

Eriaruanne

Euroopa kiirraudteevõrk: ebaühtlane kooslus, millest ei moodustu tervikut

(vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu
artikli 287 lõike 4 teisele lõigule)



EUROOPA
KONTROLLIKODA

AUDITIRÜHM

Kontrollikoja eriaruannetes esitatakse auditite tulemused, mis hõlmavad ELi poliitikat ja programme ning konkreetsete eelarvevaldkondade juhtimisega seotud teemasid. Auditite valiku ja ülesehituse juures on kontrollikoja eesmärgiks maksimeerida nende mõju, võttes arvesse tulemuslikkuse ja vastavuse riske, konkreetse valdkonna tulude ja kulude suurust, tulevasi arengusuundi ning poliitilist ja avalikku huvi.

Kõnealuse tulemusauditi viis läbi ühtekuuluvusse, majanduskasvu ja kaasamisse tehtud investeeringute kuluvaldkondade eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Iliana Ivanova. Auditit juhtis kontrollikoja liige Oskar Herics, keda toetasid kabinetiülem Thomas Obermayr, valdkonnajuht Pietro Puricella, auditijuht Luc T'Joen ning audiitorid Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins ja Milan Smid. Keelealast abi osutas Richard Moore.



Vasakult paremale: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joen, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

SISUKORD

	Punkt
Lühendid ja mõisted	
Kokkuvõte	I–XI
Sissejuhatus	1–13
Euroopa kiirraudteed	1–2
Suureneb nii ELi kiirraudteevõrk kui selle kasutamine	3–4
ELi kiirraudteepoliitika	5–9
Transpordipoliitika	5–7
Ühtekuuluvuspoliitika	8–9
ELi toetus kiirraudteeliinide ehitamisele on märkimisväärne, kuid moodustab nende kogumaksumusest vaid murdosa	10–13
Auditi ulatus ja lähenemisviis	14–20
Tähelepanekud	21–95
ELi kaasrahastatud kiirraudtee investeeringud võivad olla kasulikud, kuid ELil tervikuna puudub kindel strateegiline lähenemisviis	21–36
Kiirraudtee on kasulik transpordiliik, mis aitab täita ELi säästva liikuvuse eesmäärke	21–22
Komisjoni volitused on piiratud ja tema plaan kiirraudteevõrgu pikkus kolmekordistada tõenäoliselt ei realiseeru	23–26
Liikmesriigid kavandavad ise oma riiklikke võrke ja otsustavad nende üle, mistõttu tekivad lünklikud ja halvasti ühendatud kiirliinivõrgud	27–36
Otsused ei põhine usaldusväärsel tasuvusanalüüsidel	37–58
Igal pool ei vajata väga suuri kiirusi	37–44
Kulutõhusust kontrollitakse harva	45–48
Liikmesriigid ei võta otsustamisel aluseks tasuvusanalüüse	49–51
Ülekulud ning ehitustööde ja kasutuselevõtmise viibimine on tavalised, mitte erandlikud nähtused.	52–58

Kodaniku arvamus: tegelik hinnang reisijateveoteenuste ja raudteejaamade ning nende teeninduspiirkonna reisiaegade, hindade ja ühenduste kohta	59–77
Reisiajad ja piletihinnad on olulised edutegurid	59–63
Veelgi tuleb parandada rongipiletite müügi süsteemi ja reisijateveoteenuste andmete seiret	64–67
Tähtis on nii jaamade arv kui ka asukoht	68–77
Kiirraudtee jätkusuutlikkus: ohus on ELi eraldatava kaasrahastamise tulemuslikkus	78–85
Reisijaarvude analüüs: kolm seitsmest valminud kiirraudteeliinist veavad vähem reisijaid kui eesmärgiks seatud üheksa miljonit inimest aastas	79
Teeninduspiirkonna analüüs rongiliini ääres elavate inimeste arvu kohta: üheksal 14st auditeeritud kiirraudteeliinist ja raudteelõigust ei ole piisaval arvul potentsiaalseid kliente	80–82
Kiirraudtee konkurentsivõime võrreldes teiste transpordiliikidega: „saastaja maksab” põhimõtet veel ei kasutata	83–85
Sujuv ja konkurentsivõimeline piiriülene kiirraudteeliiklus ei ole veel kõigile kättesaadav	86–95
Arvukate tõkete tõttu on veel pikk tee käija, enne kui ELi turud muutuvad kiirraudteeliinide jaoks avatuks ja neil valitseb konkurents	86–88
Raudtee kasutustasud: liiga keerukad ja võivad konkurentsi takistada	89–92
Tugev ja sõltumatu reguleeriv asutus: vajalik, kuid mitte alati tegelikkus	93–95
Järeldused ja soovitused	96–106
Kiirraudteetranspordil on palju eeliseid, kuid puuduvad nii realistlik pikaajaline ELi kava kui tõeline ELi kiirraudteevõrk	96–98
Usaldusväärse finantsjuhtimise põhimõtteid ei ole auditeeritud kiirraudteetaristusse tehtud investeeringute puhul rakendatud järjepidevalt	99–100
Olukorra hindamine toob esile kiirraudtee eelised ELi kodanike jaoks; samas on ohus kiirraudteeliinidesse panustatud ELi kaasrahastamise jätkusuutlikkus	101–103
Sujuva ja konkurentsivõimelise piiriülese kiirraudteetranspordini on veel tükk maad minna	104–106

I lisa. Euroopa kiirraudteede võrgu kaart

II lisa. Ülevaade kiirraudtee rahastamise kohta alates 2000. aastast liikmesriikide ja eelarve täitmise viiside lõikes

III lisa. Projektide analüüs

IV lisa. Peamised kiirraudteed puudutavad andmed liikmesriigiti

V lisa. Kiiruskasutuse analüüs

VI lisa. Kodanike arvamus: Hinnang auditeeritud kiirraudteeliinide sõiduaegadele, hindadele ja ühendustele: metoodika ja andmed

VII lisa. Jaamade mõju reisi kestusele ja kiirusele

VIII lisa. Teeninduspiirkonna kaart ja põhiandmed kõigi auditeeritud kiirraudteeliinide ja hinnatud piiriületuspunktide kohta

IX lisa. Jaamade analüüs

Komisjoni vastused

LÜHENDID JA MÕISTED

DG MOVE	Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat
DG REGIO	Regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat
Eeltingimused	Tingimused, mis tuleb täita enne pikaajaliste ja strateegiliste taristukavade toetamist ning mida kasutatakse ELi kaasrahastamisse investeerimise raamistikuna.
Euroopa Liidu Raudteeamet (ERA)	Amet, mis asutati 2004. aastal ja mille eesmärk on toetada koostalitluse tehniliste kirjelduste, sealhulgas Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi väljatöötamist ning aidata kaasa ühtse Euroopa raudteepiirkonna toimimisele.
Euroopa lisaväärtus	Väärtus, mis tuleneb ELi sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriikide meetmed oleksid muidu üksi loonud. ELi vahendite investeerimine liikmesriikide kiirraudteeliinidesse loob ka lisaväärtust ELi kodanikele (näiteks hõlbustades reisimist ja vähendades reise kestust). ELi vahendite eraldamisel eelistatakse aga automaatselt kulutuste tegemist riikidevahelistele koridoridele, et arendada välja ühist huvi pakkuv ELi põhivõrk: selle Euroopa lisaväärtus on suurem.
Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS)	Euroopa suurprojekt, millega püütakse riikide erinevate rongijuhtimissüsteemide asendamisega edendada koostalitlust.
Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF)	Investeeringufond, mille eesmärk on tugevdada Euroopa Liidu majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust, vähendades piirkondade vahelist ebavõrdsust. Selleks eraldab fond rahalist toetust taristu rajamiseks ja tootvateks investeeringuteks, mis aitavad luua töökohti ja seda eelkõige erasektoris.
Euroopa ühendamise rahastu (CEF)	Mehhanism, mille kaudu antakse alates 2014. aastast rahalist abi kolmele sektorile: energia, transport ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT). Euroopa ühendamise rahastu määrab nimetatud kolmes valdkonnas kindlaks investeerimisprioriteedid, mida tuleks järgmisel aastakümnel järgida. Transpordis on nendeks ühendatud transpordikoridorid ja keskkonnahoidlikumad transpordiviisid.
Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet (INEA)	Üleeuroopalise Transpordivõrgu Rakendusameti (TEN-T EA) järeltulija, mille Euroopa Komisjon asutas 2006. aastal oma üleeuroopalise transpordivõrgu programmi tehnilise ja rahalise rakendamise juhtimiseks. Amet alustas tegevust 1. jaanuaril 2014, et rakendada osaliselt järgmisi ELi programme: Euroopa ühendamise rahastu, programm „Horisont 2020“ ja pärandprogrammid (üleeuroopaline transpordivõrk ja Marco Polo 2007–2013).

Kasutusmäär	Kõnealuses valdkonnas kiirraudteeliinide kasutust kirjeldav näitaja, mis on määratletud kui liini kasutavate reisijate arvu suhe liini pikkusesse kilomeetrites.
Kiirraudtee	Uutel spetsiaalselt rajatud liinidel osutatavad raudteeteenused, mille suurim sõidukiirus on vähemalt 250 km/h, ja tavaliinidel osutatavad teenused, mille suurim sõidukiirus on vähemalt 200 km/h.
Kiiruskasutus	Reisidel kasutatava tegeliku kiiruse suhe liini suurimasse sõidu- ja projekteeritud kiirusesse.
Koostalitlus	Euroopa Komisjoni algatus raudteesektori ühtse turu edendamiseks. Koostalitluse saavutamise põhitingimuste täitmiseks nõutavad tehnilised standardid on määratletud koostalitluse tehnilistes kirjeldustes. Nõuete hulka kuuluvad muu hulgas ohutus, töökindlus, kättesaadavus, tervishoid, keskkonnakaitse ja tehniline ühilduvus ning need peaksid tagama, et rongid töötavad tõrgeteta Euroopa raudteevõrgu mis tahes lõigul.
Raudteekasutustasu	Tasu, mida raudteeveo-ettevõtjad maksavad taristuettevõtjale, et katta osa taristukuludest.
Tasuvusanalüüs	Analüüsivahend, millega hinnatakse investeerimisotsust, võrreldes selle prognoositud kulusid ja oodatavat kasu. Tasuvusanalüüsi eesmärk on tõhustada ressursside jagamist, et aidata otsustajatel teha teadlikku otsust, kas investeerimisettepanekut või võimalikke alternatiive rakendada või mitte.
Teeninduspiirkond	Ala, kust teatud aja jooksul (käesolevas aruandes 15, 30 või 60 minutiga) on võimalik jõuda autoga kiirraudteejaama.
Ühtekuuluvusfond	Fond, mille eesmärk on rahastada Euroopa Liidu majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse suurendamise eesmärgil keskkonna- ja transpordiprojekte liikmesriikides, mille rahvamajanduse kogutoodang elaniku kohta on väiksem kui 90% ELi keskmisest.
Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)	Maantee-, raudtee-, lennu- ja veetranspordi kavandatud võrgustikud Euroopas. Üleeuroopalised transpordivõrgud on osa suuremast üleeuroopaliste võrkude (TEN) süsteemist, mis hõlmab telekommunikatsioonivõrku (eTEN) ja energiavõrgu (TEN-E) ettepanekut.

KOKKUVÕTE

- I. Kiirraudteetransport on mugav, ohutu, paindlik ja keskkonda säästev transpordiliik. See toob kaasa keskkonnaalased tulemused ja sotsiaal-majanduslikku kasu, mis võivad toetada ELi transpordi- ja ühtekuuluvuspoliitika eesmäärke. Alates 2000. aastast on EL eraldanud kiirraudteetaristu investeeringuteks kaasrahastamist summas 23,7 miljardit eurot.
- II. Kontrollikoda viis läbi tulemusauditi ELi kiirraudteeliinide pikaajalise strateegilise kavandamise, kulutõhususe (hinnates ehitusmaksumust, viivitusi, ülekulu ja ELi kaasrahastatud kiirliinide kasutamist) ning ELi kaasrahastamise jätkusuutlikkuse ja Euroopa lisaväärtuste kohta. Auditeeriti kuut liikmesriiki, analüüsid kümne kiirraudteeliini ja nelja piiripunkti üle 5000 km hõlmava taristu rajamise maksumust. Auditeeritud taristu moodustab ligikaudu 50% ELi kiirraudteevõrgust.
- III. Kontrollikoda leidis, et ELi praegust pikaajalist kava ei toeta usaldusväärne analüüs, selle saavutamine on ebatõenäoline ja puudub kogu ELi hõlmav kindel strateegiline lähenemisviis. Kuigi riikide kiirraudteeliinide pikkus suureneb, ei täideta komisjoni 2011. aastal seatud eesmärgi kolmekordistada 2030. aastaks kiirraudteeliinide pikkust: praegu on kasutuses 9000 km kiirraudteeliine ja 2017. aastal toimusid ehitustööd kokku ligikaudu 1700 km liinidel. Uute kiirraudteeliinide ehitustööde algusest kuni liini kasutuselevõtmiseni kulub keskmiselt 16 aastat.
- IV. Ei ole olemas Euroopa kiirraudteevõrku ja komisjonil puuduvad õiguslikud vahendid ja otsustusvolitused, mille abil tagada, et liikmesriigid teeksid kiireid edusamme üleeuroopalise transpordivõrgu määramises sätestatud põhivõrgukoridoride väljaarendamiseks. Sellest tulenevalt on olemas ainult lünklik riikide kiirraudteeliinide võrk, kusjuures liikmesriigid kavandavad ja ehitavad liine omapäi. Olemasolev lünklik võrk on rajatud ilma vajaliku piiriülese koordineerimiseta: riigipiire ületavad kiirraudteeliinid ei ole riikide ehitusplaanides prioriteetsed, olgugi et on allkirjastatud rahvusvahelised lepingud ja üleeuroopalise transpordivõrgu määramisesse on kirjutatud sätted, milles nõutakse põhivõrgukoridoride ehitamist 2030. aastaks. See tähendab, et kiirraudteetaristu investeeringute ELi kaasrahastamisel on väike Euroopa lisaväärtus.

V. Liikmesriikide tegelike vajaduste hindamise kvaliteet on halb ja olemasolevate tavalinide ajakohastamise alternatiivseid lahendusi ei kaaluta alati piisavalt, olgugi et selle variandi kasutamisega saavutatav sääst võib olla märkimisväärne. Kiirraudteeliinide ehitamise otsus põhineb sageli poliitilistel kaalutlustel ja tavaliselt ei toetata kulutõhusate otsuste tegemist tasuvusanalüüsiga.

VI. Kiirraudteetaristu on kulukas ja aina kallineb: kontrollikoja auditeeritud liinid maksid keskmiselt 25 miljonit eurot/km (välja arvatud kulukamad tunneliehitusprojektid). Tegelikult oleks saanud samu või vaid veidi halvemaid tulemusi saavutada palju väiksemate kuludega. sest ülikiireid liine ei ole vaja igale poole, kuhu neid on ehitatud. Paljudel juhtudel liiguvad rongid ülikiiretel liinidel palju väiksema keskmise kiirusega, kui see, milleks liin on projekteeritud. Liini maksumus suureneb võrdeliselt projekteeritud kiirusega ja ülikiire liiklusega (300 km/h või rohkem) toime tulev taristu on eriti kulukas. Selliseid suuri kiiruseid aga ei saavutata tegelikkuses kunagi: auditeeritud liinidel liiguvad rongid keskmiselt kiirusel, mis on ainult ligikaudu 40 % liini projekteeritud kiirusest. Vaid kahel liinil oli liikluse keskmine kiirus üle 200 km/h ja ühelgi liinil ei liigeldud üle 250 km/h. Projekteeritud kiirusest nii palju väiksem keskmine kiirus tekitab küsimusi seoses finantsjuhtimise usaldusväärsusega.

VII. Samuti analüüsisime, kui palju maksis iga kiirraudtee kasutuselevõtmisega säästetud minut. Kontrollikoda leidis, et kümnest auditeeritud liinist nelja puhul maksab iga säästetud minut üle 100 miljoni euro. Suurim näitaja on Stuttgarti – Münchени liinil, kus iga säästetud minut läheb maksma 369 miljonit eurot. Riikide eelarvest kaetavaid ülekulusid ja viivitusi oli palju ja need olid pigem reegel kui erand. Auditeeritud liinide ja projektide kulud ületasid kavandatud eelarve projektide tasandil kokku 5,7 miljardi euro ja liinide tasandil kokku 25,1 miljardi euro võrra (vastavalt 44% ja 78%). Kavandatust kauem aega võttis ka projektide ja liinide valmimine: 30 auditeeritud projektist kaheksa valmimine viibis vähemalt aasta ja viiel liinil (auditeeritud valimist pooled) esines üle kümne aasta pikkuseid viivitusi. Pöörates hoolega tähelepanu eespool kirjeldatud asjaoludele, võidakse säästa sadu miljoneid eurosid ja tagada, et ehitatavaid liine kasutatakse asjakohaselt.

VIII. Et saada teavet selle kohta, millist kasu toob kiirraudtee ELi kodanikele, analüüsis ja võrdles kontrollikoda ka kiirraudteetranspordi ja selle konkurentide (lennutransport, tavaraudtee- ja maanteetransport) ühenduste arvu, hindu ja uksest ukseni reisi kestust.

Järeldati, et nii reisi kestus kui ka hinnatase on tähtsad tegurid edu tagamiseks. Nende tegurite kombineerimine piisavalt korrapäraste teenustega võiks võimaldada kiirraudtee turuosa suurendada. Transpordiliikide vaheline konkurents on tugev ja mõjutab kiirrongiliinide jätkusuutlikkust: kiirraudteetransport ei konkureeri teiste transpordiliikidega võrdsetel alustel.

IX. Kontrollikoja hinnangul on ohus ELi kaasrahastamise jätkusuutlikkus. Võrdlusaluse põhjal oleks kiirrongiliin edukas, kui seda kasutaks üheksa miljonit reisijat aastas. Auditisse kuuluvast seitsmest väljaarendatud kiirraudteeliinist kolme reisijate arv oli aga palju väiksem. Nende liinide taristu maksumus oli 10,6 miljardit eurot, millest EL andis ligikaudu 2,7 miljardit eurot. See viitab suurele ohule, et nendel liinidel kulutatakse ELi kaasrahastamist ebatõhusalt. Kontrollikoda hindas auditeeritud liinide teeninduspiirkonnas elavate inimeste arvu ja leidis, et 14 auditeeritud liinist ja piiriülesest ühendusest üheksal ei olnud piisavalt potentsiaalseid reisijaid, et olla edukas. Nende hulka kuuluvad kolm eespool nimetatud liini, mille kasutajate arv jääb allapoole üheksa miljoni reisija suurust võrdlusalust.

X. Kontrollikoda avaldas 2010. aastal aruande, milles nõutakse kiireloomulisi meetmeid, et eemaldada kõik raudteevõrkude koostalitlust takistavad tehnilised, halduslikud ja muud tõkked. Sellest hoolimata leidis kontrollikoda, et need tõkked ei ole 2018. aastal kuhugi kadunud. Prantsusmaal ja Hispaanias ei ole reisijateveo turg veel avatud. Raudteesektor on konkurentsile avatud Itaalias ja piiratud määral ka Austrias; nendes liikmesriikides sõitsid rongid sagedamini, olid teenused kvaliteetsemad ja piletihinnad madalamad. Integreeritud piletisüsteemid ja suurem tähelepanu klientide rahulolu ja täpsust käsitlevate andmete seirele ning standardimisele võib reisijate rahulolu veelgi suurendada.

XI. Et järgmisel programmitöö perioodil jätkuks kiirraudteetaristu edukas ELi kaasrahastamine, soovitab kontrollikoda komisjonil võtta mitu meetet, sealhulgas

- i) koostada realistlik pikaajaline kava ja leppida liikmesriikidega kokku peamistes strateegilistes lõikudes, mis peavad esimesena valmima. Sellega peaks kaasnema seire ja jõustatavad volitused, et ELi kiirraudtee põhivõrgu väljaarendamise kohustustest kinni peetaks;

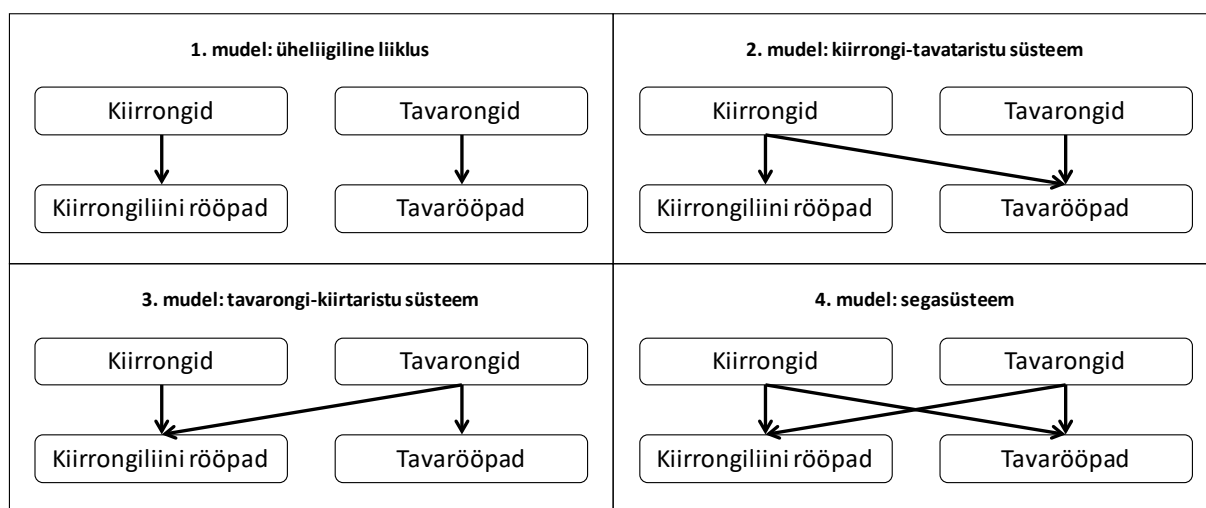
- ii) siduda ELi kaasrahastamine kokkulepitud strateegiliste prioriteetsete projektide, raudteeliikluse tõhusa konkurentsi ja tulemuste saavutamisega;
- iii) lihtsustada piiriüleste ehitusprojektide hankemenetlusi, kasutada formaalsuste lahendamiseks ühtseid kontaktpunkte ning kaotada kõik allesjäänud tõkked;
- iv) parandada reisijate jaoks kiirraudteetranspordi sujuvust – nt e-piletite kasutamise, raudtee kasutustasude lihtsustamise ning rongide täpsust ja tarbijate rahulolu puudutava parema teavitustöö abil.

SISSEJUHATUS

Euroopa kiirraudteed

1. Euroopas hakati kiirraudteid rajama pärast 1974. aasta naftakriisi. Euroopa energiasõltuvus ohustas Euroopasisest liikuvust, mistõttu mitu liikmesriiki otsustasid välja arendada kiirraudteeliinid kui ohutu, kiire, mugava ja keskkonnasäästliku transpordiliigi. Euroopa esimese riigina võttis kiirraudteeliini kasutusele Itaalia: Firenze ja Rooma vaheline liin avati aastal 1977. Veidi pärast seda avas Prantsusmaa oma *Trains à Grande Vitesse* liinid. Saksamaa esimesed kiirraudteeliinid, mida teenindasid *Intercity Express* (ICE) rongid, avati 1990. aastate alguses ja Hispaania *Alta Velocidad Española* (AVE) kiirliiniteenus alustas tegevust 1992. aastal.
2. Euroopas puudub praegu ühtne kiirraudteevõrk: selle asemel kasutavad liikmesriigid erinevaid liiklusemudeleid (**joonis 1**). Näiteks on olemas kiirraudtee-tavataristu segasüsteeme (Prantsusmaal, Hispaanias ja Itaalias) ning täielikke ristsüsteeme (Saksamaa, Austria ja kaks lõiku Itaalias).

