lõigule.



EUROOPA
KONTROLLIKODA



Euroopa Liidu
Väljaannete Talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

Päringud: eca.europa.eu/et/contact
Veebisait: eca.europa.eu
Sotsiaalmeedia: @EUauditors