Joonis 1. Kiirraudteeliikluse mudelid

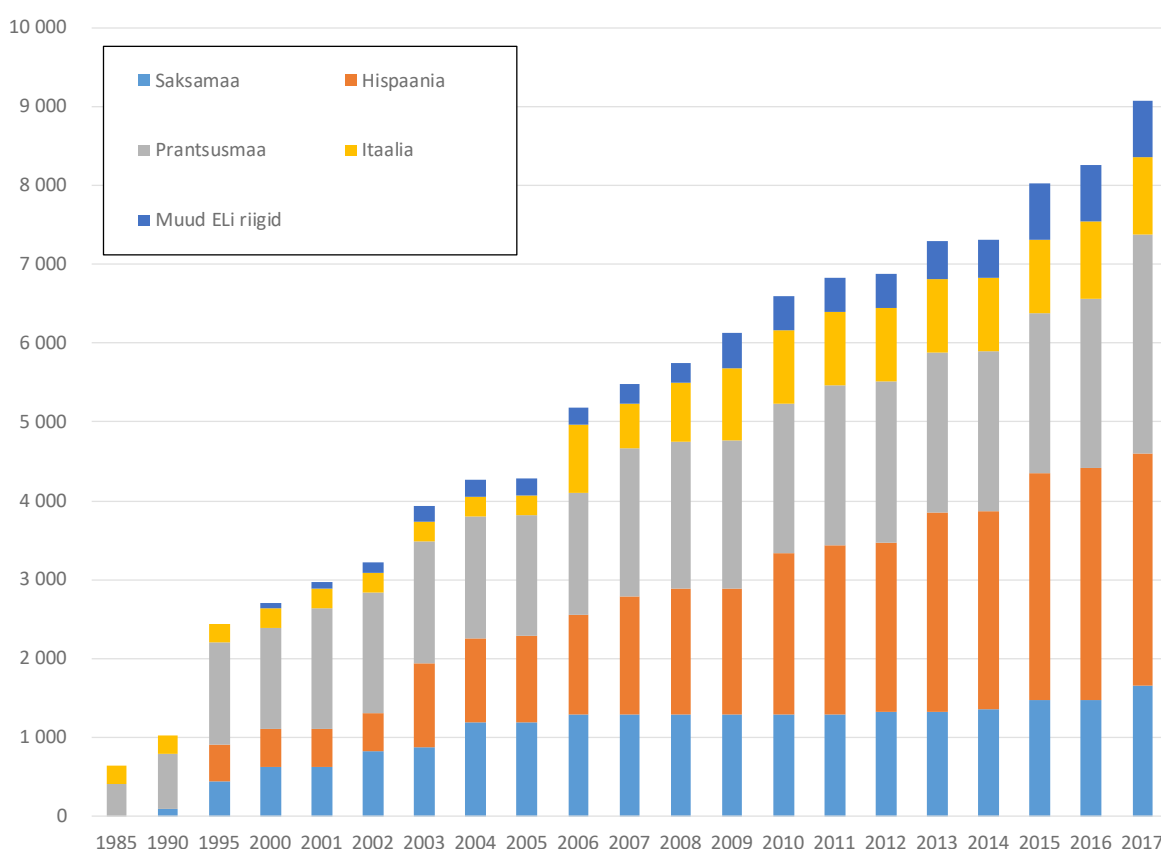


Allikas: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulied and R.Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*. BBVA Foundation, Bilbao.

Suureneb nii ELi kiirraudteevõrk kui selle kasutamine

3. ELis oli 2017. aasta lõpus 9067 km kiirraudteeliine (***joonis 2; I lisas*** on esitatud üksikasjalik kaart) ja võrk laieneb: praegu on ehitusjärgus 1671 km liine. Kui kõik kavandatud kiirraudteetaristu investeeringud on tehtud, on Hispaanias Hiina järel pikim kiirraudteevõrk maailmas.

Joonis 2. ELi riikide kiirraudteevõrgu pikkus ja pikenemine aastate kaupa



Allikas: EU Statistical Pocketbook 2017; Rahvusvaheline Raudteeliit. Märkus: Kaardil on ainult need liinid (või liinilõigud), kus rongid võivad reisi jooksul teatud hetkel ületada 250 km/h.

4. Euroopas kiirraudteed kasutavate reisijate arv kasvab jõudsalt: ligikaudu 15 miljardilt reisijakilomeetrilt¹ (rkm) 1990. aastal kasvas nõudlus 2016. aastal enam kui 124 miljardi rkm-

¹ Rkm-i kasutatakse kiirraudteekasutuse optimaalseks mõõtmiseks ja selle leidmiseks kombineeritakse ühe aasta kiirrongireisijate arv nende läbitud vahemaa pikkusega.

ni. Kiirraudteeteenused moodustasid 2015. aastal enam kui veerandi (26%) rongireisijate reisidest liikmesriikides, kus kiirraudteeteenused on kättesaadavad.

ELi kiirraudteepoliitika

Transpordipoliitika

5. Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) programmil² on väga tähtis osa aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegias „Euroopa 2020“. See teenib majandusarengu, piirkondliku konkurentsivõime, piirkondliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse ning keskkonnasäästlikkuse eesmärgi. Samuti loob see vajalikud seosed transpordi edendamiseks, optimeerides olemasoleva taristu läbilaskevõimet, luues võrgu koostalitluse kirjeldused ja kaasates keskkonnakaalutlused. Üleeuroopalise transpordivõrgu programmi eesmärkide hulka kuuluvad liikmesriikide transpordivõrkude omavaheline ühendamine ja koostalitlusvõime, kõigi transpordiliikide optimaalne integratsioon ja omavaheline ühendamine ning taristu tõhus kasutus.

6. Komisjoni viimases, 2011. aasta transporditeemalises valge raamatus³ on sätestatud järgmised konkreetsed kiirraudtee reisijaveo sihtmärgid⁴: 2030. aastaks tuleks kolmekordistada olemasoleva kiirraudteevõrgu pikkus, nii et 2050. aastaks peaks enamik keskpika vahemaa reisijatevedusid toimuma raudteed pidi (50% linnadevahelisest keskpika vahemaa reisijate- ja kaubaveost läheb maanteelt üle raudteele). Kuni 1000 km reisidel peaks kiirraudtee olema kiirem kui lennutransport ja 2050. aastaks peaksid kõik põhivõrgu lennujaamad olema ühendatud raudteevõrguga, eelistatult kiirraudteeteenuste kaudu.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1).

³ 28. märtsi 2011. aasta teatis „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, COM(2011) 144 final.

⁴ Koos nendega on EL seadnud eelolevateks kümnenditeks suured CO₂-heite vähendamise eesmärgid (vt ka **punkt 22**).

7. Nende eesmärkide suunas liikumiseks võttis EL 2013. aasta detsembris vastu uue transporditaristu poliitika⁵, mille eesmärk on täita liikmesriikide transpordivõrkude vahelised lüngad, kaotada kitsaskohad, mis pärsivad endiselt siseturu tõrgeteta toimimist, ja ületada tehnilised tõkked (näiteks raudteeliiklusega ühildamatud standardid). Neid eesmärke toetab rahaliselt Euroopa ühendamise rahastu⁶, mis võeti vastu samal ajal.

Ühtekuuluvuspoliitika

8. Alates 2000. aastast peab struktuurifondide tegevus vastama ELi muule poliitikale, näiteks transpordipoliitikale⁷. Nii ERFi kui ka Ühtekuuluvusfondi määrusega on toetatud TENT-T võrkude rajamise ja arendamise investeeringuid⁸ ning transporditaristu ühishuviprojekte⁹.

9. Praeguses, 2014.–2020. aasta ühtekuuluvuspoliitika raamistikus toetatakse ELi ühtekuuluvuspoliitika vahenditest jätkuvalt transporditaristut, kuid ELi kaasrahastamise tõhususe suurendamiseks on kehtestatud eeltingimused. See tähendab, et liikmesriigid peavad tõendama, et esitatud projekte viiakse ellu kõigi huvitatud ja asjaomaste sidusrühmade vastu võetud kõikehõlmava ja pikaajalise riikliku või piirkondliku transpordikava raames.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu (ELT L 348, 20.12.2013, lk 129).

⁷ Nõukogu määruse (EÜ) nr 1260/1999, millega nähakse ette üldsätted struktuurifondide kohta (EÜT L 161, 26.6.1999, lk 1), artikli 2 lõige 5.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 1999. aasta määruse (EÜ) nr 1783/1999 Euroopa Regionaalarengu Fondi kohta (EÜT L 213, 13.8.1999, lk 1) artikli 2 lõike 1 punkt b.

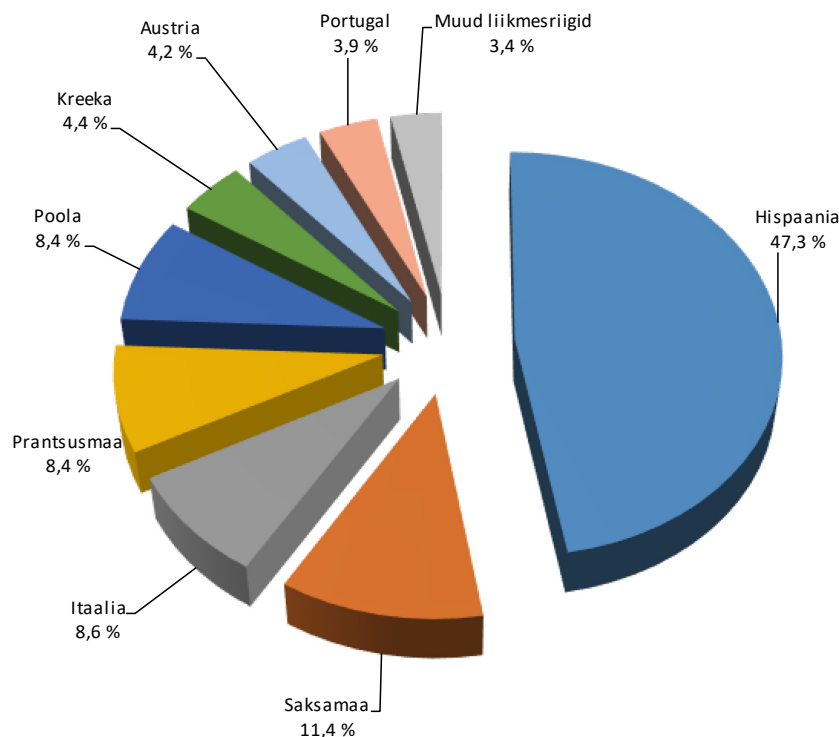
⁹ Nõukogu 16. mai 1994. aasta määruse (EÜ) nr 1164/94, millega asutatakse ühtekuuluvusfond (EÜT L 130, 25.5.1994, lk 1), artikli 3 lõige 1 ja lisa II lisa juurde.

ELi toetus kiirraudteeliinide ehitamisele on märkimisväärne, kuid moodustab nende kogumaksumusest vaid murdosa

10. Ajavahemikus 2000–2017¹⁰ kaasrahastas EL kiirraudteetaristu investeeringuid 23,7 miljardi euroga ja toetas 4,4 miljardi euroga ERTMSi paigaldamist kiirraudteeliinidele. Koostöös liikmesriikidega täidetava eelarvega rahastamismehhanismide (ERF ja Ühtekuuluvusfond) kaasrahastamise summa oli 14,6 miljardit eurot ehk 62% kogusummast ja otseselt täidetava eelarvega investeerimiskavade (näiteks Euroopa ühendamise rahastu) kaudu anti 9,1 miljardit eurot ehk 38%. ELi kaasrahastamist võib kasutada selleks, et toetada uuringuid ja taristutöid nii uute kiirraudteeliinide rajamiseks kui ka olemasolevate tavaaudteeliinide ajakohastamiseks (et neil saaks sõita kiirrongid).
11. Lisaks sellele abile on ka EIP alates 2000. aastast andnud kiirraudteeliinide ehitamiseks laene kogusummas 29,7 miljardit eurot.
12. Peaaegu pool kiirraudtee investeeringuteks antud ELi vahenditest (üle 11 miljardi euro) eraldati Hispaanias tehtavatele investeeringutele. Seitsmele liikmesriigile eraldati kokku 21,8 miljardit eurot ehk 92,7% kogusummast (joonis 3 ja II lisa).

¹⁰ Andmed hõlmavad Euroopa ühendamise rahastu viimast konkursikutset (2017). Kõik esitatud näitajad on väljendatud nominaalväärtustes.

Joonis 3. Ülevaade kiirraudteeliinidele eraldatud ELi kaasrahastamisest liikmesriigiti (2000–2017)



Allikas: Euroopa Komisjon.

13. Kuigi need summad on märkimisväärsed, moodustab ELi kaasrahastamine ELi kiirraudteetaristu ehitamisse investeeritavast kogusummast väikese osa. Sõltuvalt kasutatavast rahastamisvahendist võib kaasrahastamismäär kõikuda näiteks 2%st Itaalias kuni 26%ni Hispaanias. ELi kaasrahastamine kattis keskmiselt ligikaudu 11% ehitustööde kogumaksumusest.

AUDITI ULATUS JA LÄHENEMISVIIS

14. Kontrollikoda viis läbi auditi alates 2000. aastast kiirraudteetaristusse tehtud investeeringute ELi kaasrahastamise kulutõhususe ja tulemuslikkuse kohta. Hinnati: i) kas ELis olemasolevad kiirraudteeliinid on ehitatud pikaajalise strateegiakava kohaselt; ii) kas kiirraudteeprojektid on ellu viidud kulutõhusalt (hinnati ehituskulusid, viivitusi, ülekulusid ja investeerimistoetust saanud kiirliinide kasutamist); iii) kas pärast projektide elluviimist võis investeeringuid pidada jätkusuutlikuks (sealhulgas kiirraudtee mõju konkureerivatele transpordiliikidele) ning iv) kas ELi kaasrahastamine andis lisaväärtust. Nendele küsimustele

vastamiseks analüüsitakse käesolevas aruandes esmalt kavandamist ja otsustamist, seejärel hinnatakse kulusid, pärast mida lähenetakse valdkonnale ELi kodanike vaatevinklist, analüüsides reisiaegu, hindu, ühendusi ja jaamu, ning lõpetatakse kiirraudteeliiklust takistavate tõkete ja valdkonnas valitseva konkurentsi hindamisega.

15. Kontrollikoda kasutas mitut auditiprotseduuri, näiteks dokumentide läbivaatamine, ELi ja liikmesriikide pikaajaliste strateegiliste kiirraudtee arengukavade analüüs, vestlused komisjoni ja liikmesriikide töötajatega, kohtumised raudtee-ettevõtjate ja taristuettevõtjatega ning peamiste sidusrühmade küsitlemine¹¹. Kaasati väliseksperte, et hinnata järgmisi aspekte: i) tasuvusanalüüside ja tuleviku nõudluse analüüside kvaliteeti¹²; ii) juurdepääsu valitud kiirraudteejaamadele, nende ühendusi ja elavdavat mõju¹³; (iii) Pariisi–Brüsseli–Amsterdami (PBA) kiirraudteeliini¹⁴ ning (iv) hindu, reisiaegu ja ühenduste arvu eri transpordiliikide kasutamise korral¹⁵. Kontrollikoda võrdles auditi tulemusi Jaapani ja Šveitsi kiirraudteeliikluse ja reisijateveo teenustega.

16. Kontrollikoja audit viidi läbi Euroopa Komisjonis (liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, sealhulgas Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet ja Euroopa Liidu Raudteeamet (ERA), ning regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat) ja kuues liikmesriigis (Prantsusmaa, Hispaania, Itaalia, Saksamaa, Portugal ja Austria). Nimetatud liikmesriigid said kiirraudteeliinidele alates 2000. aastast eraldatud kõigist ELi vahenditest 83,5% (23,7 miljardit eurot ehk 46 eurot ELi elaniku kohta)¹⁶.

¹¹ Kontrollikojale vastas mitu liiget kolmest sidusrühmast – Euroopa raudtee- ja taristuettevõtjate ühendusest (CER), Rahvusvahelisest Raudteeliidust (UIC) ja Euroopa Liidu signaalimissüsteemi ühendusest (UNISIG).

¹² Brüsseli Ülikool (VUB).

¹³ Lyoni, Milano, Barcelona ja Berliini professorite ja teadlaste konsortsium.

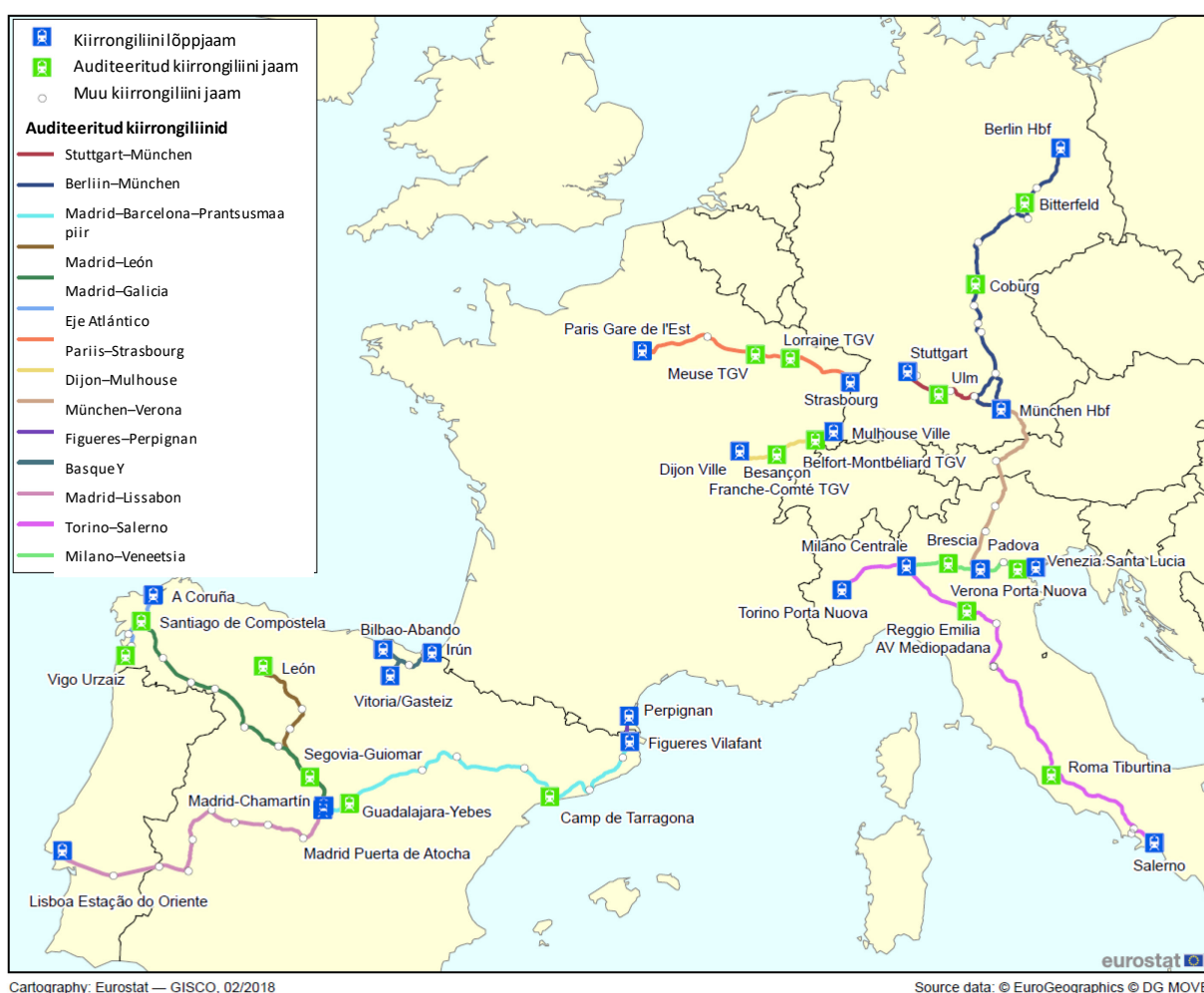
¹⁴ Antwerpeni Ülikool.

¹⁵ Ettevõtte Advito.

¹⁶ Allikas: Eurostat. ELis oli 2017. aastal 512 miljonit elanikku:
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>.

17. Kontrollikoda valis auditi läbiviimiseks kümme kiirraudteeliini, kombineerides valimi moodustamiseks mitmeid kriteeriume (ELi kaasrahastamise suurus, liini pikkus ja see, kas liinil asus mõni pealinn või mitte). Auditeeriti Hispaania nelja suurimat kiirraudteeliini ja kaht suurimat kiirraudteeliini Saksamaal, Itaalias ja Prantsusmaal. Samuti hinnati nelja piiriülest projekti: Müncheneri ja Verona, Hispaania ja Prantsusmaa (nii Atlandi ookeani kui ka Vahemere äärset) ning Hispaania ja Portugali vahelist ühendust (**joonis 4**).

Joonis 4. Ülevaade auditeeritud liinidest (kümme kiirraudteeliini ja neli piiriülest ühendust)



Allikas: Euroopa Kontrollikoda ja Eurostat.

18. Kuna audit põhines kiirraudteeliinidel, oli kontrollikojal võimalik hinnata enam kui 5000 km liine, mis olid kas valmis või ehitus- või kavandamisjärgus (auditeeritud liinidest üksikasjaliku ülevaate saamiseks vt **tabel 4**). Nii hõlmas audit üle 50% ELi kasutusel olevatest või ehitusjärgus kiirraudteeliinidest.

19. Lisaks auditeeriti nendel kiirraudteeliinidel ellu viidavat 30 projekti, mida EL kaasrahastab (kummagi eelarve täitmise viisi suurimad projektid). Auditeeritud 30 projekti prognoositud kogumaksumus oli 41,56 miljardit eurot. Auditeeritud projektidele anti ELi toetusi kokku summas 6,18 miljardit eurot, millest 3,64 miljardit eurot oli auditi ajaks välja makstud ja 967 miljonit eurot kulukohustustest vabastatud (**tabel 1**).

Tabel 1. Ülevaade auditeeritud projektide peamistest finantsandmetest

Kiirraudteeprojektide asukoht	Auditeeritud projektide kogumaksumus (mln eurodes)	Auditeeritud projektide rahastamis-kõlblikud kulud (mln eurodes)	Eraldatud ELi toetus (mln eurodes)	Vabastatud ELi vahendid (mln eurodes)
Saksamaa	8074,8	3006,5	540,4	6,3
Hispaania	2830,7	2305,3	1729,9	10,8
Piiriülesed	19 505,2	8534,3	2968,2	894,9
Prantsusmaa	3693,4	2840,1	277,7	2,2
Itaalia	6646,0	1957,5	540,1	53,1
Portugal	814,7	315,4	127,7	—
Kokku	41 564,8	18 959,1	6184,0	967,3

Allikas: Euroopa Kontrollikoda. Piiriülesed projektid on kantud koodi „EL” alla.

20. Kontrollikoja auditeeritud projektidega seotud kulud hõlmasid 2100 km eri tüüpi kiirraudteetaristut (muldkeha, tunnelid, viaduktid ja käigusillad). Projektide audit hõlmas 45% külastatud liikmesriikide kiirraudteeliinide kogupikkusest (välja arvatud Müncheni–Verona piiriülese lõigu projektid). **III lisas** on esitatud kõigi auditeeritud projektide täielik loetelu, peamised tähelepanekud ja kontrollikoja analüüside tulemused selle kohta, kas saavutati projektide väljundid, tulemused ja eesmärgid.

TÄHELEPANEKUD

ELi kaasrahastatud kiirraudtee investeeringud võivad olla kasulikud, kuid ELil tervikuna puudub kindel strateegiline lähenemisviis

Kiirraudtee on kasulik transpordiliik, mis aitab täita ELi säästva liikuvuse eesmäärke

21. Kiirraudteetaristu ja -liikluse investeeringud toovad ühiskonnale tervikuna märkimisväärset kasu, sest säästavad reisijate aega, suurendavad ohutust ja julgeolekut ning sõidumugavust. Need võimaldavad suurendada väga tiheda liiklusega maanteed,

tavaraudteevõrgu ja lennujaamade läbilaskevõimet. Lisaks võib kiirraudtee tugevdada sotsiaal-majanduslikku dünaamikat ja elavdada jaamade lähedal asuvaid mandunud linnapiirkondi.

22. Kuigi see seos ei ole täiesti otsene¹⁷, on eri organid¹⁸ jõudnud järeldusele, et kiirraudtee on ka keskkonnale kasulik, sest rongide CO₂-jalajälg on väiksem kui enamikul teistel transpordiliikidel.

Komisjoni volitused on piiratud ja tema plaan kiirraudteevõrgu pikkus kolmekordistada tõenäoliselt ei realiseeru

23. Komisjoni praegune pikaajaline plaan kolmekordistada ELi kiirraudteeliinide pikkust 2030. aastaks (9700 km-lt 2008. aastal¹⁹ 30 750 km-ni 2030. aastaks), mis on sätestatud 2011. aasta valges raamatus ja Euroopa ühendamise rahastu määruses (põhjendus nr 11), ei põhine usaldusväärsel analüüsil. Arvestades liikmesriikide võlakohustuse suurust (peamine investor on liikmesriikide valitsemissektor), selle avaliku sektori investeeringu piiratud tasuvust ja kiirraudtee investeeringute tegemiseks praktikas kuluvat aega, on väga tõenäoline, et kiirraudteevõrku ei õnnestu kolmekordselt laiendada.

24. Kontrollikoja audititööst nähtub, et ehituse algusest kuni liinide kasutuselevõtmiseni kulub ligikaudu 16 aastat (**tabel 2**). Seda isegi juhul, kui arvesse ei võeta kavandamiseks vajalikku aega ega mahukaid ja aega nõudvaid tunneliehitustöid hõlmavaid projekte, nagu Brenneri baastunnel Müncheni–Verona lõigul.

¹⁷ CO₂-heide sõltub kasutatava elektri päritolust, rongide täituvusest ja sellest, kas rongiliiklusega vähendatakse märkimisväärselt maantee- ja lennuliiklust. Kiirrongide tarbitava elektrienergia tootmise ja kiirrongide suure täituvuse tõttu tekkiva reostuse kompenseerimiseks tuleb ligi meelitada märkimisväärne hulk teiste transpordiliikide reisijaid. Lisaks on paljude kiirraudteeliinide ehitamiseks vaja eraldada maad. Kiirraudteeliinid võivad läbida suure keskkonnaväärtusega alasid, kus rööbastee mõjub tõkkena, tekitab müra ja on visuaalselt häiriv, ning võib juhtuda, et kiirliini ehitamisega põhjustatava tohutu heitekoguse kompenseerimiseks tuleb liini käidata aastakümneid.

¹⁸ Näiteks Euroopa Keskkonnaamet ja Rahvusvaheline Raudteeliit.

¹⁹ Siin esitatud 2011. aasta valge raamatu näitaja on kaheldav, sest kontrollikoja andmed viitavad, et 2017. aasta lõpuks oli olemas ainult 9067 km kiirraudteeliine.

Tabel 2. Kavandamisest kasutuselevõtmiseni kuluva aja hindamine

Auditeeritud kiirraudteeliinid ja Müncheni–Verona lõik	Kavandamise algus	Tööde algus	Kasutuses*	Aeg kavandamise algusest	Tööde kestus aastates
Berliin–München	1991	1996	2017**	26	21
Stuttgart–München	1995	2010	2025*	30	15
Rein–Rhône	1992	2006	2011	19	5
LGV Est européenne	1992	2002	2016	24	14
Madrid – Barcelona – Prantsusmaa piir	1988	1997	2013	25	16
Eje Atlántico	1998	2001	2015	17	14
Madrid–León	1998	2001	2015	17	14
Madrid–Galicia	1998	2001	2019*	21	18
Milano–Veneetsia	1995	2003	2028*	33	25
Torino–Salerno	1987	1994	2009	22	15
München–Verona	1986	2003	2040*	54	37

*Kavandatud

** 52 km mitte enne aastat 2018.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

25. Üleeuroopalise transpordivõrgu määruses on sätestatud, millise põhitaristu peab Euroopa ehitama, et toetada ELi säästva liikuvuse eesmärgi. Selles kirjeldatakse, millised transpordinvesteeringud (põhivõrk) peavad valmima 2030. aastaks ja millised (põhivõrk) 2050. aastaks. Komisjoni hinnangul on põhivõrgu väljaarendamiseks vaja 0,5 triljonit eurot ja põhivõrgu väljaarendamiseks 1,5 triljon eurot²⁰.

26. Komisjonil ei ole otsustusõigust ega õiguslikke vahendeid või volitusi nõudmaks, et liikmesriigid täidaksid varem võetud kohustuse ehitada põhivõrgu valmimiseks vajalikud kiirraudteeliinid. Ka ei ole komisjonil sõnaõigust kahe või enama liikmesriigi vaheliste

²⁰ Allikas: Euroopa Komisjon, „Delivering TEN-T. Facts & figures” (Üleeuroopalise transpordivõrgu väljaarendamine. Faktid ja arvanded), september 2017 ning nõukogu järeldused edusammude kohta üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) ja Euroopa ühendamise rahastu (CEF) transpordiprogrammi rakendamisel, 15 425/17, 5. detsember 2017.

piiriüleste ühendustega seotud otsustes, sest Euroopa ühendamise rahastu määrus ja üleeuroopalise transpordivõrgu määrus²¹ ei võimalda komisjonil ELi prioriteete jõustada.

Liikmesriigid kavandavad ise oma riiklikke võrke ja otsustavad nende üle, mistõttu tekivad lünklikud ja halvasti ühendatud kiirliinivõrgud

ELi riikidevahelised koridorid ei ole prioriteetsed

27. Üleeuroopalise transpordivõrgu määruse lisades sätestatakse küll rajamisele kuuluvad kiirraudteeliinid, kuid nende ehitamise aja otsustavad liikmesriigid. Nemad eraldavad ka suurema osa vajalikest vahenditest ja ainult nemad vastutavad kõigi vajalike etappide läbiviimise eest (uuringud, load, hanked, seire ja järelevalve kõigi poolte üle). **IV lisas** on esitatud valitud külastatud liikmesriikide peamised tulemusnäitajad, mis annavad aimu nende riiklike võrkude omadustest. Nende näitajate kohaselt kasutatakse kiirrongiliine kõige rohkem Prantsusmaal (reisijakilomeetreid elaniku kohta ja reisijakilomeetreid kiirliinide kilomeetrite kohta), suurimad ehituskulud elaniku kohta (1159 eurot) ja kiirraudtee kõrgeim ELi kaasrahastamismäär elaniku kohta (305 eurot) on Hispaanias, ning kõige rohkem maksab ühe kilomeetri ehitamine elaniku kohta Itaalias (0,46 eurot).

28. Liikmesriikide sees osaleb protsessis palju pooli ja see, kas liin ka vastavalt algselt kavandatule rajatakse, sõltub paljudest teguritest ja parameetritest. Näiteks

- i) projekti „Eurocaprail” eesmärk oli ühendada kiirraudtee kaudu Brüssel, Luxembourg ja Strasbourg, nii et Luxembourgi ja Brüsseli vaheline lõik oleks läbitav 90 minutiga. Nõukogu leidis 1994. aasta detsembris Essenis toimunud kohtumisel, et see projekt on 30 suurima ehitusprioriteedi hulgas (tööd pidid algama hiljemalt 2010 ja lõppema 2020. aastal). Ent 2004. aastaks ei pidanud seda projekti riiklikuks prioriteediks enam ükski liikmesriik. Olgugi et EL on andnud tavaliini ajakohastamiseks 96,5 miljonit eurot, võtab Brüsselist Luxembourgi reisimine praegu aega kuni 3 tundi ja 17 minutit. See on kaks korda kauem, kui 2003. aastal

²¹ Euroopa ühendamise rahastu määruse artikkel 22 ja üleeuroopalise transpordivõrgu määruse artikli 38 lõige 3.

seatud eesmärk, ja peaaegu üks tund aeglasem kui 1980. aastal, kui sama vahemaa läbiti 2 tunni ja 26 minutiga. Seetõttu tekib lihtsalt olukord, et paljud potentsiaalsed rongireisijad reisivad autoga;

- ii) Hispaania on investeerinud uude kiirraudteevõrku. Et riiki selles tegevuses toetada, on EL investeerinud juba alates 1994. aastast Hispaania kiirraudteeliinidesse üle 14 miljardi euro. Hispaania tavarongide rööpmelaius on suurem kui mujal Euroopas, kuid Hispaania kiirvõrk kasutab ülejäänud ELis kasutatavat standardset rööpmelaiust. Kolmel auditeeritud liinil (Eje Atlántico liinil, Madridi–Galicia kiirraudteeliini ühel lõigul ja Madridi–Extremadura kiirraudteeliinil) kasutatakse aga endiselt traditsioonilist suuremat rööpmelaiust. See mõjutab toimimist: suurimaks sõidukiiruseks jääb 250 km/h (mis on palju väiksem kui Hispaania kiirraudteeliinide suurim sõidukiirus 300 km/h) ja teenuseid osutatakse kas laiarööpmelise veeremiga või spetsiifiliste muudetava rööpmelaiusega rongidega. Nende rongide rööpmelaiust tuleb vahetada. Hispaanias oli 2017. aasta jaanuaris 20 sellist rööpmelaiuse vahetamise süsteemi. Iga süsteem maksab kuni 8 miljonit eurot ja EL kaasrahastas nende ehitamist 5,4 miljoni euroga.

29. Olgugi et on allkirjastatud rahvusvahelised lepingud, mis kinnitavad poliitilist tahet ühendusi luua, ja Euroopa ühendamise rahastu määrusega pakutakse 40% kaasrahastamise stiimulit, ei ehitata liikmesriigid kiirraudteeliine, kui neid ei peeta riiklikuks prioriteediks, isegi kui selline liin asub riikidevahelises koridoris ja on põhivõrgu osa. Seda tähelepanekut kinnitas komisjoni aruanne Euroopa ühendamise rahastu vahehindamise kohta²².

²² „[---] liikmesriikide eelarvetes ei prioriseerita mitut riiki hõlmavaid piiriüleseid investeeringuid, et tagada ühtsele turule vajalik taristu.“ *Allikas*: Euroopa Komisjoni 14. veebruari 2018. aasta aruanne Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele Euroopa ühendamise rahastu vahehindamise kohta, SWD(2018) 44 final, COM(2018) 66 final, lk 6.

30. See vähendab ELi kaasrahastamise Euroopa lisaväärtust, sest kõige rohkem Euroopa lisaväärtust loovad piiriülesed ühendused. Peale selle võivad puuduvad või õigel ajal ehitamata ühendused minna ühiskonnale kalliks maksma²³.

Komisjonil puuduvad volitused, et nõuda piiriüleste projektide rajamist

31. Suured piiriülesed kiirraudteeprojektid eeldavad ELilt rohkem tähelepanu. Nende ehitustöid tuleb hoolikalt koordineerida, et projektide väljundid oleksid kasutusvalmis enam-vähem samal ajal ja ühendataks mõlemal pool piiri asuvaid liikmesriikide võrke.

32. Praegu ei ole komisjonil vajalikke vahendeid, et tõhusalt sekkuda, kui viivitused ühel pool piiri takistavad teisel pool piiri ehitatud kiirraudteetaristu õigeaegset kasutuselevõtmist. Lisaks on kõigil sidusrühmadel ehitamisele vastu seismiseks palju võimalusi, mis võivad põhjustada viivitusi või isegi peatada varem kokku lepitud projektide elluviimise.

33. On mitu näidet sellest, et ühes liikmesriigis rajatud väljundeid ei saa kasutada veel vähemalt kahe aastakümne jooksul, sest naaberriigis ei ole tööd lõpule viidud (vt **1. selgitus**).

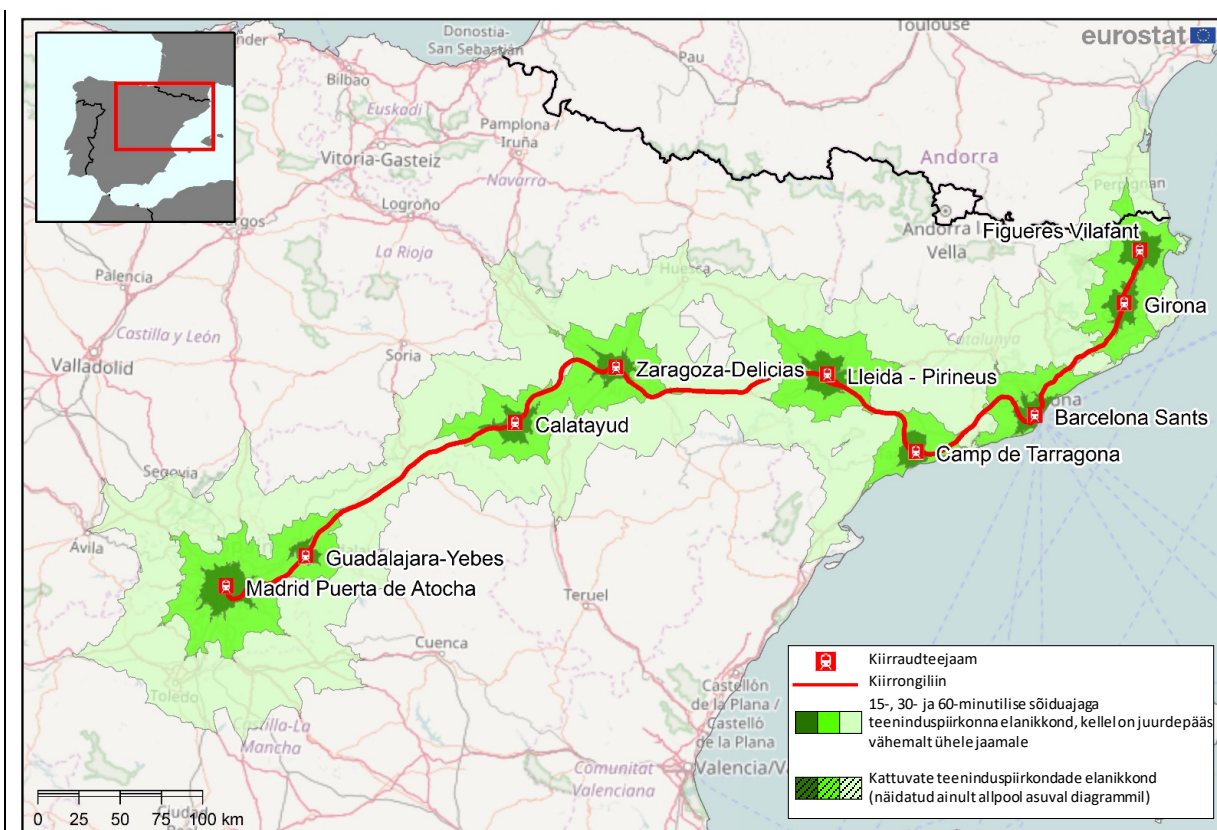
1. selgitus. Halvasti ühendatud liikmesriikide võrgud ja nende mõju

1. Müncheneri–Verona lõik ja Brenneri baastunnel: Austria, Itaalia ja Saksamaa erinevad ehitusprioriteedid ja ajakavad on tekitanud erineva läbilaskevõime ja võimalike kitsaskohtadega lükliliku võrgu kogu Skandinaavia–Vahemere koridoris kuni vähemalt 2040. aastani.

Iga päev Alpe läbivate veoautode arvu vähendamiseks on EL investeerinud Brenneri baastunnelisse, mis kuulub Müncheneri–Verona lõiku, juba alates 1986. aastast²⁴. Austriale ja Itaaliale on tunneli ehitamiseks antud 1,58 miljardit eurot ELi kaasrahastamist.

²³ 2015. aasta uuringus „Cost of non-completion of the TEN-T” (üleeuroopalise transpordivõrgu lõpetamata jätmise maksumus) näidati, millist hinda peab ELi majandus maksma, kui liikmesriigid ja muud sidusrühmad ei arenda õigel ajal välja põhivõrku kui uue üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika keskset osa: realiseerimata jääb 1,8% SKP kasvupotentsiaali ja loomata 10 miljoni inimaasta väärtuses töökohti. Allikas: Fraunhofer ISI 15. juuni 2015. aasta lõpparuanne, lk 14.

²⁴ Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE – Asse Ferroviario Monaco – Verona; Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002; Eisenbahnachse München – Verona - Technische Aufbereitung, 2002.



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Allikas: Euroopa Kontrollikoda ja Eurostat.

Austrias ja Itaalias viiakse tunneliehitus lõpule 2027. aastaks, kuid põhjapoolsel lõigul, mis asub enamjaolt Saksamaal, on ehitusega seotud tegevus vähene. Marsruuti ei ole veel kavandatudki ja see ei valmi enne 2035. aastat (Austria) ega isegi enne 2040. aastat (Saksamaa). Erinevalt Austriast ja Itaaliast ei paku Saksamaale huvi sellised sihtkohad nagu Innsbruck ja Verona, millel ei ole Saksamaa igapäevases liikluses suurt osa. Seetõttu ei ole Saksamaa seadnud prioriteediks põhjapoolse lõigu ehitamist, kuigi sellega toetataks eesmärki arendada 2030. aastaks välja põhivõrk. See tähendab, et investeeringute tegelikuks kasutamiseks kulub üle poole sajandi ja et üle 1,5 miljardi euro on sisuliselt ootel kauem kui kaks kümnendit.

2. Portugali–Hispaania ühendus (Extremadura)

Lissaboni ja Madridi ühendamiseks kavatseti rajada kiirraudteeliin, kuid plaan on seiskunud, sest valitsemissektori suurt võlga arvestades peeti seda liiga kulukas. Hoolimata sellest, et Portugalile on juba uuringuteks ja ettevalmistustöödeks antud ELi kaasrahastamist 43 miljonit eurot, ei ole piiriülest kiirraudteeühendust rajatud. Tavaraudteeliin lõpeb Évoras. Auditi ajaks oli Portugali poolel juba töödega algust tehtud, kuid Hispaania poolel oli ehitustegevus jõudnud piirist ligikaudu kuue kilomeetri kaugusele (vt nool **1. fotol**).

1. foto. kiirraudteeliini Madrid–Lissabon puuduv lüli piiripunktis



Allikas: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Kuigi poliitikaraamistiku keskmeks oli eelkõige põhivõrgu väljaarendamine 2030. aastaks²⁵, on selles poliitikas veel palju puudusi. Näiteks Brenneri baastunneli piiripunkti ehitustööde hindamisel täheldas kontrollikoda järgmist:

- i) Üleeuroopalise transpordivõrgu piiriüleste projektide puhul on suureks probleemiks hanked: puuduvad suunised menetluslike riskide vähendamiseks; puudub piiriüleste projektide ühtne õigusraamistik; Austria ja Itaalia territooriumi ehitustöödel kasutatakse nii erinevaid hankedokumente, -lepinguid ja raamatupidamissüsteeme kui ka erinevaid keeli; erinev on ka vaidluste lahendamise kord.
- ii) Puudub lihtsustatud kord projekti elluviimise hõlbustamiseks ja kiirendamiseks (näiteks ühtsed kontaktpunktid, mille loomist soovitas kontrollikoda juba eriaruandes nr 23/2016²⁶); puudub ühtne asutus, mis ühtlustaks formaalsusi

²⁵ Määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 38 lõige 3.

²⁶ Eriaruanne nr 23/2016: „Eli meretransport – palju ebamõjusaid ja jätkusuutmatuid investeeringuid”. Vt eelkõige 2. soovitusel punkt a.

mõlemal pool piiri (näiteks võidakse raudtee ehitamisele kohaldada erinevaid keskkonnavalaseid õigusakte ja erinevate liikmesriikide kohtud võivad sidusrühmade taotluste suhtes erineva seisukoha võtta).

35. Et enamik ehitustöödest põhineb asjaomaste liikmesriikide ja ELi vahelistel rahvusvahelistel lepingutel ning kiirraudteeliinid asuvad rahvusvahelistes koridorides, jälgivad ELi koordinaatorid koridoride tasandil tööde edenemist ja käsitlevad seda koridoride teemalistel Euroopa foorumitel. Nendel koordinaatoritel on parem ülevaade sellest, mis koridoris toimub – või ei toimu – (ja nad teavitavad korrapäraselt vajalikest muudatustest²⁷), kuid samas ei ole neil õiguslikke volitusi.

36. Lisaks projektide elluviimise piiriülesele koordineerimisele puudub veel mitu aspekti: i) konkreetse koridoriga tegelevad üksused, mis seiraksid pikaajaliselt tulemusi ja mõju tulevaste kiirraudtee investeeringute huvides; ii) õigus- ja haldusmeetmete arvu ja kestust ei piirata ajaliselt ning puudub kindel üksus, kellele saaks kaebuse esitada; ning iii) koridoride ehitustööde arengu hindamisel lähtutakse ühistest peamistest tulemusnäitajatest, mis on endiselt väljundipõhised²⁸. Nagu kontrollikoda juba väitis meretransporti käsitlevas eriaruandes²⁹, keskendub Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet järelevalves ehitamisele (väljundid) ning ei käsitle tulemusi ega liinide kasutamist. Seega ei hinnata tulemusi ega mõju, ja ühelgi asutusel ei ole ülevaadet sellest, kas ELi kaasrahastatud põhivõrgu koridoride projektid on täitnud ka tulemuspõhised eesmärgid.

²⁷ Näiteks korrapärastes ühistes eduaruannetes.

²⁸ Raudteetaristu projektide peamised tulemusnäitajad: võrgu elektrifitseerimise tase; rööpmelaius 1435 mm; Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi rakendamine (ja raudtee-kaubaveo projektide puhul liini kiirus (≥ 100 km/h), teljekoormus ($\geq 22,5$ t) ja rongi pikkus (740 m)).

²⁹ Eriaruanne nr 23/2016: „ELi meretransport – palju ebamõjusaid ja jätkusuutmatuid investeeringuid”. Vt eelkõige punkte 80 ja 81.

Otsused ei põhine usaldusväärsel tasuvusanalüüsidel

Igal pool ei vajata väga suuri kiirusi

37. Kiirraudteetaristu on kallis: auditeeritud liinid maksid keskmiselt 25 miljonit eurot/km (välja arvatud kulukamad tunneliehitusprojektid) ja Brenneri baastunneli kogukulud olid sootuks 145 miljonit eurot/km. Aja jooksul maksumused suurenevad: viimased ehitustööd (Milano–Veneetsia ja Stuttgarti–Müncheni liin) viitavad üle 40 miljoni euro/km suurustele summadele, mis on tingitud maanappusest, linnatranspordisõlmede läbimisest ning viaduktidest ja arvukatest tunnelitest. Kulud aga saaksid olla väiksemad, ilma et see mõjutaks palju raudteeliiklust.

38. Suured kiirused on iseenesest mõistetavalt kiirraudteeliinide oluline tunnusjoon³⁰, mis võimaldab kiirraudteel konkureerida lennutranspordiga ja on vastukaaluks erasõiduki kasutamise mugavusele reisi viimastel kilomeetritel. Samas ei määra kiirraudteesüsteemi tulemuslikkust ainult liinil saavutatav suurim teoreetiline kiirus, vaid ka rongide tegelik kiirus. Seepärast analüüsis kontrollikoda auditeeritud kiirraudteeliinide kiiruskasutust, keskendudes reisiaegadele ja keskmistele kiirustele.

39. Kiirrongiliinidesse investeerimine on põhjendatud vaid juhul, kui on võimalik saavutada suur kiiruskasutus: mida suuremad on rongitransporti kasutatav inimeste arv (tulevane nõudlus), reisi kestust puudutav elastsus³¹ ja kiiruskasutus, seda suuremat kasu toob kiirrongiliini väljaarendamine.

40. Auditeeritud liinide kiiruskasutuse analüüs (***V lisa***) näitab, et keskmiselt sõidavad rongid liinidel kiirusel, mis on ainult ligikaudu 45% liini projekteeritud kiirusest. Vaid kahel liinil oli liikluse keskmine kiirus üle 200 km/h ja ühelgi liinil ei ületanud keskmine kiirus 250 km/h. Valminud kiirraudteeliinidest väikseim kiiruskasutus on kiirliinil Madrid–León (39%

³⁰ Šveitsis kasutatakse teistsugust lähenemisviisi: prioriteediks on teenuse täpsus ja korrapärasus, reisijatele edastatava teabe selgus ning reisijateveo teenused, mitte kiirus.

³¹ Sellest sõltub, kas võimalikud reisijad on nõus muutma oma käitumist, kui reisi kestus muutub: nõudluse suur elastsus näitab, et suhteliselt paljud reisijad on nõus kasutama raudteetransporti, kui reisi kestus lüheneb.

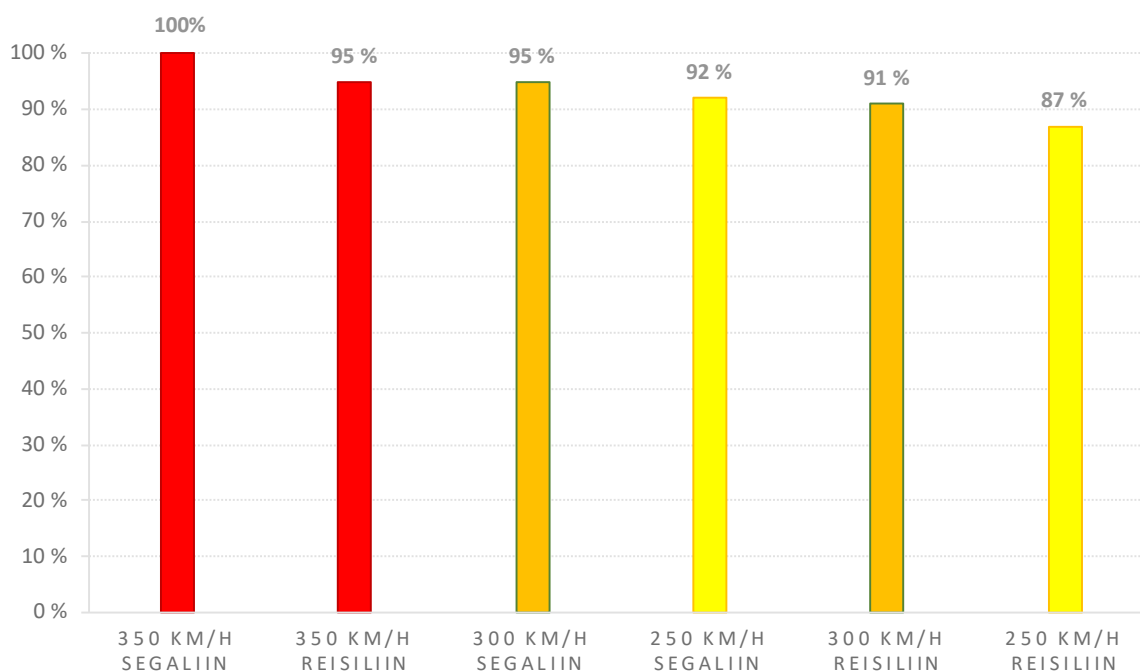
projekteeritud kiirusest). Piiriülesel Figueresi–Perpignani lõigul kasutatakse samuti ainult 36% projekteeritud kiirusest, sest liinil on segaliiklus. Projekteeritud kiirusest nii palju väiksem keskmine kiirus näitab, et seatud eesmärkide täitmiseks oleks piisanud palju odavamast ajakohastatud tavaliiinist, mis tekitab küsimusi finantsjuhtimise usaldusväärsuse kohta.

41. Seetõttu tuleb igale juhtumile läheneda eraldi, et otsustada, kas täiemahuline ülikiire liin on vajalik. See on tähtis otsus, sest suurema projekteeritud kiiruse juures on ka ehituskulud suuremad. Liine, mille suurim kiirus on kuni 160 km/h, on vähemalt 5% odavam ehitada kui suurema kiirusega liine, sest kiiremate liinide rööpapaaride vaheline kaugus peab olema laiem. Kiirustel kuni 160 km/h on standardvahe 4 meetrit; üle selle kiiruse peab liini rööpapaaride vahel olema vähemalt 4,5 meetrit. See tähendab, et tunnelid peavad olema laiemad ja see on omakorda kulukam.

42. Samuti on nn segakiirraudteeliini (kombineeritud reisijate- ja kaubavedu) kulud suuremad kui ainult reisijateveoks rajatud kiirliinil, sest kallete ja kurviraadiuste tõttu ei ole koridore võimalik nii paindlikult ühendada ning selliste koridoride ehitamiseks kulub tavaliselt rohkem maad. Ka segaliinide hoolduskulud on suuremad, sest taristut kasutatakse intensiivsemalt.

43. Segaliinid on kulukamad kui ainult reisirongidele mõeldud kiirliinid. Ühest uuringust ilmnes, et vahe on kuni 5%, ja kuni 13%, kui ainult reisijatevedu hõlmava liini piirkiirus on 250 km/h (joonis 5).

Joonis 5. Kiirraudteeliinide ehitusmaksumuste erinevused



Allikas: Lissaboni ülikooli RAVE uuring (5. august 2009); võrdlus segakiirliiniga, mille maksimaalne kiirus on 350 km/h (võrdlusalus 100).

44. Kõige asjakohasema variandi valik võib säästa miljoneid eurosid. Näiteks rajatakse Müncheni–Verona lõigul Brenneri baastunneli auditeeritud ossa kiirraudteeliin.

Kiirusandmed seda aga ei õigusta: Müncheni ja Verona vahelisel tavarongiliinil on praegu 13 peatust ja jaamades peatutakse kokku 41 minutit (12,6% kogu reisiajast). Reis Münchenist Veronasse kestab 5 tundi ja 24 minutit. Isegi kui sõiduaeg lüheneks 3,5 tunnini, oleks liini keskmine kiirus pärast Brenneri kiirraudteeliini valmimist endiselt ainult 115 km/h. Seda on endiselt liiga vähe, et õigustada täiemahulise kiirliini ehitamist.

Kulutõhusust kontrollitakse harva

45. Kiirraudteetaristut on kulukam ehitada ja hooldada kui tavaraudteed. Praegustes tingimustes ja võrreldes ajakohastatud tavaliiinidel sõitvate rongidega võivad ülikiired teenused, mille kiirus on 300 km/h või enam, lühendada reisiaega piiratud määral. Seepärast tuleks kiiruste suurendamiseks kaaluda ülikiirete liinide rajamise asemel võimalust ajakohastada olemasolevaid tavaliiine, sest see võib säästa märkimisväärselt kulusid.

46. Itaalias ja Saksamaal kasutatakse head tava: projektid, mille ettevalmistusetapp on juba alanud või õiguslikud kohustused tekkinud, hinnatakse üle enne iga uut programmietappi, veendumaks, et nende omadused vastavad endiselt vajadustele. Selline projektide ülevaatamine toob esile, kuidas projekteerimisel tehtud valikud säästavad märkimisväärselt kulusid, kuid mõjutavad tulemuslikkust vaid vähesel määral. Näiteks järel dati Veneetsia–Trieste lõiku puudutava projekti ülevaatamisel, et liini konfiguratsiooni muutmisega säästetaks 5,7 miljardit eurot, kuid reisiaeg pikeneks vaid 10 minutit, mis tähendab 570 miljoni euro suurust säästu iga täiendava reisiminuti kohta (**tabel 3**).

Tabel 3. Kiirraudteeliini ja tavaliiini maksumuse võrdlus: Veneetsia–Trieste

Liini konfiguratsioon	Projekteeritud kiirus (km/h)	Maksumus (mld eurodes)	Reisi kestus (min)	Sääst (mln eurodes/min)
Uus kiirraudteeliin (300 km/h)	300	7,5	55	570
Ajakohastatud tavaliiin	200	1,8	65	

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

47. Seda Itaalias ja Saksamaal levinud tava ei kasutata teistes külastatud liikmesriikides: seal hinnatakse ainult kiirraudteeliini rajamise kava ega kaaluta, kas lõik või isegi kogu liin tegelikult vajaks kiirraudteed või kas konkreetse projekti eesmärgid täidetakse ka tavaliiini ajakohastamisega.

48. Kontrollikoda analüüsis ka kulutõhusust, hinnates investeerimiskulude ja auditeeritud kiirraudteeliinidel tegelikult säästetud aja suhet (**tabel 4**). Analüüs näitab, et iga säästetud reisiminut maksab keskmiselt 90 miljonit eurot. Näitajad jäävad vahemikku 34,5 miljonit eurot (Eje Atlántico kiirraudteeliinil) ja 369 miljonit eurot (Stuttgarti–Müncheni kiirraudteeliinil).

Tabel 4. Auditeeritud kiirraudteeliini maksumus kilomeetri ja säästetud minuti kohta

Auditeeritud liin	Pikkus (km)	Kogumakumus (mln eurodes)	Säästetud reisiaeg (min)	Maksumus iga säästetud minuti kohta (mln eurodes)
Berliin–München	671	14 682	140	104,87
Stuttgart–München	267	13 273	36	368,69
Rein–Rhône	138	2 588	75	34,51
LGV Est européenne	406	6 712	130	51,63
Madrid – Barcelona – Prantsusmaa piir	797	12 109	305	39,70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34,61
Madrid–Galicía	549	7 684*	110	69,85
Madrid–León	345	5 415	95	57,00
Milano–Veneetsia	273	11 856	49	241,96
Torino–Salerno	1 007	32 169	192	167,55
Kokku/keskmise	4 618**	109 084	1 207	90,38

* Kogu liini hinnangulise maksumuse ja reisiaja analüüs hõlmab Madridi–Leóni kiirrongiliiniga (välja arvatud Guadarrama tunnel) kattuvat osa pikkusega 133 km.

**Koos 445 km pikkuse Müncheneri–Verona lõiguga on auditeeritud liinide kogupikkus 5063 km.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Liikmesriigid ei võta otsustamisel aluseks tasuvusanalüüse

49. Kiirliinid on kulukas investeering ja enne kui tehakse otsus, kas ehitada või mitte, on ülitähtis õigesti analüüsida kõiki peamisi kulusid ja tulusid. Kui tasuvusanalüüse kasutatakse nõuetekohaselt, on enne otsustamist võimalik nende põhjal hinnata projekti ühiskondlikku investeeringutasuvust, ühiskonna soovi selle järele ja projekti kasulikkust. Positiivset otsust peaks toetama ka liini positiivne panus sotsiaalsesse heaolusse (nt tulude ja kulude suhe on suurem kui 1, st saadav kasu ületab projekti kulud), suur nõudlus (nt nõudluse suur kasv) ja võimalike alternatiivide analüüs (nt kiirraudteeliini ehituse võrdlus tavaliini moderniseerimise lahendusega).

50. Kontrollikoda palus väliseksperdil teha võrdlev analüüs auditeeritud kiirraudteeliinidega seotud eri tasuvusanalüüside kohta. Ekspert jõudis järeldusele, et tasuvusanalüüsidesse suhtutakse kui kõigest kohustuslikku haldusetappi ja neid ei kasutata paremate otsuste langetamise ega sidusrühmade kaasamise vahendina. Kontrollikoda peab tähelepanuväärseks alljärgnevaid näiteid.

- i) ELi kaasrahastamine kiideti heaks Prantsusmaa projektile nr 2007-FR-24 070-P (kiirraudteeliini Rein–Rhône idalõik), kuigi selle kohta oli koostatud negatiivse majandusliku nüüdispuhasväärtusega tasuvusanalüüs. Ühe teise Prantsusmaa kiirraudteeprojekti (projekt nr 2010-FR-92 204-P, Mulhouse'i ja piiri vahelise liini ajakohastamine kiirrongide ja Intercity-Expressi liikluse võimaldamiseks) kohta ei olnud tasuvusanalüüsi tehtud, kuid EL rahastas projekti sellegipoolest;
- ii) otsusele rajada Saksamaale Halle/Leipzigi–Erfurti–Ebensfeldi ja Stuttgarti–Wendlingeni–Ulmi lõigud ei eelnenud tasuvusanalüüse. Ehitusotsused tehti poliitilistel alustel ja tasuvusanalüüs tehti alles hiljem (järelanalüüs), et tõendada projekti sotsiaal-majanduslikku kasumlikkust;
- iii) enamikus uuringutes Hispaania kohta, olenemata piirkonnast ja projekti omadustest, saadi väga sarnaseid tulemusi ning suhteliselt väike tulude ja kulude suhe (ligikaudu üks). Tegelikult on mõne projekti sotsiaalne mõttekus väga piiratud (näiteks kiirraudteelõik Venta de Bañose – León ei olnud paljude tundlikkusstsenaariumide alusel sotsiaal-majanduslikult mõttekas), kuid need viiakse ellu sellele vaatamata;
- iv) Brenneri telje tasuvusanalüüsi ei ole ajakohastatud 2007. aastast saati. Tulude ja kulude tegur oli 2007. aasta analüüsis 1,9. Vahepeal on aga Brenneri baastunneli kavandamine ja ehitamine viibinud ligikaudu 11 aastat: algelt eeldati, et tunnel valmib 2016. aastaks, kuid nüüd ei oodata seda enne 2027. aastat. Suurem osa hiljutistest andmetest näitab, et tunneli prognoositud maksumus on ligikaudu 9,3 miljardit eurot (koos inflatsiooniga). 2002. aastal prognoositud maksumus ja 2013. aasta hinnang erinevad 46% (5,9 miljardilt eurolt 8,6 miljardi euroni) ning nüüd prognoositakse kaubaveo vähenemist. Need tegurid vähendavad märgatavalt tulude ja kulude suhet ning muudavad 2007. aasta tasuvusanalüüsi andmed reisijate arvu ja kaubaveo kohta ebarealistlikuks. Komisjoni nimel kõnealust valdkonda haldav Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet ei pidanud seda küsitavaks.

51. Euroopa ühendamise rahastu 2015. aasta projektitaotluste puhul hindas amet enne Euroopa ühendamise rahastu vahendite eraldamist projektide tasuvust. Kontrollikoja hinnangul aitab see parandada tulevaste otsuste kvaliteeti. Praegu ei hinda Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet (ega ka korraldusasutused koostöös liikmesriikidega täidetava eelarvega ühtekuuluvuspoliitika kulutuste valdkonnas) aga enne ELi kaasrahastamise heakskiitmist ei iga säästetud minuti maksumust ega uute kiirraudteeliinide võimaliku alternatiivina olemasolevate tavaliiinide ajakohastamise maksumust.

Ülekulud ning ehitustööde ja kasutuselevõtmise viibimine on tavalised, mitte erandlikud nähtused.

52. ELi eelarve ei kannata kiirraudtee investeeringute ülekulude tõttu, sest algselt kokku lepitud toetus on ka maksimaalne kaasrahastatav summa. Kuigi ülekulud kaetakse liikmesriikide eelarvest, hindas kontrollikoda ülekulude ja viivituste ulatust nii projekti kui ka liini tasandil. Kontrollikojale kättesaadavate andmete põhjal on ülekulud projektide tasandil kokku 5,7 miljardit eurot ja liinide tasandil 25,1 miljardit eurot (vastavalt 44% ja 78%).

53. Hinnatud 30 projektist kolme puhul ületasid ülekulud algse prognoositud maksumuse enam kui 20% võrra ja kõik auditeeritud kiirraudteeliinid osutusid kavandatust enam kui 25% kallimaks (**tabel 5**). Suurimad ülekulud olid Saksamaa rongiliinidel: liini Stuttgart–München ülekulu küündis 622,1%ni.

Tabel 5. Ülevaade kuludest km kohta ja võrdlus hinnangutega

Auditeeritud raudteeliin	Kogupikkus (km)	Kogumaksumus (mln eurodes)**	Algne hinnanguline maksumus (mln eurodes)	Tegelik ülekulu (%)	Ehituse algne hinnanguline maksumus km kohta (mln eurodes)	Lõplik maksumus km kohta (mln eurodes)
Berliin–München	671	14 682	8 337	76,1%	12,4	21,9
Stuttgart–München	267	13 273	1 838	622,1%	6,9	49,7
Rein–Rhône	138	2 588	2 053	26,1%	14,9	18,8
LGV Est Européenne	406	6 712	5 238	28,1%	12,9	16,5
Madrid – Barcelona – Prantsusmaa piir	797	12 109	8 740	38,5%	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3%	12,5	15,7
Madrid–León	345	5 415	4 062	33,3%	11,8	15,7
Madrid–Galicia*	416***	5 714***	andmed puuduvad	andmed puuduvad	andmed puuduvad	13,7***
Torino–Salerno*	1 007	32 169	andmed puuduvad	andmed puuduvad	andmed puuduvad	31,9
Milano–Veneetsia*	273	11 856	andmed puuduvad	andmed puuduvad	andmed puuduvad	43,4

*Raudteeliini tasandil hinnanguline maksumus puudub, seega on võimalike ülekulude prognoosimine võimatu.

**Auditi tegemise aja seisuga ja ka lõpetamata rongiliinide puhul: Stuttgart–München, Madrid–Galicia ja Milano–Veneetsia.

***Arvutatud raudteelõigu Medina del Campo–Galicia kohta ja seetõttu on välja jäetud 133 km pikkune lõik, mis kattub kiirraudteeliiniga Madrid–León.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda. Kõik arvud on esitatud nominaalväärtustes.

54. Märkimisväärsed olid ka hilinemised projektide tasandil: kontrollikoja auditeeritud 30 projektist hilinesid kaheksa vähemalt ühe aasta võrra ja pooltel rongiliinidel (viiel kümnest auditeeritud rongiliinist) oli esinenud enam kui kümne aasta pikkuseid viivitusi. Milano–Veneetsia rongiliini valmimise hilinemine esialgsete prognoosidega võrreldes kujuneb prognooside kohaselt kõige pikemaks (18 aastat).

55. Kõige suurem projekti ülekulu oli 83% jaama Stuttgart 21 puhul (**2. foto**), mis sai ELilt toetustena 726,6 miljonit eurot.

2. foto. Ehitustööd jaamas Stuttgart 21



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

56. Selle projekti puhul kasvasid tiheda asustusega kesklinna tunneli rajamise kulud ebarealistlike esialgsete kuluprognoside ning geoloogiliste, keskkonnaalaste ja kohaliku kogukonna kultuuripärandi aspektide ebapiisava hindamise tõttu. 2003. aastal prognoositud 4,5 miljardi euro suurune ehituse kogumaksumus suurenes 2013. aastaks 6,5 miljardi euroni ja nüüdseks 8,2 miljardi euroni (2018. aasta jaanuaris kättesaadav värskeim hinnang). See tähendab, et erinevus võrreldes algse lepinguga on 3,7 miljardit eurot. Seni on kõik rahastamispartnerid keeldunud katmast rohkem kulusid, kui algses rahastamislepingus ette on nähtud.

57. Ka selle jaama väljaehitamisel tekib märkimisväärne viivitus, kuna esialgu plaaniti ehitustöödega 2008. aastaks valmis saada. Juba tööde algus venis 2001. aastast 2009. aastasse ja praeguste hinnangute kohaselt lõpetatakse tööd 2025. aastaks.

58. Lõpuks hindas kontrollikoda 18 projekti³² puhul, kui kaua kulus aega rongiliinide tegeliku kasutuselevõtni pärast seda, kui ELi kaasrahastatud tööd olid lõpule viidud. Kuue projekti puhul toimus käivitamine hiljemalt üks kuu pärast ehitustööde lõppu. Kahe projekti puhul hilines kasutuselevõtt umbes ühe aasta võrra; kuue projekti puhul oli hilinemine kaks aastat; veel ühe puhul hilineti neli aastat; kaks projekti Saksamaal hilinesid aga kaheksa aastat (need projektid lõpetati 2015. aasta lõpuks ja praegu prognoositakse, et rongiliin enne 2023. aasta lõppu tööle ei hakka). Ühel teisel juhul (Hispaania ja Prantsusmaa vaheline piiriülene rongiliin Figueres–Perpignan) ei saanud rongiliini kasutada enne 22 kuu möödumist (kuigi see oli täielikult välja ehitatud), sest see ei olnud ühendatud ülejäänud võrguga liini kummaski otsas.

Kodaniku arvamus: tegelik hinnang reisijateveoteenuste ja raudteejaamade ning nende teeninduspiirkonna reisiaegade, hindade ja ühenduste kohta

Reisiajad ja piletihinnad on olulised edutegurid

59. Kontrollikoda analüüsis kiirraudtee konkurentsivõimet, paludes ühel reisikorraldajal uurida kõige odavamaid edasi-tagasi reisi piletite hindu, reisiaegu ja ühenduste arvu antud päevadel nii auditeeritud rongiliinide äri- kui ka turistiklassis. Kontrollikoja metoodika kokkuvõtte ja asjakohased andmed on esitatud **VI lisas**. See võimaldas kontrollikojal arvutada välja keskmised hinnad kilomeetri kohta ja reisi kestuse minutites.

60. Piletihinnad võivad erineda suures ulatuses (nt olenevalt kellaajast ja eripakkumiste olemasolust). Ometi oli selle töö ulatus piisav (andmeid koguti enam kui 5000 edasi-tagasi reisi kohta), et võimaldada kontrollikojal realistlikult hinnata reisivõimalusi auditeeritud rongiliinide lähte- ja sihtkohtade vahel. Nimetatud analüüs tõi välja järgmised sõnumid:

- i) kiiruse kohta: kiirraudtee on sageli palju kiirem (keskmiselt 30–50% reisi kestusest) kui tavaraudtee. Lennureis (õhukutõusust maandumiseni) on kiirem kui kiirraudteereis. Hinnates aga reisi tegelikku kogukestust kesklinnast kesklinna,

³² Kolmekümnest auditeeritud projektist üksteist on kas endiselt töös või ei viidud neid nõuetekohaselt ellu, mis põhjustab ELi vahendite märkimisväärse vabastamise. Valminud projektide puhul ei olnud kasutuselevõtu kuupäeva auditi tegemise ajaks kindlaks määratud.

sealhulgas sõit lennujaama ja pardalemineku protseduurid, pakub kiirraudtee sageli konkurentsi;

- ii) piletihindade kohta: kiirraudteereis on sageli palju odavam kui lennureis. Viimasel hetkel broneeritud piletid on mõlema transpordiliigi puhul kallimad kui varakult broneeritud piletid. Saksamaal on kiirraudteeliini Stuttgart–München piletite hinnad madalamad kui tavaraudtee piletihinnad;
- iii) pakutavate kiirraudteeteenuste arv kõigub aasta jooksul märgatavalt. Ühenduste kättesaadavus on tähtis: mõnel kiirraudteeliinil toimub palju reise (nt Saksamaal 50–60 reisi päevas), samas kui kahel neljast auditeeritud rongiliinist Hispaanias (Madrid–Santiago ja Madrid–León) ja kahel auditeeritud Prantsuse raudteeliinil toimus väga vähe reise;
- iv) mõnel auditeeritud marsruudil ei ole tavaraudteel reisimine praktiline; näiteks kestab reis tavaraudteel Roomast Torinosse üle 20 tunni. Kiirraudteel kulub aega poole võrra vähem ja lennureis kestab sellest vaid kümnendiku. Liinil Madrid–Santiago on olukord sarnane;
- v) äriklassireisijate poolest kõige edukamad ühendused (nt Madrid–Barcelona; Torino–Rooma; Pariis–Strasbourg) on ka kõige kallimad. Üldiselt maksab kiirraudtee reisikilomeetri kohta kõige rohkem Prantsusmaal (äri- ja puhkusereisid).

61. Kiirraudtee tegeliku konkurentsivõime hindamiseks analüüsiti reise kogukestust kesklinnast kesklinna ja saadaolevate võimaluste hindu. Kontrollikoda muutis nelja rongiliini andmete analüüsi veelgi täpsemaks ja arvutas asjaomased arvnäitajad, võrreldes kiirraudtee-, tavaraudtee- ning lennu- ja maanteetransporti, lisades seega eraautode ja kaugliinibusside kasutamise kulud³³ (**tabel 6**).

³³ Alates turu hiljutisest liberaliseerimisest on paljudes liikmesriikides toimunud bussiteenuste valdkonnas muljetavaldav kasv. Näiteks Saksamaal suurenes reisijate arv kolmelt miljonilt 2012. aastal 25 miljonini 2015. aastal (allikas: „*Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*“, Prof Yves Crozet, Lyoni ülikool, 2015).

Tabel 6. Uksest ukseni reisi analüüs valitud kiirraudteeliinidel

	MADRID, Puerta del Sol – BARCELONA, Plaça de Catalunya		ROOMA, Piazza del Campidoglio – MILANO, Piazza del Duomo		BERLIIN, Potsdamer Platz – MÜNCHEN, Marienplatz		PARIIS, Place de la Concorde – STRASBOURG, Place du Château	
Vahemaa	607–698 km		572–661 km		587–654 km		466–548 km	
Transpordiliik	Aeg	Hind (eurodes)	Aeg	Hind (eurodes)	Aeg	Hind (eurodes)	Aeg	Hind (eurodes)
Autotransport	10:40–18:20	138–190	10:40–18:40	180	10:00–16:40	95–142	8:40–12:20	44–79
Lennutransport	6:30–8:00	227–253	6:30–7:00	140	6:30–8:00	146	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad
Bussitransport	16:20–18:00	36–49	15:00–21:00	40	17:00–23:00	45–79	13:00–22:40	33–55
Tavaraudteetransport	11:30–12:00	124–128	9:00–23:00	61–103	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad
Kiirraudteetransport	6:00–8:20	159–181	6:50–9:00	23–205	8:30–10:30	66	5:10–5:30	158–165

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

62. Kahe linnasüdame vahelise reisi analüüs näitas järgmist:

- i) Madridi ja Barcelona vahel on kiirraudteeühendus kiireim reisivõimalus: isegi lennureis võtab uksest ukseni kauem aega ja on kallim. See selgitab, miks kiirraudtee on oma turuosa sellel liinil viimastel aastatel märkimisväärselt suurendanud. Tegelikult on õhu- ja raudteetranspordi omavaheline suhe alates liini avamisest 2008. aastal muutunud: 85:15-lt 38:62-le 2016. aastal. Sellist analüüsi võib kasutada kiirraudteetranspordi edukuse hindamiseks ja tehtud investeeringute jätkusuutlikkuse mõõtmiseks;
- ii) Rooma ja Milano liinil juhivad reisi kestuse mõttes samuti lennu- ja kiirraudteetransport. Aja jooksul on rongide arv suurenenud ja piletihinnad vähenenud. Kiirraudtee omandab seetõttu aegamööda suurema turuosa, seda ka pikamaa-tavaraudteetranspordi arvel;
- iii) Berliinist Münchenisse on võimalik reisida tavaraudteel, kuid ümberistumisi on palju. Lennureis on kiirem, kuid kallim. Kiirraudtee on kiiruselt teine võimalus ja see on odavam. Kuigi bussireis on kõige odavam, heidutab reisi kestus;

- iv) Pariisi ja Strasbourgi vahel lennu- ega tavaraudteeühendust ei ole. Kiirraudtee on reisi kogukestuse mõttes kõige kiirem, kuid piletihinnad on palju kõrgemad kui auto või bussiga reisides.

63. Kontrollikoja üldine järeldus on, et reisi kogukestus ja hinnatase on mõlemad olulised edutegurid. Koos tõhusalt toimiva liiniveoga (sagedased rongid, mis väljuvad ja saabuvad täpselt), võivad need tegurid aidata tulevast kiirraudteetransporti tugevdada.

Veelgi tuleb parandada rongipiletite müügi süsteemi ja reisijateveoteenuste andmete seiret

64. Kiirraudteed käsitlevatest uuringutest³⁴ ilmneb, et piletimüügi paindlikkus ja täpsus edendavad rahvusvahelist konkurentsivõimet ja aitavad kaasa jätkusuutlikule edule. Neid võiks edasi arendada.

65. Raudteetranspordi piletimüügisüsteemid on lennunduses kasutatavatest palju halvemad. Näiteks on ühtsed e-piletilahendused, nagu need, mis võimaldavad broneerida enam kui üht transpordiettevõtjat hõlmavaid või piiriüleseid reise, palju lihtsamad lennutranspordis kui raudteetranspordis. Samuti ei ole peaaegu ühtegi kombineeritud lennu-/kiirraudteereisi otsingumootorit.

66. Komisjon on hakanud oma raudteeturu seirekava platvormi kaudu koguma teenuseid käsitlevaid andmeid ja raudteevõrkude kasutamise muutuste ning raamtingimuste arengu näitajaid. Need andmed on aga seni olnud ebajärjekindlad, sest ühiseid standardeid enne 2017. aasta lõppu laiaulatuslikult ei kasutatud. Kiir- ja tavaraudteeliinide võrdlemiseks kogutakse praegu kiirraudtee kohta ainult piiratud mahus andmeid; need hõlmavad kasutustasusid, läbilaskevõime jaotust, taristuinvesteeringuid ja avalike teenuste osutamise kohustust.

³⁴ *Allikas:* Florence School of Regulation, „Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity?“ (Odav lennu- ja kiirraudteetransport: kasutamata täiendavuse võimalus?), märts 2014.

67. Kuni 2017. aastani puudus ka ühiselt kokku lepitud määratlus mõiste „täpsus” kohta. Seepärast erinevad sõidugraafikust kinnipidamise täpsuse andmed ELis suuresti. Vastavalt määruse (EÜ) nr 1371/2007 artikli 28 lõike 2 nõuetele edastavad raudteeveo-ettevõtjad ERADISE andmebaasi aruandeid teenuste täpsuse ja reisijate rahulolu kohta, aga kuna nende aruannete jaoks ei ole ühist metoodikat ega standardraamistikku, on neid keeruline kasutada ja need ei anna reisijatele olukorrast selget ülevaadet. Komisjon on tellinud Eurobaromeetri uuringuid, et jälgida reisijate rahulolu raudteeteenustega. Viimane uuring avaldati 2013. aastal ja jätku-aruannet oodatakse 2018. aasta juuni lõpuks. Eelkirjeldatud küsimuste alases seires vajatakse ELi tasandil veel märkimisväärset edasiminekut.

Tähtis on nii jaamade arv kui ka asukoht

68. Jaamade paras arv on rongiliini edu ja selle tegevuse jätkusuutlikkuse seisukohast ülioluline³⁵. Kui liinil on vahepeatusi vähe või neid ei ole üldse, on lähtekohast sihtkohta jõudmise üldine kiirus suur ja konkurentsivõime teiste transpordiliikidega võrreldes kõrge; ometi on see jätkusuutlikkusele kahjulik, sest rongiliini saab kasutada vähem selle ümbruses elavaid inimesi. Kui aga liinil on peatusi rohkem, on selle keskmine kiirus väiksem ja kaalul on konkurentsivõime võrreldes teiste transpordiliikidega, kuid peale saab tulla rohkem inimesi, mis suurendab piletitulu.

69. Kontrollikoda uuris peatuste arvu auditeeritud rongiliinidel ja sellest reisiaegadele ja liini teenuste konkurentsivõimele tulenevat mõju ning nende juurdepääsetavuse, ühenduvuse ja elavdavat mõju. Täielik teave ja kõik peamised andmed selle jaamade analüüsi kohta on

VII lisas.

³⁵ Vt ka: Prantsusmaa kõrgeima kontrolliasutuse eriaruanne 2014: „*LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE*” ja iga-aastane avalik aruanne 2013, mis käsitleb rongiliini LGV Est-Européenne „*La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop*”.

70. Ametlikest sõiduplaanidest saadud andmed näitavad, et iga vahepeatatus pikendab reisi kogukestust keskmiselt 4–12 minutit³⁶ ja vähendab keskmist kiirust 3–16 km/h³⁷. Jaamade arv on vahemikus neli (LGV Rein–Rhône) kuni 15 (liinil Berliin–München) ja vahemaa nende vahel on väga erinev (sama kiirraudteeliini kahe peatuse pikim vahe on 253 km, lühim on 26 km). Auditeeritud liinidel osutatakse eri liiki teenuseid³⁸ (näiteks liinil Madrid–Barcelona pakuvad mõned rongid peatusteta teenust enam kui 621 km pikkusel lõigul, samas kui sama liini teised rongid teenindavad erineva sagedusega ka vahejaamu). Suurim ajavahe kõige otsesema ja kõige rohkemate peatustega rongiteenuse vahel on 72 minutit (liinil Berliin–München).

71. Kiirliini kasutajate võimaliku arvu hindamiseks uuris kontrollikoda ka kõigi auditis käsitletud kümne kiirrongiliini ja nelja piiriülese liini teeninduspiirkonda³⁹. Mõne jaama vahetus teeninduspiirkonnas ei ole piisaval arvul reisijaid ja jaamad asuvad üksteisele liiga lähedal. See vähendab kiirraudteeliini teenuste üldist tulemuslikkust, sest rongid peavad liiga sageli peatuma (kuigi palju uusi reisijaid peale ei tule), või see muudab rongliikluse igapäevase juhtimise vastuvõetava kasutajate arvu tagamiseks liiga keerukaks.

72. **VIII lisa** sisaldab koondtulemusi ja peamisi andmeid kõigi auditeeritud kiirraudteeliinide jaamade kohta. Näiteks (vt **joonis 6**) hoolimata asjaolust, et liini Madrid–Barcelona–Prantsusmaa piir teeninduspiirkond on väga suur (mis seletab selle edu), on mõne liinile jääva jaama teeninduspiirkond (nt Guadalajara-Yebes või Calatayud) väga väike. Arvestades jaamast 15-minutilise teekonna kaugusel elavate inimeste väga väikest arvu, on põhjust kahelda, kas nendes jaamades kiirraudteeliini peatuste säilitamine on kulutõhus ja

³⁶ Nt liini Madrid–Barcelona otserong sõidab 150 minutit, samas kui rongid, mis peatuvad ka Guadalajaras või Calatayudis, Zaragozas, Lleidas ja Camp de Tarragonas, sõidavad 190 minutit.

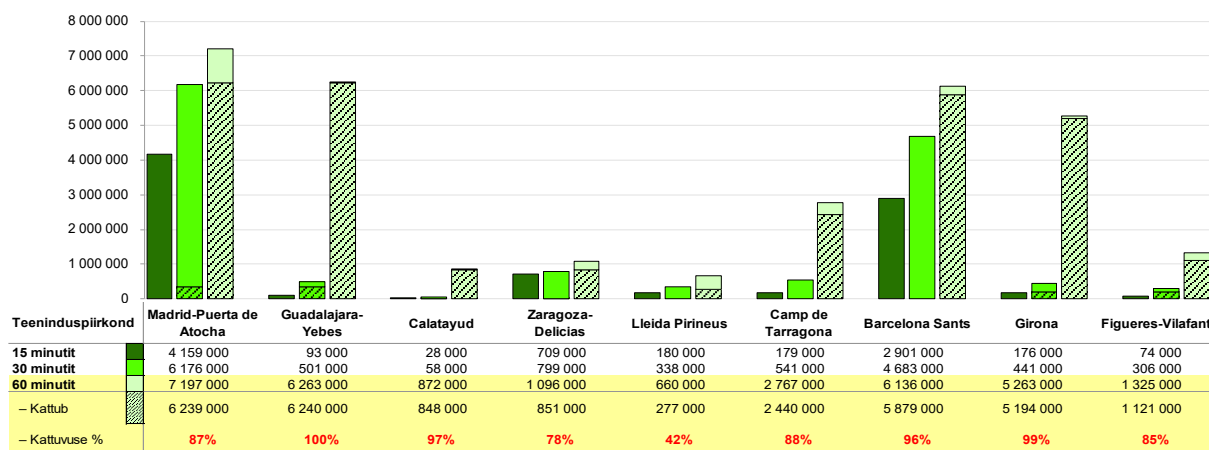
³⁷ Nt liini Madrid–Barcelona otserong sõidab keskmiselt 268 km/h, samas kui rongid, mis peatuvad ka Guadalajaras või Calatayudis, Zaragozas, Lleidas ja Camp de Tarragonas, sõidavad keskmiselt 211 km/h.

³⁸ Välja arvatud liinid Milano–Veneetsia ja Eje Atlantico kiirrongiliinid, kus kogu kiirrongiliiklus käib sama peatumiskava järgi.

³⁹ Vt ka eriaruanne nr 21/2014, punkt 53 jj, kus kontrollikoda kasutas sarnast tehnikat.

tulemuslik (60 minuti kaugusele ulatuva teeninduspiirkonna 100% kattuvus Guadalajara jaamaga tuleneb selle lähedusest Madridile).

Joonis 6. Kiirraudteeliini Madrid–Barcelona–Prantsusmaa piir jaamade analüüs



Allikas: Euroopa Kontrollikoda ja Eurostat.

73. Kuigi komisjonil on plaanis ühendada 2050. aastaks kõik põhivõrgu lennujaamad raudteevõrguga, eelistatavalt kiirraudteega, on praegu vaid mõnes kiirraudtee jaamas kiire otseühendus lennujaamaga. Kiirraudtee- ja lennutransport võivad üksteist täiendada (reisijate lennujaama toomisega võib kiirraudtee laiendada lennujaama teeninduspiirkonda ja lennureisijad võivad otsustada antud lennujaama kasutada, sest seal on pärast maandumist olemas sujuv ja kiire raudteeühendus). Kontrollikoda leidis siiski, et reisijate jaoks on kiirraudtee- ja lennutranspordi kombineerimine keerukas. Näiteks, kuigi kiirrongiliin Madrid–Barcelona möödub lähedalt Hispaania kahest kõige suurema koormusega lennujaamast (Madrid-Barajas ja Barcelona-El Prat, mida 2016. aastal kasutasid vastavalt 50,4 miljonit ja 44,2 miljonit reisijat⁴⁰), ei ole kavas neid kiirraudteeteenuste kaudu kiirraudteevõrguga ühendada⁴¹.

⁴⁰ Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles, Aena 2016.

⁴¹ Praegu viiakse Euroopa ühendamise rahastu kaasrahastatud projekti 2015-ES-TM-0173-S osana läbi Madrid-Barajase lennujaama kiirraudteega ühendamise teostatavusuuringut ja teabeuuringut lennujaama kohandamise kohta kiirraudteeteenuste jaoks.

74. Selleks et kiirraudteejaamad oleksid edukad ja konkurentsivõimelised, peaks neil olema hea asukoht.

- i) Nad peaksid olema reisijatele paljude transpordiliikidega, sealhulgas jalgsi ja jalgrattaga, lihtsasti ligipääsetavad ning pakkuma sobivaid ühistranspordirajatisi ja taskukohaste hindadega parkimiskohti.
- ii) Nad peaksid pakkuma mitut hästi toimivat kiirraudteeühendust ning kogu päeva jooksul piisaval arvul ronge.
- iii) Nad peaksid soodustama ümbruskonnas majandustegevust (elavdav või taaslinnastav mõju).

75. Kontrollikoda analüüsis 18 kiirraudteejaama (kaks iga auditeeritud liini kohta) juurdepääsetavust, ühenduvust ja nende elavdavat mõju. Kogu teave, sealhulgas kasutatud kvantitatiivsed kriteeriumid, on **IX lisas**. Kontrollikoja analüüsis nähtub, et 14 jaama puhul võiks juurdepääsu parandada. Näiteks Meuse'i TGV jaam (**3. foto**) rongiliinil LGV Est-Européenne on halvasti juurdepääsetav: nagu nool näitab, asub jaam eraldatud maakohas. Jaama jõudmise ainsaks vahendiks on mõni kohalik bussiliin ja jaamas on väike eraautode parkla.

3. foto. Meuse'i TGV jaam



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

76. Kontrollikoda leidis ka, et seitse jaama ei olnud sobiva suurusega: neli olid reisijate arvu jaoks liiga suured ja kolm liiga väikesed. Neljas jaamas ei osutatud avalikkusele üldteenuseid. Viiel jaamal ei olnud häid transpordiühendusi ning veel seitse jaama oleksid vajanud paremaid ühendusi.

77. Aja jooksul toimunud muutusi analüüsides (näiteks muutused tööturul, kinnisvaraturul ning ligimeelitatud ettevõtete ja loodud töökohtade arv) ei näinud kontrollikoda auditeeritud kiirraudteeliinide 15 jaama puhul 18st mingit selget taaselistavat mõju. Belfort-Montbéliard'i jaama avamine liinil Rein-Rhône julgustas avama ümbruskonnas kauplusi ja hotelle ning võimaldas piirkonna haigla ümber paigutada. Kahel teisel juhul loodi jaamade uuendustöödega – seoses kiirraudteeteenuste saabumisega – lihtsamad ühendused naabruskonna asulate vahel, mida raudteerööpad varem eraldasid. See osutab, et

kiirrongiliinid võivad piirkonnas juba alanud või oodatavat majanduslikku arengut toetada, kuid iseenesest nad kohaliku majanduse õitsengut ei tekita⁴².

Kiirraudtee jätkusuutlikkus: ohus on ELi eraldatava kaasrahastamise tulemuslikkus

78. Kui soovitakse, et kiirraudteeliin oleks edukas ja investeering jätkusuutlik, peaks liin vedama suurt hulka reisijaid. Kontrollikoda hindas seda elementi kahel viisil: võrdles aja jooksul veetud reisijate arvu ja analüüsis liini teeninduspiirkonnas elavate inimeste arvu.

Reisijaarvude analüüs: kolm seitsmest valminud kiirraudteeliinist veavad vähem reisijaid kui eesmärgiks seatud üheksa miljonit inimest aastas

79. Teaduslikest ja ametkondlikest allikatest saadud võrdlusaluse põhjal peaks kiirrongiliinil olema edu tagamiseks ideaaljuhul üheksa miljonit reisijat või avamisaastal vähemalt kuus miljonit reisijat⁴³. Tegelikult veeti 2016. aastal rohkem kui üheksa miljonit reisijat vaid kolmel liinil (Madrid–Barcelona, Torino–Salerno ja LGV Est-Européenne). Kontrollikoja auditeeritud seitsmest valminud kiirrongiliinist kolmel (Eje Atlántico, Rein–Rhône ja Madrid–León) oli reisijate arv palju väiksem⁴⁴. Nende rongiliinide taristu maksumus oli 10,6 miljardit eurot ja ELi-poolne kaasrahastamine 2,7 miljardit eurot. See tähendab, et nendel rongiliinidel on suur risk kulutada ELi kaasrahastamist ebatulemuslikult.

⁴² Uuring „Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe” came to similar conclusions”. Allikas: Prof Y. Crozet: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>.

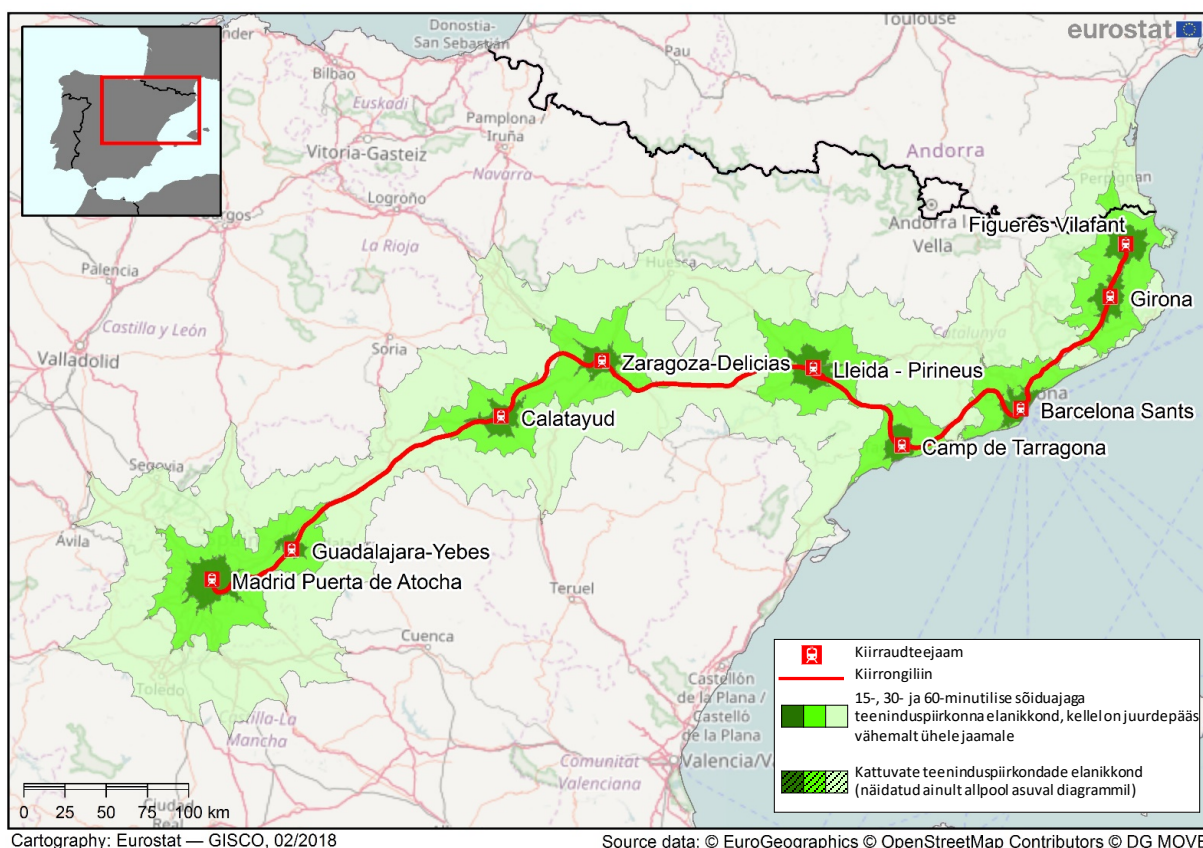
⁴³ Arvnäitaja 9 miljonit reisijat on kirjas
i) uuringus „In what circumstances is investment in HSR worthwhile?” (Millistel tingimustel on investseering kiirraudteesse tasuv?), De Rus, Gines ja Nash, C.A., dokumendihoidla Munich Personal RePEc Archive (MPRA), detsember 2007 ning
ii) Euroopa Komisjoni investeerimisprojektide tasuvusanalüüsi juhendis, 2008, lk 84 (viimases, 2014. aasta väljaandes komisjoni tasuvusanalüüsi võrdlusalust enam ei ole).

⁴⁴ Analüüsis ei arvestatud kiirrongiliini Berliin–München, sest see avati alles 2017. aasta detsembris.

Teeninduspiirkonna analüüs rongiliini ääres elavate inimeste arvu kohta: üheksal 14st auditeeritud kiirraudteeliinist ja raudteelõigust ei ole piisaval arvul potentsiaalseid kliente

80. Kontrollikoda tegi ka teeninduspiirkonna analüüsi, et hinnata toimingute võimalikku jätkusuutlikkust liinide tasandil (vt joonis 7). VIII lisa sisaldab ka koondtulemusi ja peamisi andmeid kõigi auditeeritud kiirraudteeliinide kohta.

Joonis 7. Kiirliini Madrid–Barcelona–Prantsusmaa piir teeninduspiirkonna analüüs



Allikas: Euroopa Kontrollikoda ja Eurostat.

81. Üheksal 14st auditeeritud kiirraudteeliinist ja piiriülesest ühendusest ei olnud viieteistkümne- ja kolmekümneminutilise teekonna kaugusele ulatuvas teeninduspiirkonnas piisaval arvul reisijaid, et kiirraudteeliin oleks edukas. Need liinid olid Madrid–León, Eje Atlántico, Madrid–Galicia, Milano–Veneetsia, Rein–Rhône, Stuttgart–München, München–Verona, Figueres–Perpignan ja Basque Y. Tasub märkida, et selle kriteeriumi alla kuuluvad ka kolm liini, mis ei saavutanud reisijate arvule seatud võrdlusalust (vt eespool).

82. Edu põhjuste mõistmiseks analüüsis kontrollikoda kiirraudtee edukust ka üleilmses kontekstis (**2. selgitus**).

2. selgitus. Shinkanseni käitamine

Shinkanseni rong (**4. foto**) ja kiirraudteeliiklus Jaapanis võimaldavad võrrelda kiirraudteeliiklust laiemalt üleilmsel tasandil.

550 km pikkune kiirraudteeliin Tokyost Osakasse on väga edukas, vedades 163 miljonit reisijat aastas. Edul on palju põhjuseid: rongiliin ühendab mitme miljoni elanikuga megalinnu, rongid sõidavad eraldi rööbastel väga suure sagedusega (kuni 433 rongi päevas), teenused on äärmiselt usaldusväärsed ja täpsed (2016. aastal oli keskmine hilinemine terve aasta peale vähem kui 24 sekundit), ning jaamades on liini ääres rakendatud tiptasemel turvameetmed ja reisijatele pakutakse piisavat tuge.

4. foto. Shinkanseni rong Tokyo keskraudteejaamas



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Kiirraudtee konkurentsivõime võrreldes teiste transpordiliikidega: „saastaja maksab” põhimõtet veel ei kasutata

83. Kiirraudtee konkurentsieelis on piiratud. Kui Jaapani Shinkansen jääb konkurentsivõimeliseks ka enam kui 900 km pikkustel reisidel, on Euroopa kiirraudtee üldiselt konkurentsivõimeline 200–500 km pikkustel vahemaadel, kus reis vältab kuni neli tundi. Tänu paindlikkusele reisi lõppetapis (nn viimane miil) on väiksemate kui 200 km pikkuste vahemaade puhul peamine transpordivahend auto, samas kui lennutransport on kõige konkurentsivõimelisem pikematel reisidel.

84. CO₂-põhine maksustamissüsteem on vahend, mille abil saab arvesse võtta eri transpordiliikide keskkonnamõju. Praegu ei ole üheski ELi liikmeriigis süsteemi, mis oleks võrreldav Šveitsi sihtotstarbelise raudteetaristu fondiga, mida osaliselt rahastatakse riiki läbivatele veoautodele kehtestatud maksudest. Šveitsi süsteem vähendab maksumaksjate finantskoormust raudteevõrgu ehitamisel ja hooldamisel, sest see suunab ühele transpordiliigile kehtestatud maksust saadava tulu otse teise liiki tehtavate investeeringute toetamiseks.

85. ELis ei ole praegu ühtegi maksustamissüsteemi, milles eri transpordiliikide puhul võetaks arvesse nii „kasutaja maksab” kui ka „saastaja maksab” põhimõtet, et raudtee konkurentsivõimet suurendada. Varem on üritatud muuta mitmeliigilise transpordi tingimusi, võttes arvesse eri transpordiliikide väliskulusid, kuid enamjaolt on need katsed ebaõnnestunud. Sellegipoolest on maksustamine kui kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise vahend jätkuvalt paljudes valitsustes aruteluteemaks. Näiteks Prantsusmaal arutatakse praegu (taas⁴⁵) ristrahastamise süsteemi kasutuselevõttu, samas kui Itaalia rahastab 2018. aastal Brenneri baastunneli ja selle lõunapoolsete juurdepääsuliinide ehitust 1997. aastal loodud sihtotstarbelise fondi kiirteemaksust laekuvast tulust⁴⁶.

⁴⁵ Veoautode keskkonnamaksu „eco-taxé poids lourds” põhimõtte üle Prantsusmaal 2008. aastal korra juba hääletati mitmepoolse arutelu „Grenelle de l’Environnement” raames, kuid 2014. aastal otsustati neid sätteid praktikas mitte rakendada.

⁴⁶ 27. detsembri 1997. aasta seaduse nr 449/1997 artikli 55 lõige 13, avaldatud 30. detsembri 1997. aasta ELT 302 kaasandes, lk 5–113.

Sujuv ja konkurentsivõimeline piiriülene kiirraudteeliiklus ei ole veel kõigile kättesaadav

Arvukate tõkete tõttu on veel pikk tee käija, enne kui ELi turud muutuvad

kiirraudteeliinide jaoks avatuks ja neil valitseb konkurents

86. Kiirliinide tõhus konkurents võib teenuste kvaliteeti märgatavalt parandada ja alandada ELis reisijate jaoks hindu. Praegu on väga üksikutel juhtudel kiirrongiliinide vahel tegelik konkurents (raudteeoperaatorite vaheline konkurents on olemas Itaalias ja vähesel määral Austrias⁴⁷). Itaalia kiirraudteeliinil Torino–Salerno konkurentsi tekkimine tõi reisijatele paremad teenused. Liinil on rohkem ronge, mille vahel valida (lisandunud ettevõtja käitab 2017.–2018. aasta sõidugraafikus igal liinil 34 igapäevast ühendust) ja piletihinnad on odavnenud vähemalt 24%⁴⁸. ERA töötajad, kellega kontrollikoda vestles, nimetasid sarnast positiivset mõju Austria puhul: konkurents turgu valitseva raudteeveo-ettevõtja ja uue osaleja vahel tõi kliente juurde – ka turgu valitsevale ettevõtjale.

87. Samas ei olnud Prantsusmaal ja Hispaanias kiirraudteeteenuste turg veel avatud ja kiirraudteeliinidel konkurents puudus. Need liikmesriigid soovivad oodata kuni 2020. aasta järgse ajani, et hinnata, kas turgu valitsevad raudteeveo-ettevõtjad on valmis reisijate kaugveoteenustele konkureerima. Isegi pärast 2020. aastat, kui rongiliine käsitletakse kui avalike teenuste osutamise kohustusega käitiseid, saavad need liikmesriigid teatavatel tingimustel anda 10-aastase ajapikenduse, mis tähendab, et tõeliselt avatud konkurents võib lükkuda edasi koguni 2035. aastani.

88. Neljandas raudteepaketis sätestatud turu järkjärgulise avamise kõrval on raudteesektoris endiselt palju tavaid, mis takistavad tõeliselt tõrgeteta ELi kiirraudteevõrgu reaalsuseks muutmist ja võivad takistada uusi välismaiseid osalejaid kiirraudteeliinidel

⁴⁷ Kuigi turg on Austrias põhimõtteliselt avatud, ei korraldata kahjumit tootvatele raudtee-reisijateveo teenustele võistupakkumisi. Saksamaal on turg avatud, kuid turgu valitseval raudteeveo-ettevõtjal ei ole kiirrongiliinidel ühtegi olulist konkurenti. Konkurents valitseb ka kiirrongiliinil Stockholm–Göteborg; lisaks tegutseb Euroopas rahvusvaheliste marsruutide käitajaid, kes üksteisega ei konkureeri. Need ei ole uustulnukad, vaid tavaliselt turgu valitsevate raudteeveo-ettevõtjate äripartnerlused (nt Eurostar, Thalys, Thello).

⁴⁸ G. Adinolfi, „La guerra dei prezzi”, *La Repubblica*, 15. oktoober 2017.

konkureerimast. Nende tavade hulka kuuluvad tehnilised ja haldustõkked ning muud koostalitlusvõime takistused. Seda, mida see praktikas reisijate jaoks tähendab, on kirjeldatud **3. selgituses**.

3. selgitus. Mõju, mida avaldab reisijatele sujuva piiriülese rongiliikluse puudumine

1. Liinilõigul München–Verona puuduv koostalitlusvõime põhjustab peatumist ja hilinemisi Brenneri jaamas

Liikmesriikides on enam kui 11 000 erinevat eeskirja, mille kategoriseerimisega ERA praegu tegeleb, et nende arvu hiljem vähendada hakata. Piiriülese raudteetranspordi ühiseid eeskirju ei ole. Saksamaal ja Austria on ühtlustatud käsitusviis, kuid Itaalia kohaldab jätkuvalt teistsuguseid eeskirju⁴⁹. Selle tulemuseks on kohustuslik vahepeatus Austria-Itaalia piiril: kõik rongid peavad piiril peatuma, et teha operatiivseid muudatusi, mida nõutakse Itaalia ja Austria siseriiklikes õigusaktides, kus on kehtestatud erinevad nõuded. Reisirongid peavad peatuma vähemalt 14 minutiks (**5. foto**), kuid kaubaronge peetakse kinni 45 minutit. Sellised viivitused on väga olulised, arvestades et kiirraudteeliini München–Verona tehtud mitme miljardi suuruse taristuinvesteeringu eesmärk on saavutada kokku 114-minutiline ajasääst.

⁴⁹ Näiteks i) vahetatakse Austria-Itaalia piiril vedurijuhte: kui Saksamaa ja Austria õigus nõuab ainult üht saksa keelt rääkivat vedurijuhti, on Itaalia nõue, et litsentseeritud itaalia keelt rääkivaid vedurijuhte peab olema kaks; ii) Saksamaal ja Austrias on nõutavad rongi tagaosas asuvad reflektorplaadid; Itaalias ei ole reflektorplaadid lubatud, vaid nõutakse tagatulesid; iii) Itaalia ei aktsepteeri Saksamaa raudteeameti tehtud tehnilisi kontrolle ja nõuab piiril oma sõltumatuid tehnilisi kontrolle.

5. foto. Reisijad ootavad Brenneri jaamas oma reisi jätkumist



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

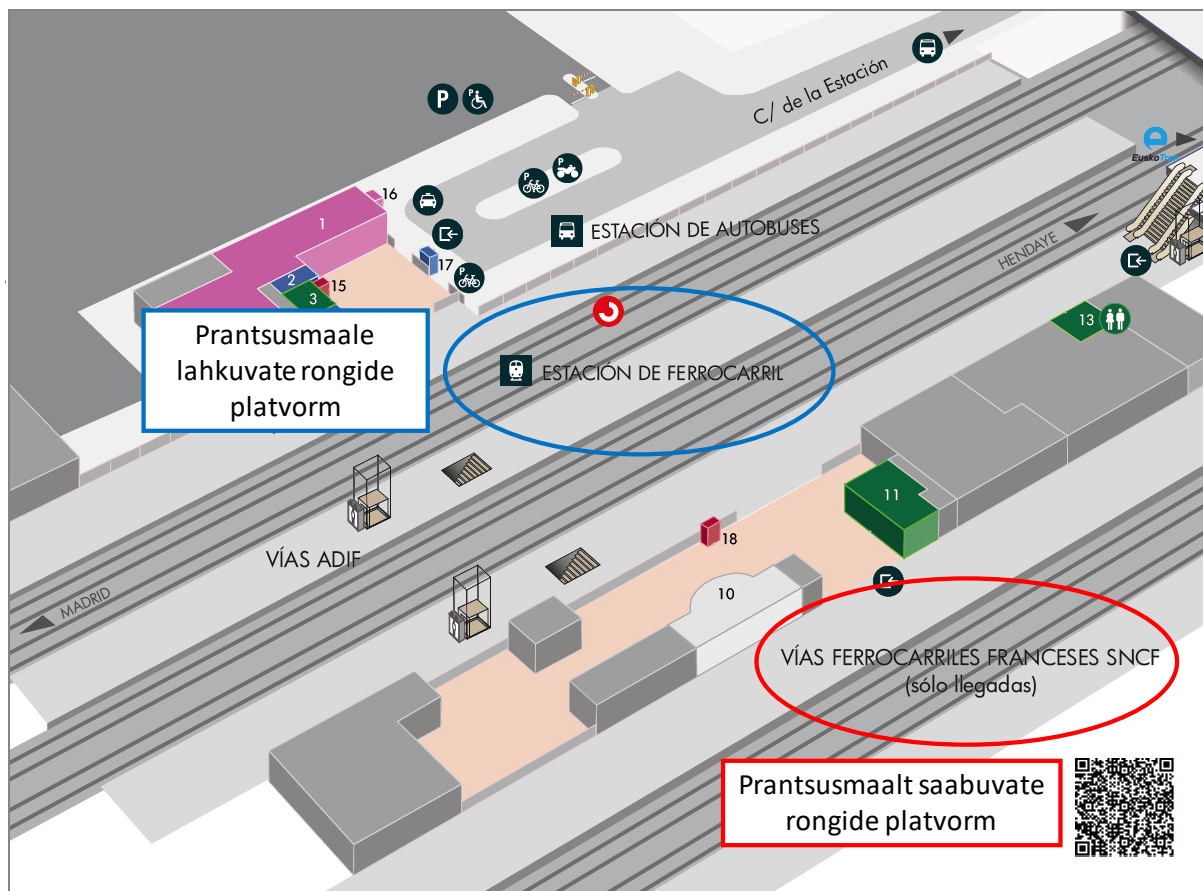
Kontrollikoda juhtis sellele probleemile tähelepanu juba oma eriaruandes nr 8/2010⁵⁰. Kaheksa aastat hiljem ei ole meie soovitudele praktikas ühtegi muudatust järgnenud. Külastatud liikmesriikides ütlesid riiklikud ametiasutused kontrollikojale, et töötingimusi või töökeeli käsitlevatest erinevatest riiklikest eeskirjadest tulenevaid probleeme on kõige parem lahendada, kehtestades ELi hõlmavad ühtlustatud eeskirjad. Näiteks kasutatakse lennutranspordis ainult üht töökeelt (inglise keel); see aitab vähendada kontinentidevahelisi tõkkeid ja peaks lahendama ka sarnased liikmesriikidevahelised probleemid.

2. Prantsusmaa ja Hispaania vaheliste taristuühenduste puudumine (Atlandi ookeani telje piiriülene marsruut) sunnib reisijaid ümber istuma ja teisele platvormile minema

Kuna enamik Bordeaux' ja Hispaania piiri vahelisest lõigust ei ole Prantsusmaa jaoks esmatähtis, on piiril olev taristu endiselt vananenud ning ei ühildu ega sobi hästi nüüdisaegse kiirraudteevõrguga. Prantsusmaa ei ole valmis sellesse taristusse investeerima (seetõttu ei taotle ta ELilt rahastust) ning see mõjub halvasti Hispaania ja Portugali ühendustele ELi võrguga Atlandi ookeani koridoris. Piiri Hispaania poolel käivad tööd Baski kiirraudteevõrgu ühendamiseks ülejäänud Hispaania võrguga (ELi eraldatud kaasrahastamine on 318 miljonit eurot). Seetõttu peavad kõik reisijad praegu piiri ületamiseks teisele platvormile minema ja ümber istuma (**6. foto**).

⁵⁰ Eriaruanne nr 8/2010 „Üleeuroopaliste raudteetransporditelgede toimimise parandamine: Kas ELi investeeringud raudteeinfrastruktuuri on olnud mõjusad?“

6. foto. Kõik reisijad peavad Prantsusmaa ja Hispaania piiril ümber istuma



Allikas: ADIF, Euroopa Kontrollikoja selgitustega.

Raudtee kasutustasud: liiga keerukad ja võivad konkurentsi takistada

89. Raudteetransporti käsitleva ELi õigusraamistiku kohaselt peab taristuettevõtja (raudteeveo-ettevõtjast eraldiseisev üksus) lubama igal käitajal kasutada rongiliine, kui too osaleb nende hoolduskulude katmises. Need raudtee kasutustasud avaldavad võrgu jätkusuutlikkusele erinevat mõju. Sõltuvalt sellest, milline on kehtestatud tasude suurus, võivad nad aidata tagasi teenida osa taristuinvesteeringu kulusid ja kui need on piisavalt väikesed, võivad tasud ka raudteetranspordis konkurentsi ergutada, võimaldades uutel turule tulijatel osaleda.

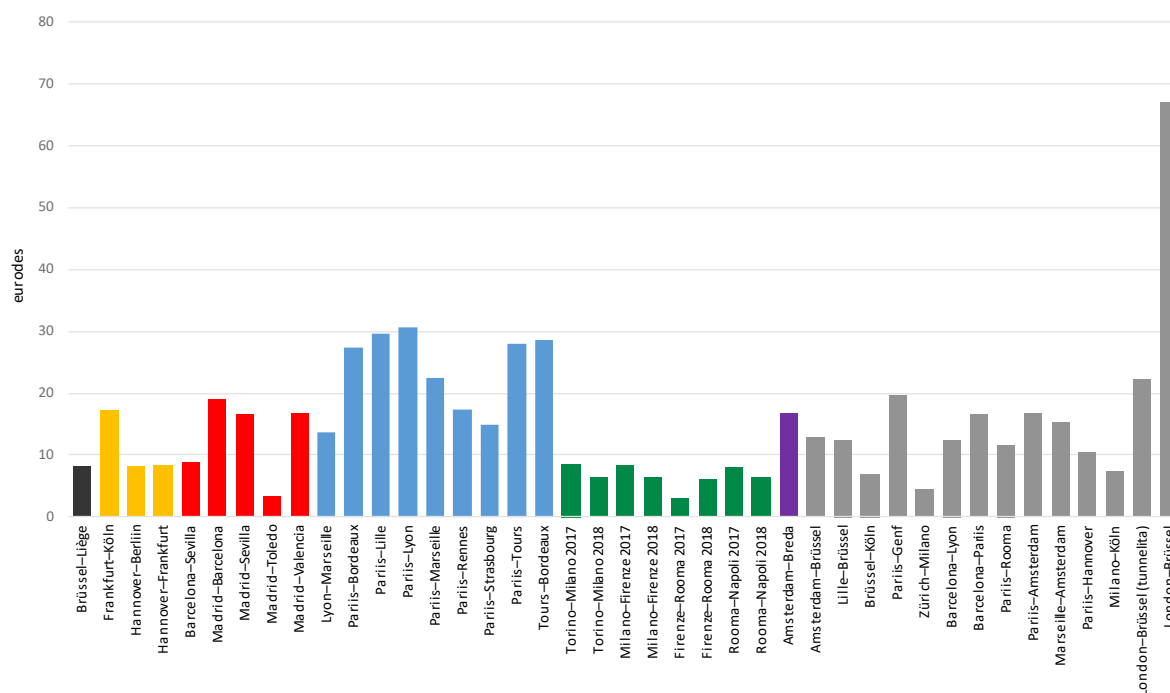
90. Direktiiviga (EL) nr 2012/34/EL⁵¹ nõutakse, et raudtee kasutustasud kehtestatakse eelkõige rongiteenuse käitamise otseste kulude alusel. Tasude suuruse üle otsustamise põhimõtted erinevad liikmesriigiti aga märkimisväärselt⁵², peamiselt seetõttu, et õigusaktid lubavad kasutada paljusid parameetreid. Kõigis külastatud liikmesriikides kohaldati konkreetsete kulukategooriate (nagu taotletud kellaaeg või kitsaskohtade olemasolu või puudumine) arvessevõtmiseks nn lisatasusid.

91. Rahvusvaheline Raudteeliit on teatanud, et raudtee kasutustasusid ei arvutata läbipaistvalt. Need muutuvad korrapäraselt ja nende suhtes kohaldatakse mitte vähem kui 56 muutujat, mistõttu tulemused on väga erinevad. Seda kinnitab joonis 8, kus on toodud raudtee kasutustasude täpne suurus kiirraudteega ühendatud valitud ELi lähte- ja sihtkoha paaride puhul, millest nähtub, et tasud on tõepoolest väga erineva suurusega. Näiteks Prantsusmaal on raudtee kasutustasud väga suured ja Itaalias palju väiksemad.

⁵¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

⁵² Näide: Itaalias sisaldavad kasutustasud nii taristuettevõtja otseseid kulusid kui ka muid kulusid, mida reguleeriv asutus peab „tõhusaks ja mõistlikuks”, samas kui Saksamaa raudtee kasutustasude poliitika eesmärk on saada ronge käitavatelt ettevõtjatelt tagasi suur osa taristukuludest. Austrias põhinevad raudtee kasutustasud tegevuskuludel; Prantsusmaal kehtestatakse raudtee kasutustasud kahe kriteeriumi alusel: käitamissammas, kus kasutatakse ökonomeetrilisi mudeleid, et hinnata piirkulusid, mis põhinevad raudteeliini kasutamisel (umbes 30% kasutustasust), ja majandusliku väärtuse sammas, mis on kehtestatud selleks, et määrata „nii suur kasutustasu kui raudteeveo-ettevõtjad saavad endale lubada” (umbes 70% kasutustasust). Hispaanias on nende eesmärk otseste kulude katmine.

Joonis 8. Raudtee kasutustasud valitud ELi lähte- ja sihtkoha paaride puhul



Allikas: Rahvusvaheline Raudteeliit.

92. Kasutustasude suuruse korrigeerimine on väga oluline nii jätkusuutlikkuse kui ka konkurentsivõime seisukohast.

- i) Prantsusmaal on suured raudtee kasutustasud, et teenida taristuettevõtjale tulu ning tagada ettevõtte tegevuse jätkusuutlikkus tema märkimisväärselt võlakoormusega hoolimata. See vähendab vajadust, et riik peaks kiirraudteetaristut rahastama ja hooldama. Samal ajal takistavad liiga suured raudtee kasutustasud uutel osalejatel turule tulla, kaitstes seega turgu valitsevat raudteeveo-ettevõtjat konkurentsi eest.
- ii) Varem kasutati Itaalias kasutustasusid olemasoleva raudteeveo-ettevõtja ja uute tulijate vahelise konkurentsi suurendamiseks. Lisaks muudele meetmetele (näiteks jaamateenustele juurdepääsu õiguste tagamine), vähendas Itaalia raudtee reguleeriv asutus tasusid, et tagada aus konkurents. See parandas olukorda reisijate jaoks (vt **punkt 86**).

Tugev ja sõltumatu reguleeriv asutus: vajalik, kuid mitte alati tegelikkus

93. Selline rahalise jätkusuutlikkuse ja konkurentsivõime kompromiss on väga tähtis. Seepärast on oluline, et igas liikmesriigis on olemas ja tegutsevad riiklikud reguleerivad asutused, ja et komisjon süsteemi üle järelevalvet teeb. Reguleerivad asutused peaksid tagama, et kõigi taristukulude katmiseks vajalike lisatasude kasutamist reguleerivaid eeskirju kohaldatakse õigesti, kusjuures õiguslik eesmärk on olemasoleva taristu parim kasutamine.

94. ELi õiguse kohaselt tuleb riiklikele raudteesektori reguleerivatele asutustele anda ulatuslik iseseisvus ja volitused teha raudteeturgude üle järelevalvet, tagamaks, et uusi osalejaid ei diskrimineerita, ning et aus konkurents saaks areneda. Reguleerivatele asutustele tuleks eraldada piisavad vahendid. Komisjon jälgib nende nõuete täitmist ja toetab riiklike järelevalveasutuste tegevust ning aitab kaasa reguleerivate asutuste dialoogile ja parimate tavade vahetamisele nende vahel. Kontrollikoda täheldas kaht järgmist probleemi:

- i) Hispaania on ainus liikmesriik, kes peab raudtee juurdepääsutasusid maksuks ja kehtestab need õigusaktides. See piirab taristuettevõtja juhtimissõltumatust ja reguleeriva asutuse õigust tasusid eeskirjade eiramise korral muuta. Lisaks piirab see tasude läbivaatamiseks kasutada olevat aega ning muudab läbivaatamise ja kaebuste esitamise keeruliseks. Reguleeriva asutuse olukord on keeruline, sest tal on vähe töötajaid ja vastupidiselt uuesti sõnastatud direktiivi sätetele ei ole tema otsused taristuettevõtja jaoks siduvad.
- ii) Prantsusmaal esitas reguleeriv asutus 2017. aastal 2018. aastaks kavandatud kasutustasude arvutamise uue mudeli kohta siduva negatiivse arvamuse. Prantsusmaa valitsus sekkus, kehtestades dekreediga 2018. aasta kasutustasude suuruse, säilitades nende vastavuse algselt kohaldatud mudelile. Selline teguviis piirab aga sisuliselt reguleeriva asutuse volitusi.

95. Komisjon võttis nendel kahel juhul meetmeid, algatades rikkumismenetlust. Ta jälgib tähelepanelikult menetluses olevaid seadusandlikke algatusi, tagamaks, et reguleerivate asutuste õigused protsessi käigus kannatada ei saa.

JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

Kiirraudteetranspordil on palju eeliseid, kuid puuduvad nii realistlik pikaajaline ELi kava kui tõeline ELi kiirraudteevõrk

96. Kiirraudtee toetab ELi säästva liikuvuse poliitika eesmäärke, sest selle CO₂-jalajälg on väiksem kui teistel transpordiliikidel⁵³. Sellel on ka palju muid eeliseid, näiteks suurem ohutus; see leevendab survet ülekoormatud teedevõrkudele; see võimaldab nii äri- kui puhkusereisijatel reisida kiiresti ja mugavalt ning pakkuda piirkondadele sotsiaalmajanduslikku tuge.

97. Puudub usaldusväärne analüüs, mis toetaks komisjoni eesmärki kolmekordistada kiirraudteeühenduste võrgu pikkus (jõudes 2030. aastal enam kui 30 000 kilomeetrit). Kontrollikoda ei pea selle eesmärgi saavutamist tõenäoliseks, sest kiirraudteetaristu projekteerimiseks, ehitamiseks ja tegevuse alustamiseks kulub ligikaudu 16 aastat. 2017. aasta lõpus toimis vaid 9000 km kiirraudteeliine ja veel 1700 kilomeetril käisid ehitustööd.

98. Puudub tõeline Euroopa kiirraudteeühenduste võrk: olemas on vaid liikmesriikide kiirraudteeliinide lünklik kooslus. Komisjonil ei ole õigust otsustada, kas ja millal üleeuroopalise transpordivõrgu määruks loetletud kiirraudteeliinid tuleks ehitada, sest nende rajamise otsustamine on liikmesriikide ainupädevuses. ELi riikidevaheliste koridoride väljaehitamine, ühendades riiklikud võrgud, ei ole auditeeritud liikmesriikide jaoks prioriteet. Kuigi samal ajal võeti vastu ELi rahastamismehhanism (Euroopa ühendamise rahastu määruks) ja kuigi asjaomased liikmesriigid on sõlminud erinevaid rahvusvahelisi lepinguid, ei valmi kiirraudtee piiriülesed tööd koordineeritud viisil. Selle tagajärg on kiirraudteetaristu investeeringute ELi-poolse kaasrahastamise vähene ELi lisaväärtus liikmesriikides **(punktid 21–36)**.

⁵³ Eeldusel, et rajatud taristut kasutatakse intensiivselt ning et tarbitav elektrienergia on toodetud puhastest allikatest (vt 17. joonealune märkus).

Usaldusväärse finantsjuhtimise põhimõtteid ei ole auditeeritud kiirraudteetaristusse tehtud investeeringute puhul rakendatud järjepidevalt

99. Vajaduste hindamise kvaliteet liikmesriikides on kesine. Alternatiivseid lahendusi, nagu uute kiirraudteeliinide ehitamise asemel olemasolevate tavarongiliinide uuendamine, kaalutakse süstemaatiliselt üksnes Itaalias ja Saksamaal; see on hea tava, mida tuleks järgida kõikjal. Ehitamise otsused on riiklikud ja poliitilised ning põhinevad harva nõuetekohastel tasuvusanalüüsidel.

100. Kiirraudteetaristu on kallis ja muutub veelgi kallimaks: kontrollikoja auditeeritud rongiliinid maksavad keskmiselt 25 miljonit eurot kilomeetri kohta. Liinide kulutõhusus on aga väike. Kuigi ELi eelarve ai kanna kiirraudteesse tehtud investeeringute ülekulude pärast kahju, sest kaasrahastamise summa piirdub algselt kokkulepitud summaga ja maksumuse suurenemine kaetakse liikmesriikide eelarvetest, olid ülekulud ja viivitused auditeeritud rongiliinide ehitamisel normiks ning valminud liinide kasutuselevõtt võtab kaua aega. Projektide tasandil on ülekulude kogusumma 5,7 miljardit eurot ja liinide tasandil 25,1 miljardit eurot (vastavalt 44% ja 78%). Ka viivitused olid märkimisväärsed, sest enam kui poolte liinide valmimine viibis kauem kui kümme aastat. Kontrollikoja tehtud kiiruskasutuse hindamine näitab selgelt, et väga kiired raudteeteenused ei ole alati vajalikud; enamikul juhtudel saavutatakse keskmiselt vaid umbes 45% projekteeritud kiirusest. Ainult kahe kiirraudteeliini keskmine sõidukiirus on suurem kui 200 km/h ja ühegi kiirus ei ületa 250 km/h. Kontrollikoja leiud näitavad, et kümnest liinist neli lähevad maksma enam kui 100 miljonit eurot reisi kestuses säästetud minuti kohta. Eespool toodud elementidele hoolikalt tähelepanu pöörates võib säästa sadu miljoneid eurosid ja tagada, et ehitatud kiirraudteeliine kasutatakse hästi (**punktid 37–57**).

Olukorra hindamine toob esile kiirraudtee eelised ELi kodanike jaoks; samas on ohus kiirraudteeliinidesse panustatud ELi kaasrahastamise jätkusuutlikkus

101. Reisiaegade, hindade ja ühenduste arvu hindamine osutab, et kiirraudteel on konkurentide (lennutransport, tavaraudtee ja maanteetransport) ees eeliseid. Kokkuvõttes järeldeb kontrollikoda, et reisi kogukestus ja hinnatase on võrdselt olulised edutegurid. Koos regulaarse sõidugraafiku (sagedased rongid) ja usaldusväärsusega (täpne väljumine ja

saabumine) võivad need tegurid võimaldada kiirraudteel oma turuosa suurendada.

Raudteeliinil olevate jaamade arv on tähtis ja nende asukoht eluliselt oluline: mitte kõik auditeeritud jaamad ei ole hästi juurdepääsetavad ja heade ühendustega ning 15 auditeeritud kiirraudteejaama 18st ei avaldanud ümbruskonnale selget elavdavat mõju.

102. Kontrollikoja hinnangul on ohus jätkusuutlikkus: võrdlusaluse (üheksa miljonit reisijat aastas) põhjal otsustades ei saa kolme seitsmest väljaehitatud auditeeritud liinist (Eje Atlántico, Rein–Rhône ja Madrid–León) edukaks kiirraudteeliiniks pidada, sest veetud reisijate arv oli palju väiksem. Nende liinide taristu maksumus oli 10,6 miljardit eurot ja ELi poolne kaasrahastamine 2,7 miljardit eurot. Seega valitseb suur oht, et ELi eraldatud toetus on ebatulemuslik, kuigi seda ohtu oleks võinud liinide kohta tehtavate eelnevate asjakohaste tasuvusanalüüside abil maandada.

103. Kontrollikoja tehtud hindamine auditeeritud rongiliinide teeninduspiirkonnas elavate inimeste arvu kohta näitab, et 14st auditeeritud liinist ja piiriülesest ühendusest üheksal ei olnud piisavalt potentsiaalseid reisijaid, et olla edukas. Lisaks ei konkureeri kiirraudtee ja teised transpordiliigid võrdsel alusel, sest kõigile transpordiliikidele ei kehti samad tasud (**punktid 58–85**).

Sujuva ja konkurentsivõimelise piiriülese kiirraudteetranspordini on veel tükk maad minna

104. Koostalitlusvõime ees seisab ikka veel palju tehnilisi, haldus- ja muid tõkkeid, kuigi kontrollikoda nõudis oma 2010. aasta eriaruandes selliste tõkete kaotamist. Prantsusmaal ja Hispaanias ei ole raudtee-reisijateveo turg avatud, kuigi Itaalias, ja piiratud ulatuses Austrias, on reisijateveo valdkonnas konkurents olemas. Saksamaal on raudtee-reisijateveo turg avatud, kuid kiirraudteeliinidel konkurents puudub. Kehtivate eeskirjade kohaselt võib konkurentsi tekkimist edasi lükata kuni 2035. aastani. Kuna konkurents ergutab reisijatele paremaid teenuseid, sagedasemaid ronge ja madalamaid hindu pakkuma, peaks see tekkima varem.

105. Raudtee kasutustasude eesmärk on katta nii varasemad taristuinvesteeringute kui hilisemad käitluskulud. Kui tasud on piisavalt väikesed, et võimaldada uutel osalejatel turul tegutseda, võivad need raudteekonkurentsi ergutada. Muutujate paljususe tõttu on aga tasude arvutamiseks kasutatavad süsteemid ülemäära keerukad.

106. Igal liikmesriigil peab olema reguleeriv asutus, kes peab olema kvalifitseeritud, piisava personaliga ning tasude kehtestajast ja valitsusest sõltumatu. Reguleeriv asutus peab eeskirju rangelt kohaldama, et tagada kokkulepitud poliitika järgimine. Neljast hinnatud juhtumist kahe puhul leidis kontrollikoda tõendeid, et reguleerivad asutused ei saa oma seadusjärgseid ülesandeid täita. Komisjon võttis nende kahe juhtumi suhtes meetmeid, algatades rikkumismenetlused (**punktid 86–95**).

1. soovitus – ELi kiirraudteevõrgu kavandamine

Komisjon peaks oma järelevalveülesannete täitmisel astuma järgmisi samme.

1. TEN-T määruse läbivaatamise kontekstis peaks ta liikmesriikide sisendandmete ja kohustuste alusel võtma vastu realistliku pikaajalise kava, et rajada ELi kiirraudteevõrgu väljaehitamiseks vajalik ülejäänud taristu. Nimetatud pikaajaline kavandamine peaks tuginema põhivõrgu peamistele kohustuslikele strateegilistele infrastruktuuriprojektidele, keskendudes eriti piiriülestele lõikudele, mis tuleb valmis ehitada 2030. aastaks, et suurendada ELi lisaväärtust.

Komisjon peaks 1. soovituses nimetatud kohustusliku strateegilise kava alusel võtma ettenähtud parandusmeetmeid, kui neil prioriteetsetel lõikudel asuvate projektide elluviimine ei alga kokkulepitud ajakava kohaselt, kui need viibivad või kui koordineerimisprobleemid eri piiridel võivad tõenäoliselt takistada rongiliini kavakohast kasutuselevõtmist.

Kavandatud rakendamisaeg: üleeuroopalise transpordivõrgu uute seadusandlike ettepanekute ettevalmistamise ajal.

2. Komisjon peaks siduma ELi kaasrahastamise eraldamise ülikiiirete raudteeliinide vajalikkuse kohta tehtava hindamisega ning rangema seire ja järelevalvega, mis peaks olema määratletud prioriteetsete lõikude kohta vastu võetud rakendamisotsustes. Tugevdada tuleks ka Euroopa koordinaatorite rolli piiriüleste projektide elluviimise lihtsustamisel; lisaks oleks vaja parandada sidet põhivõrgukoridoride töökavade ja Euroopa ühendamise rahastu rakendamise vahel.

Soovituse täitmise tähtaeg: viivitamata.

2. soovitus – ELi kaasrahastamine kiirraudteetaristu investeeringutele

Komisjon peaks tegema järgmist.

1. Vaatama läbi TEN-T määruse, et sellega oleks võimalik kindlustada eespool määratletud peamiste strateegiliste taristutööde õigeaegne tegemine.

Soovituse elluviimise tähtaeg: alustada tööd nii pea kui võimalik ja tagada selle lõpuleviimine aastaks 2023.

2. TEN-T määruse läbivaatamise käigus eraldama nende strateegiliste prioriteetsete projektide jaoks vajalik ELi kaasrahastamine.

Soovituse elluviimise tähtaeg: viivitamatult peale TEN-T määruse läbivaatamist.

3. Suunama koostöös liikmesriikidega ühtekuuluvuspoliitikat kavandades kiirraudteevõrgule eraldatava rahastamise neile liinidele, mis moodustavad osa põhivõrgukoridoridest.

Soovituse elluviimise tähtaeg: 2020. aastale järgneva perioodi rakenduskavade koostamise ajal.

4. Seadma ELi kaasrahastamise eraldamisele tingimuse, et toetatud kiirraudteeliinid avatakse tõhusale konkurentsile nii pea kui võimalik peale nende valmimist.

Soovituse täitmise tähtaeg: viivitamata.

5. Siduma toetusesaajatele ELi kaasrahastamise andmise mitte ainult väljundite, vaid ka väljakuulutatud tulemuste saavutamise. Selle saavutamiseks peaks ta tagama, et kasutusele võetakse põhimõtte maksta kindel protsent toetusesaajale antavast ELi kaasrahastamisest tulemuspreemiana, kui järelhindamise käigus kogutud tõendid näitavad, et oodatud tulemused ületati. Selline preemia peaks tulema tulemusreservist, mis sarnaneb praegu ühtekuuluvuspoliitika raames kasutatava reserviga.

Soovituse elluviimise tähtaeg: 2020. aastale järgneva perioodi uute õigusaktide ettepanekute koostamise ajal.

6. Leppima liikmesriikidega kokku, et koostamisel olevas Euroopa ühendamise rahastu määruses sätestataks rangemad jõustamisvahendid, mis kiirendaksid kehtivast TEN-T määrusest tulenevate kohustuste täitmist.

Nimetatud jõustamisvahendid peaksid lahendama olukorra, kus liikmesriigid ei taha õigeaegselt ellu viia võtmeprojekte, mille valmimisest sõltub põhivõrguprojektide rajamiseks võetud kohustuste täitmine.

Soovituse elluviimise tähtaeg: 2020. aastale järgneva perioodi Euroopa ühendamise rahastu uute õigusaktide ettepanekute koostamise ajal.

3. soovitus – piiriülese ehitamise lihtsustamine

Kiirraudteetaristusse praegu ja edaspidi tehtavate suurte piiriüleste investeeringute lihtsustamiseks peaks komisjon tegema järgmist.

1. Vaatama läbi hanke-eeskirjad, et keskse tähtsusega piiriüleste taristuprojektide puhul oleks ühtse õigusraamistiku kasutamise võimalus. See hõlmab selliseid küsimusi nagu hankedokumentide, lepingute ja projekte elluviivate korraldusasutuste raamatupidamisarvestuse süsteemide keel ning vaidluste lahendamise menetlused.
2. Looma või aitama luua ühtsed kontaktpunktid kui ühtsed asutused, kes lihtsustavad erinevaid formaalsusi, mida tuleb täita kummalgi pool piiri.

3. Kiirendama kõigi koostalitlusvõimet pärssivate haldus- ja õiguslike tõkete kaotamist.

Soovituse elluviimise tähtaeg: 2019. aasta keskpaik.

4. soovitus – kiirraudteetranspordi reisijate jaoks paremaks muutmise meetmed

Komisjon peaks tegema järgmist.

1. Aitama raudteesektoril aktiivselt välja töötada ühtsed e-piletilahendused, sealhulgas kiirraudteetranspordi jaoks.

2. Tegema liikmesriikide üle järelevalvet, tagamaks, et nad võtavad kõik võimalikud meetmed, et rakendada raudtee kasutustasude arvutamise ELi eeskirju täielikult ja õigesti, eelkõige lisatasude kooskõlastamise kohustuse puhul, et lihtsustada piiriülest kiirraudteeliiklust.

3. Nõudma oma järelevalverollis liikmesriikidelt nende kohustuste täitmist, tagamaks, et kiirraudtee valdkonnas turulepääsu tingimusi kontrolliksid sõltumatud asutused ning et taristuettevõtjad teeksid koostööd marsruutide optimaalse ja tõhusa kasutamise tagamiseks.

4. Parandama kodanikele antavat teavet, mis puudutab i) teenuste täpsust, töötades selleks välja spetsiaalselt kiirraudteeliinide jaoks sobivad näitajad; ning ii) klientide rahulolu, töötades komisjoni ERADISE andmebaasi andmete põhjal välja standardse aruandlusraamistiku ja -metoodika. Kogutud andmeid ja saadud tulemusi peaks jagama komisjoni iga kahe aasta tagant avaldatavas raudteeturu seirearuandes.

5. Tugevdama transpordiliikide ausat konkurentsi, kehtestades põhimõtted, millega nõutakse kõigi transpordiliikide väliskulude asjakohast arvessevõtmist, ning toetades nende rakendamist.

Soovituse täitmise tähtaeg: 2019. aasta lõpp.

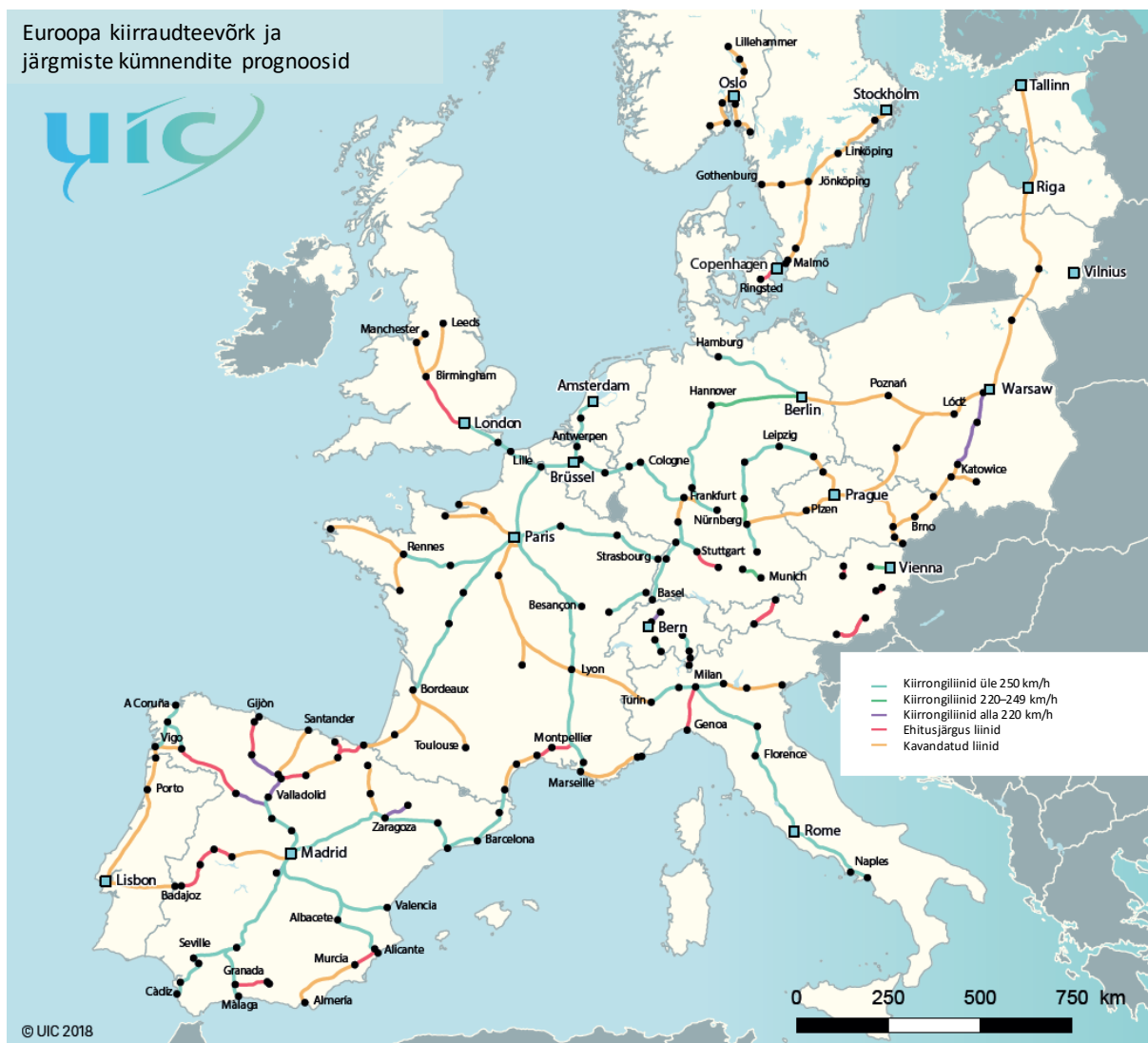
II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Iliana IVANOVA, võttis käesoleva aruande vastu 13. juuni 2018. aasta koosolekul Luxembourgis.

Kontrollikoja nimel

president

Klaus-Heiner LEHNE

Euroopa kiirraudteede võrgu kaart



Allikas: Rahvusvaheline Raudteeliit.

II LISA

Ülevaade kiirraudtee liikmesriikide poolsest rahastamisest ja eelarve täitmise viisist (alates 2000. aastast)

Liikmesriik	Summa kokku Kokku %		Programmitöö periood 2000–2006				Programmitöö periood 2007–2013				Programmitöö periood 2014–2020			
			Otsene täitmine	Täitmine koostöös liikmesriikidega	Kokku	Kokku %	Otsene täitmine	Täitmine koostöös liikmesriikidega	Kokku	Kokku %	Otsene täitmine	Täitmine koostöös liikmesriikidega	Kokku	Kokku %
Belgia	95,5	0,4%	76,0	-	76,0	0,9%	19,0	-	19,0	0,2%	0,5	-	0,5	0,0%
Bulgaaria	259,4	1,1%	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7%	-	-	-	-
Tšehhi Vabariik	0,3	0,0%	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0%	-	-	-	-
Taani	90,4	0,4%	8,4	-	8,4	0,1%	82,0	-	82,0	0,8%	-	-	-	-
Saksamaa	2693,9	11,4%	377,9	12,2	390,1	4,5%	492,3	351,8	844,1	8,6%	1459,7	-	1459,7	27,8%
Kreeka	1050,9	4,4%	-	241,9	241,9	2,8%	1,0	308,3	309,3	3,2%	499,7	-	499,7	9,5%
Hispaania	11 232,2	47,3%	197,5	6175,8	6373,3	73,3%	299,4	4264,3	4563,7	46,6%	295,2	-	295,2	5,6%
Prantsusmaa	2004,7	8,4%	252,9	-	252,9	2,9%	814,7	101,6	916,3	9,4%	835,5	-	835,5	15,9%
Itaalia	2042,5	8,6%	195,7	241,0	436,7	5,0%	608,1	-	608,1	6,2%	997,6	-	997,6	19,0%
Madalmaad	104,6	0,4%	98,3	-	98,3	1,1%	6,3	-	6,3	0,1%	-	-	-	-
Austria	996,6	4,2%	39,6	-	39,6	0,5%	308,7	-	308,7	3,2%	648,3	-	648,3	12,3%
Poola	1996,7	8,4%	-	-	-	-	1,9	1710,6	1712,5	17,5%	-	284,2	284,2	5,4%
Portugal	917,9	3,9%	36,3	543,2	579,4	6,7%	43,0	102,9	145,9	1,5%	192,5	-	192,5	3,7%
Sloveenia	0,7	0,0%	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0%	-	-	-	-
Soome	5,0	0,0%	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1%	-	-	-	-
Rootsi	6,6	0,0%	-	-	-	0,0%	4,6	1,9	6,6	0,1%	-	-	-	-
Ühendkuningriik	232,7	1,0%	185,0	8,5	193,5	2,2%	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7%
Ei ole määratud	1,5	0,0%	1,5	-	1,5	0,0%	-	-	-	-	-	-	-	-
Summa kokku	23 732,1	100,0%	1469,2	7222,6	8691,8	100,0%	2687,1	7100,8	9787,9	100,0%	4968,2	284,2	5252,4	100,0%

Märkus: Summad miljonites eurodes 2018. aasta veebruaris; makstud/eraldatud summad; piiriüleste projektide summad on asjaomaste liikmesriikide vahel jaotatud võrdselt; tabeli ühtsuse säilitamiseks on esitatud Euroopa Komisjoni registreeritud andmed. Seepärast võivad andmed auditeeritud liikmesriikide puhul erineva meetodika tõttu eriaruande tekstis esitatud arvudest erineda; andmed ei sisalda Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) toetust ja EIP antud laene.

Allikas: Euroopa Komisjon. Euroopa Kontrollikoda.

III LISA**Projektide analüüs**

Riik	Kiirrongiliin	Projekti kood	Projekti nimi	Esialgne kogumaksumus (mln eurodes)	Esialgne ELI toetus (mln eurodes)	Tegelik kogumaksumus (mln eurodes)	Tegelik ELI toetus (mln eurodes)	Kaasrahastatud lõigu kogupikkus, km	Maksumus km kohta (mln eurodes)	Väljund õigel ajal ja eelarve piires? Võeti kasutusele kohe pärast ehitustööde lõppu?	Kas oodatud tulemused saavutati?	Kas eesmärgid saavutati?
Hispaania	Madrid–Barcelona–FF	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid–Lleida	745	464	848,1	464	485	1,7	Ei, valmimine hilines ja eelarvet ületati.	Jah	Jah, osaliselt.
Hispaania	Madrid–Barcelona–FF	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Platforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia - Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Jah, osaliselt. Valmimine hilines, kuid eelarvet ei ületatud.	Jah, osaliselt.	Jah, osaliselt.
Hispaania	Madrid–León	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid - Segovia - Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1380,3	1 001,4	1702,5	1001,4	32,5	52,4	Ei, valmimine hilines ja eelarvet ületati.	Jah	Jah
Hispaania	Madrid–León	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Ei, valmimine hilines ja eelarvet ületati.	Jah, osaliselt.	Jah, osaliselt.
Hispaania	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdía)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Jah, osaliselt. Valmimine hilines veidi ja eelarvet ületati vähesel määral.	Ei	Jah
Hispaania	Madrid–Galicia	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Ei, valmimine hilines ja eelarvet ületati.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara; tegelikke eesmärgi mitte; ei ole veel mõõdetav.
Hispaania/ Portugal	Madrid–Extremadura	2007-EU-03080-P	Kagu-Euroopa (PP3) kiirraudtee telje uuringud ja ehitustööd – raudteelgi Lissabon–Madrid: piiriülene osa Évora–Mérida	3027,45	312,7	247,10 (ES osa), kokku 312,66	29,00 ES osa; 0,83 PT osa	50+80 (PT pool)	4,9	Ei, projekti ulatust vähendati märkimisväärselt.	Ei	Ei
Hispaania/ Prantsusmaa	Figueres–Perpignan	2007-EU-03110-P	Perpignani ja Figuerese vahelise kiirraudteelõigu ehitustööd	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Jah	Ei	Ei
Hispaania/ Prantsusmaa	Y Vasca	2007-EU-03040-P	PP3 Vitoria-Daxi rahvusvahelise osa Atlandi ookeani haru (<i>estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad</i>)	1 250	70	70,8 (ES osa)	5,1 (ES osa, kokku 11,48)	16,5	4,3	Ei, valmimine hilines märgatavalt ja projekti ulatust vähendati.	Ei	Ei
Hispaania/ Prantsusmaa	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Atlandi koridor: raudteelõik Bergara–San Sebastián–Bayonne. Uuringud ja ehitustööd ning järeltööde teenused. 1. etapp	1165,1	459,3	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	67,8	17,2	Liiga vara, et öelda, kuid oodata on viivitusi.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Prantsusmaa	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg - Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Jah, osaliselt. Valmimine hilines, kuid eelarvet ei ületatud.	Jah, osaliselt.	Jah
Prantsusmaa	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est - section Vair es - Baudrecourt: installations et projets d'accompagnement dans râtelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	Ei, valmimine hilines ja eelarvet ületati.	Jah	Jah
Prantsusmaa	Rein–Rhône	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Ei, valmimine hilines ja eelarvet ületati.	Ei	Jah, osaliselt.
Prantsusmaa	Rein–Rhône	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mullheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Jah	Jah	Jah, osaliselt. Liinil ei kasutata ERTMSi.

Itaalia	Milano–Veneetsia	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio - Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	Osaliselt. Viivitused ei mõjuta liini eeldatavat avamisaega.	Jah	Jah, kuid tulemused ilmnevad alles siis, kui kogu liin on kasutusele võetud.
Itaalia	Torino–Salerno	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	Osaliselt. Projekt graafikus, kuid liini avamine viibis kolm aastat.	Jah	Jah
Itaalia	Torino–Salerno	Activity 6 OP 1994–1999	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Ei, valmimine hilines märgatavalt.	Jah	Jah
Itaalia	München–Verona	2007-IT-01030-M	Lõunapoolne juurdepääsuliin Brennerile	422,3*	58,8	82,2**	14,5	Andmed puuduvad**	Andmed puuduvad**	Ei, valmimine hilines märgatavalt ja projekti ulatust vähendati.	Ei	Ei
Itaalia/Austria	München–Verona	2014-EU-TM-0190-W	Brenneri baastunneli ehitustööd	9300***	878,6	Poolleli***	Poolleli	64***	145***	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Itaalia/Austria	München–Verona	2014-EU-TM-0186-S	Brenneri baastunneli uuringud	9300***	302,9	Poolleli***	Poolleli	64***	145***	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Itaalia/Austria	München–Verona	2007-EU-01190-S	TENi prioriteetne projekt nr 1, Brenneri baastunneli uuringud	9300***	193,4	Poolleli***	193,35	64***	145***	Osaliselt. Viibis üks aasta.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Itaalia/Austria	München–Verona	2007-EU-01180-P	TENi prioriteetne projekt nr 1, Brenneri baastunneli ehitustööd	9300***	592,7	Poolleli***	65,8	64***	145***	Ei, valmimine hilines märgatavalt.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Itaalia/Austria	München–Verona	2012-EU-01098-S	TENi prioriteetne projekt nr 1, Brenneri baastunneli uuringud	9300***	85,7	Poolleli***	70,9	64***	145***	Jah, osaliselt, täielikku ulatust ei saavutatud.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Saksamaa/Austria	München–Verona	2012-EU-01092-S	Brenneri baastunneli põhjapoolse juurdepääsuliini (München (Saksamaa)–Radfeld (Austria)) eeluuring	6,7	3,4	Andmed puuduvad	0,7	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	Ei, valmimine hilines viis aastat.	Ei	Ei
Saksamaa	Berliin–Leipzig/Halle–Erfurt–Nürnberg–München	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld - Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Jah, osaliselt. Eelarvet ületati, kuid projekt valmis õigeaegselt.	Jah	Hindamiseks liiga vara.
Saksamaa	Berliin–Leipzig/Halle–Erfurt–Nürnberg–München	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt - Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Jah, osaliselt. Eelarvet ületati vähesel määral.	Jah, osaliselt. Liinil kaubavedu.	Jah, osaliselt, sest kaubavedu liinil ei olnud ja eeldatavaid reisiaegu ei ole täielikult saavutatud.
Saksamaa	Stuttgart–München	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Ei, eelarvet ületati märkimisväärselt ja valmimine hilines.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Saksamaa	Stuttgart–München	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen - Ulm	2065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Ei, eelarvet ületati märkimisväärselt ja valmimine hilines.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.
Portugal	Lissabon–Madrid	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Sinese–Elvase raudteehüendus (Hispaania): Évora–Caia lõik ja tehniline jaam lõunaliini 118. kilomeetril)	814,7	127,7	Andmed puuduvad	Andmed puuduvad	130	6,3	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.	Hindamiseks liiga vara.

* Näitaja viitab rahastamiskõlblikule kogukulule.

* Projekti ulatust vähendati märkimisväärselt.

*** Hinnanguline näitaja kogu Brenneri baastunneli projekti auditi ajal.

Kiirraudtee peamised andmed liikmesriikide kaupa**Sisendandmed**

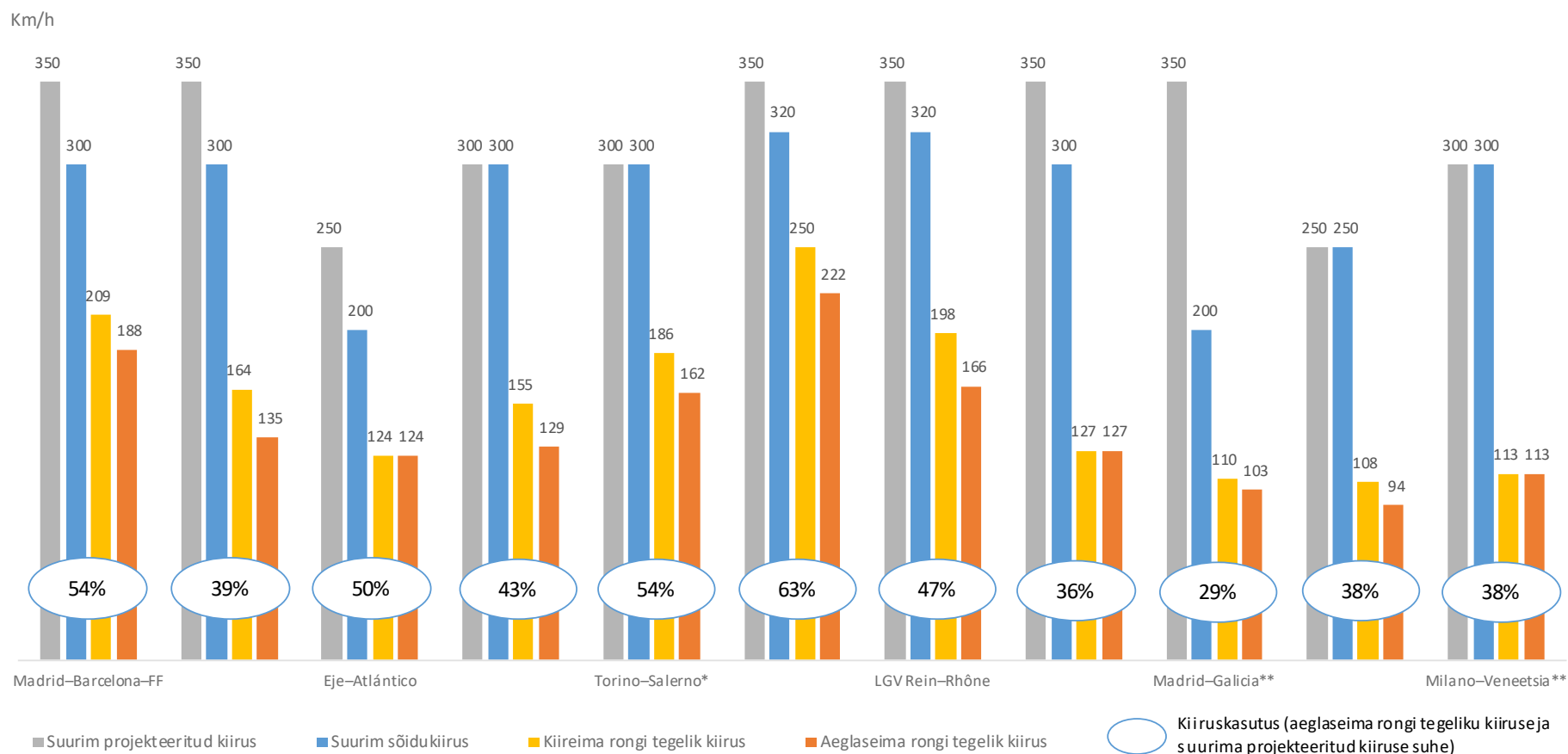
	Kiirraudtee – valmis (km)	Kiirraudtee – valmis ja ehitamisel (km)	Maksumus kokku – valmis (mln eurodes)	Maksumus kokku – valmis ja ehitamisel (mln eurodes)	ELi kaasrahastamine – valmis ja ehitamisel (mln eurodes)	Reisija-km (miljardites)	Rahvaarv (miljonites)
Hispaania	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Prantsusmaa	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Itaalia	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Saksamaa	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

Arvutuslikud peamised võtmetähtsusega tulemusnäitajad

	Maksumus kokku – valmis / km	Maksumus kokku – valmis ja ehitamisel / km	Maksumus kokku – valmis / elaniku kohta	Maksumus kokku – valmis ja ehitamisel / elaniku kohta	Maksumus kokku – valmis / km/ elaniku kohta	Maksumus kokku – valmis ja ehitamisel / km / elaniku kohta	ELi kaasrahastamine / elaniku kohta	Reisija-km / kiirraudtee km kohta	Reisija- km / elaniku kohta
Hispaania	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Prantsusmaa	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Itaalia	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Saksamaa	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

Märkus. Prantsusmaa ja Itaalia puhul ei hõlma arvud Brenneri baastunneli ning Lyoni ja Torino vahelise tunneli piiriüleseid ühendusi; Itaalia puhul kasutatud reisijakilomeetri näitaja on kõige uuem kättesaadav hinnang.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda, riikide haldusasutused, taristuettevõtjad ja raudteeveo-ettevõtjad.

Kiiruskasutuse analüüs

* Milano–Napoli reisiroute mõõdetud tegelik kiirus.

** Hõlmab ehitus- või kavandamisjärgus kiirrongiliini lõike.

*** Hõlmab ehitus- või kavandamisjärgus kiirrongiliini lõike. Eelduste kohaselt on suurim sõidukiirus ja suurim projekteeritud kiirus võrdsed.

Kodanike arvamus: hinnang auditeeritud kiirraudteeliinide sõiduaegadele, hindadele ja ühendustele: metoodika ja andmed

Andmete kogumisel kasutatud meetod

Töö käigus koguti auditeeritud kiirraudteeliinide lähte- ja sihtjaamade vahelisi piletihindu ning reisiandmeid kiirraudtee, tavaraudtee ja lennutransporti kohta (valitud päevadel); ning analüüsiiti kõigil järgmistel marsruutidel tuvastatud mustreid.

Liikmesriik	Auditeeritud kiirraudteeliin	Analüüsitud liinid (hind ja reisieave)	Vastavad raudteejaamad
Hispaania	Madrid–Barcelona–Prantsusmaa piir	Madrid–Barcelona	Madrid Puerta de Atocha–Barcelona Sants
	Madrid–Galicia–Eje Atlántico	Madrid–Santiago de Compostela	Madrid Chamartín–Santiago de Compostela
	Madrid–Valladolid–León	Madrid–León	Madrid Chamartín–León
Saksamaa	Stuttgart–München	Stuttgart–München	Stuttgart Hbf–München Hbf
	Berliin–München	Leipzig/Halle–München	Leipzig Hbf–München Hbf
Itaalia	Torino–Salerno	Torino–Rooma	Torino Porta Nuova–Roma Termini
	Milano–Veneetsia	Milano–Veneetsia	Milano Centrale–Venezia S. Lucia
Prantsusmaa	LGV Est-Européenne	Pariis–Strasbourg	Paris EST–Strasbourg Gare
	LGV Rein–Rhône	Dijon–Mulhouse	Dijon Ville–Mulhouse Ville

Töö esimene osa seisnes andmete kogumises, et saada teavet ja andmeid kõige madalamate piletihindade kohta (sisaldavad makse) pileti ostmisel asjaomaseks päevaks ja asjaomaste

reisijate rühma jaoks kõige loogilisemaks kellaajaks töö teises osas loendati kahe jaama vaheliste reise arvu sellel päeval (märkides, kas võimalikke ühendusi oli vähem kui 10, 10 kuni 20 või rohkem kui 20). Töö täpne ulatus oli järgmine:

- o transpordiliikide arv – 3: kiirrong, tavarong ja lennuk (pikamaabusse analüüsis Euroopa Kontrollikoda eraldi);
- o sihtkohtade arv / marsruudid: 9, nagu eespool loetletud;
- o suundade arv (iga marsruut on kahe-suunaline; nt MAD–BCD ja BCD–MAD): 2, kuid piirdub kindlate lähte- ja sihtkohtadega;
- o reisi alustamise päevade arv nädalas: 2 (edasi-tagasi pilet esmaspäevast kolmapäevani pakub tavaliselt huvi äriklasi klientidele; edasi-tagasi pilet reedest pühapäevani huvitab tavaliselt puhkusereisijaid);
- o reise kuupäevad: 4 nädalat ligikaudsete kuupäevadega (5.–9. juuni 2017; 3.–7. juuli 2017; 31.–4. august 2017 ja 28. august kuni 3. september 2017);
- o reisiajad koos eespool nimetatud reispäevadega: (ärireis: väljumine kell 7.00–9.00 ja tagasi kell 16.00–18.00; puhkusereis: väljumine kell 10.00–12.00 ja tagasi kell 17.00–19.00);
- o broneerimisaegade arv: 3 (3 kuud enne reisi esimest päeva; 2 nädalat enne reisi esimest päeva; „viimasel hetkel”: reisi esimesele päevale eelneval tööpäeval);
- o kogutavad andmed: väljumise ja saabumise kuupäev; edasi-tagasi pileti hind eurodes; reisi kestus minutites. Igapäevaste ühenduste arv.

Andmete kogumise töö algas 2017. aasta märtsis, et saada andmeid reise broneerimiseks 3 kuud ette (enne nimetatud esimest kuupäeva). Ärireiside puhul peeti esmatähtsaks põhimõtet, et aeg maksab rohkem kui raha, ja puhkusereiside puhul, et raha on tähtsam kui aeg. See loogika kehtis pileti broneerimisel, s.t kui äriklasi reisija saab kokkulepitud ajavahemikus valida kahe variandi vahel ja üks on 20 euro võrra odavam, kuid 30 minuti võrra aeglasem, peetakse esmatähtsaks kiiremat ja veidi kallimat rongi. Sama kehtib puhkusereisi kohta: kui rong on teel 30 minutit kauem, kuid on 20 eurot odavam, tuleb valida see rong.

Keskliste hindade ja reisiaegade üldine ülevaade

Marsruut	Keskmine hind ja reisi kestus											Ühenduste arv	
	Ärireis						Puhkusereis						
	Kiirraudtee-transport		Tavaraudtee-transport		Lennutransport		Kiirraudtee-transport		Tavaraudtee-transport		Lennutransport		
Madrid–Barcelona–Madrid	177 eurot	05 t 19	120 eurot	12 t 04	225 eurot	02 t 45	169 eurot	05 t 35		218 eurot	02 t 40	20–30	
Barcelona–Madrid–Barcelona	155 eurot	05 t 17	124 eurot	11 t 43	244 eurot	02 t 45	167 eurot	05 t 30	130 eurot	11 t 19	223 eurot	02 t 43	20–30
Madrid–Santiago–Madrid	81 eurot	11 t 06			229 eurot	02 t 27						<10	
Santiago–Madrid–Santiago	82 eurot	10 t 40					81 eurot	10 t 36				<10	
Madrid–Leon–Madrid	69 eurot	04 t 38	63 eurot	10 t 13			81 eurot	04 t 57				10	
Leon–Madrid–Leon	71 eurot	04 t 56										10	
Stuttgart–München–Stuttgart	76 eurot	04 t 36	88 eurot	06 t 49			63 eurot	04 t 37	84 eurot	06 t 46		50–60	
München–Stuttgart–München	74 eurot	04 t 31	88 eurot	06 t 46	229 eurot	01 t 30	65 eurot	04 t 33	84 eurot	06 t 45		50–60	
Leipzig–München–Leipzig	135 eurot	10 t 15	117 eurot	13 t 33			108 eurot	10 t 45	87 eurot	13 t 39		40–45	
München–Leipzig–München	113 eurot	10 t 28	118 eurot	13 t 32	340 eurot	01 t 50	91 eurot	10 t 18	92 eurot	14 t 26		40–45	
Torino–Rooma–Torino	137 eurot	09 t 08	125 eurot	12 t 55	276 eurot	02 t 24	157 eurot	08 t 43	159 eurot	13 t 15	236 eurot	02 t 20	20–50
Rooma–Torino–Rooma	134 eurot	09 t 10	127 eurot	13 t 53	289 eurot	02 t 23	140 eurot	08 t 54	121 eurot	20 t 44	165 eurot	02 t 30	20–50
Milano–Veneetsia–Milano	68 eurot	04 t 50	51 eurot	06 t 40			82 eurot	04 t 50	53 eurot	07 t 42		20–50	
Veneetsia–Milano–Veneetsia	65 eurot	04 t 50	50 eurot	07 t 04			66 eurot	04 t 50	51 eurot	07 t 56		20–50	
Pariis–Strasbourg–Pariis	161 eurot	03 t 40					173 eurot	03 t 44				15–20	
Strasbourg–Pariis–Strasbourg	154 eurot	03 t 51					162 eurot	03 t 36				15–20	
Dijon–Mulhouse–Dijon	49 eurot	02 t 28										15–20	
Mulhouse–Dijon–Mulhouse							62 eurot	02 t 42				15–20	

Allikas: Advito ja Euroopa Kontrollikoda. Hallid väljad = andmed puuduvad; veerg „ühenduste arv” näitab nimetatud linnade vaheliste edasi-tagasi otsereiside keskmist arvu 24 tunni jooksul.

Keskised näitajad külastatud riigi kaupa

Riik	Reisiminuti maksumus eurodes						Reisikilomeetri maksumus eurodes	
	Ärireis			Puhkusereis			Ärireis	Puhkusereis
	Kiirraudtee-transport	Tavaraudtee-transport	Lennu-transport	Kiirraudtee-transport	Tavaraudtee-transport	Lennu-transport	Kiirraudtee-transport	Kiirraudtee-transport
Hispaania	0,30 eurot	0,15 eurot	1,47 eurot	0,35 eurot	0,19 eurot	1,37 eurot	0,10 eurot	0,12 eurot
Saksamaa	0,24 eurot	0,18 eurot	2,82 eurot	0,19 eurot	0,16 eurot		0,15 eurot	0,12 eurot
Itaalia	0,24 eurot	0,14 eurot	1,97 eurot	0,27 eurot	0,13 eurot	1,39 eurot	0,12 eurot	0,13 eurot
Prantsusmaa	0,58 eurot			0,64 eurot			0,17 eurot	0,19 eurot

Allikas: Advito ja Euroopa Kontrollikoda. Keskised kiirused eespool nimetatud kiirraudteeliinidel olid 157 km/h Hispaanias, 103 km/h Saksamaal, 126 km/h Itaalias ja 183 km/h Prantsusmaal.

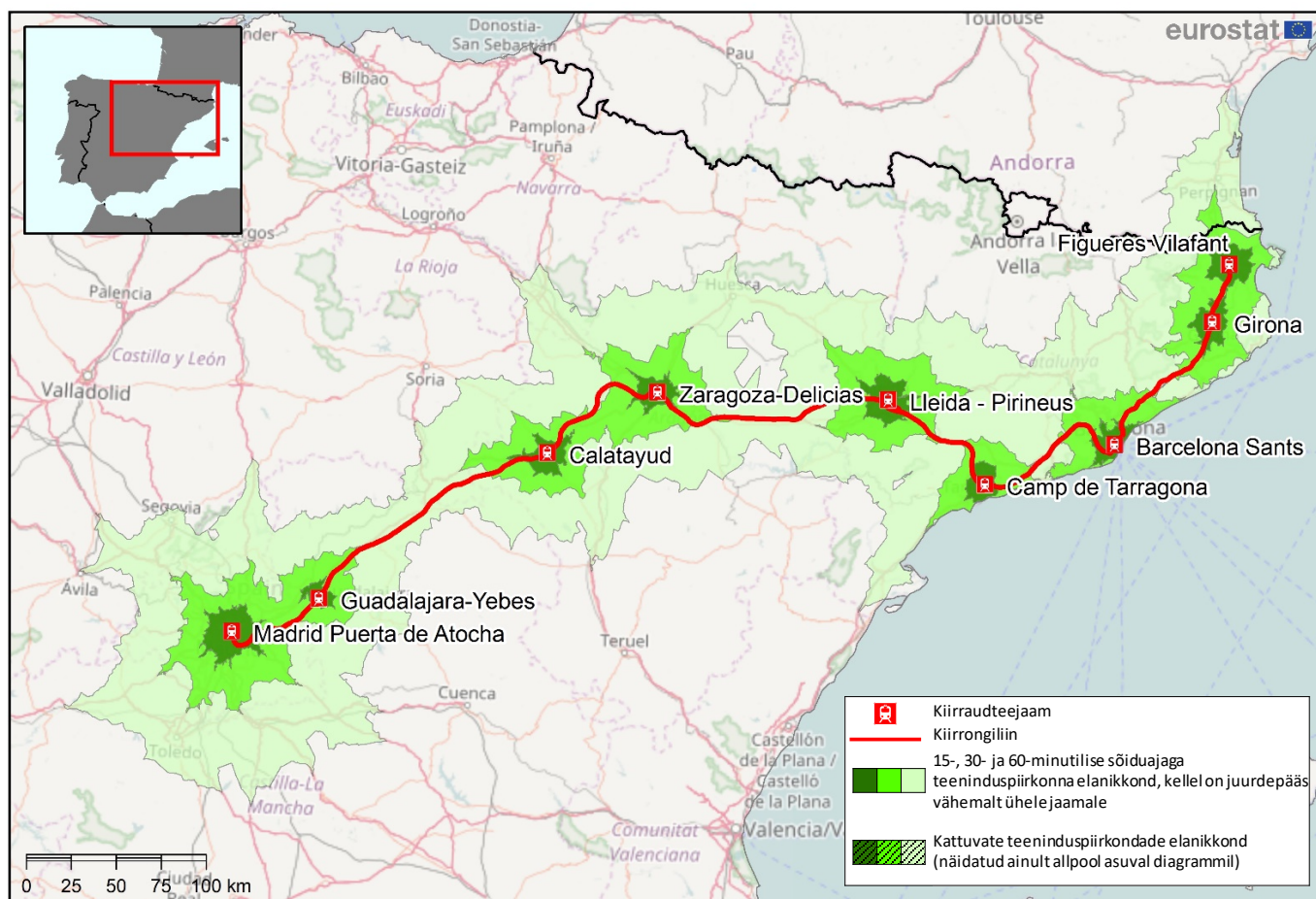
VII LISA**Jaamade mõju reisi kestusele ja kiirusele**

Kiirrongiliin	Algus-sihtkoht	Pikkus, km	Jaamade arv	Jaamadevaheline keskmine kaugus (km)	Jaamadevaheline väikseim kaugus (km)	Jaamadevaheline suurim kaugus (km)	Lühim reis (min)	Pikim reis (min)	Erinevus (min)	Iga vahejaama põhjustatav ajakulu	Kõige kiirema reisi keskmine kiirus (km/h)	Kõige aeglasema reisi keskmine kiirus (km/h)	Erinevus (km/h)	Iga vahejaama põhjustatav keskmine kiiruskadu (km/h)
Madrid–Barcelona–FF	Madrid–Figueres-Vilafant	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21,49	5,37
Madrid–León	Madrid–León	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28,99	7,2
Eje Atlántico	Vigo – A Coruña	165	5	41	26	61	80	80	Puudub	Puudub	124	124	Puudub	Puudub
Torino–Salerno	Torino–Salerno*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23,55*	4,71*
Milano–Veneetsia	Milano–Veneetsia	273	7	46	8	84	145	145	Puudub	Puudub	113	113	Puudub	Puudub
LGV Est européenne	Pariis–Strasbourg	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27,27	13,64
LGV Rein–Rhône	Dijon–Mulhouse	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32,17	16,09
Stuttgart–München	Stuttgart–München	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14,00	2,74
Berliin–Leipzig/Halle–Erfurt–Nürnberg–München	Berliin–München	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25,77	4,28

* Jaama mõju reisiajale ja -kiirusele on arvatatud Milano–Napoli reisel.

Teeninduspiirkonna kaart ja peamised andmed iga auditeeritud kiirraudteeliini ning hinnatud piiripunkti kohta

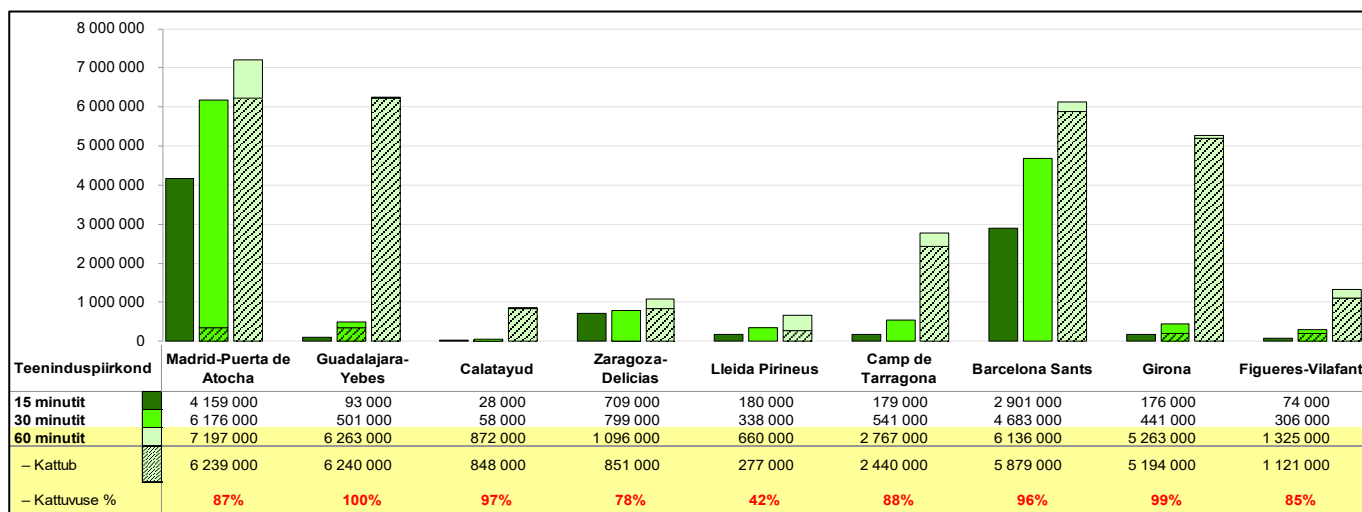
Kiirraudteeliin Madrid–Barcelona–Prantsusmaa piir



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

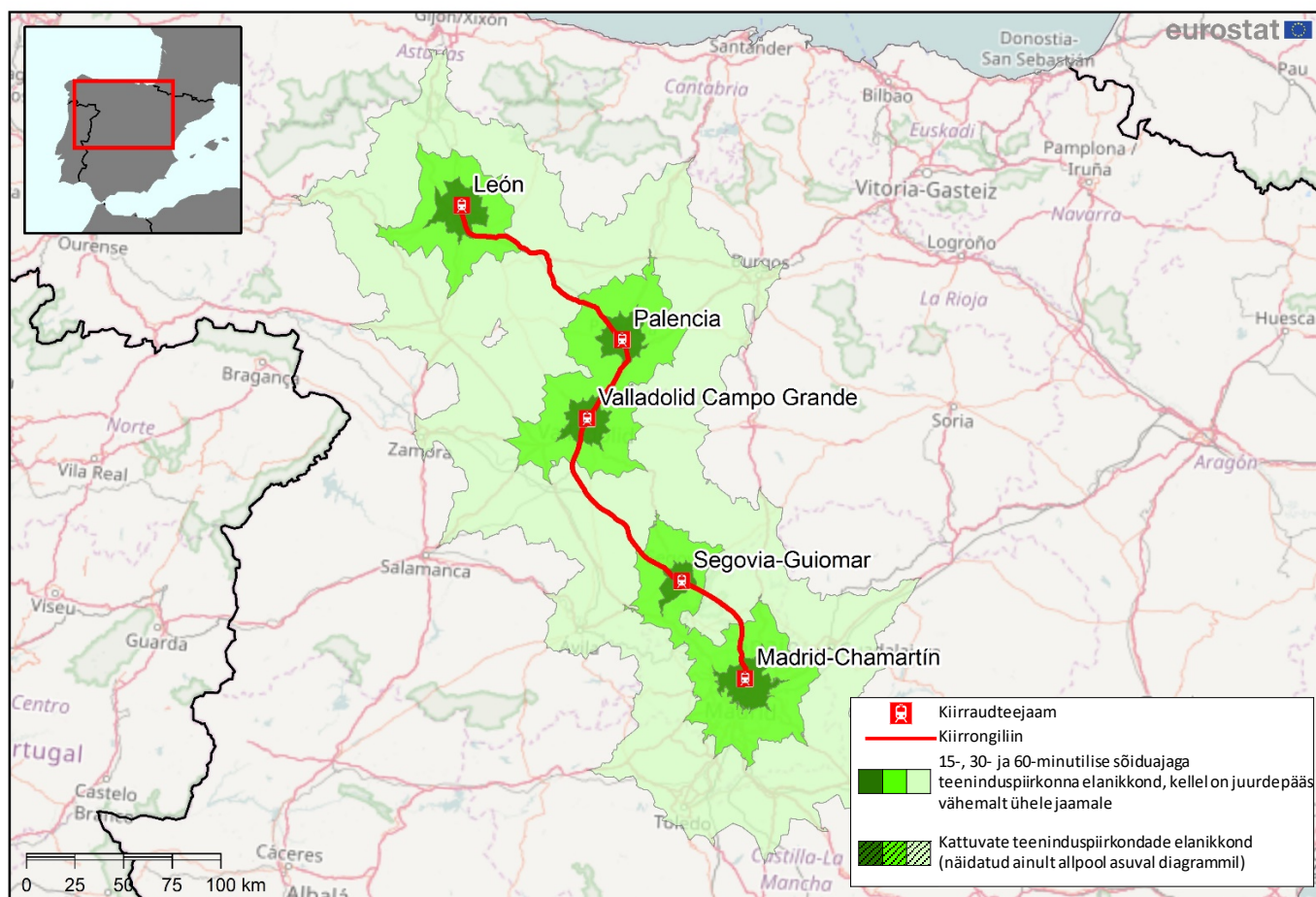
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmine)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
797	12 109	3 553	45%	90	9	94*	350	300	188–209	54–60%



* Välja arvatud Zaragoza ja Lleida ümbersõidud.

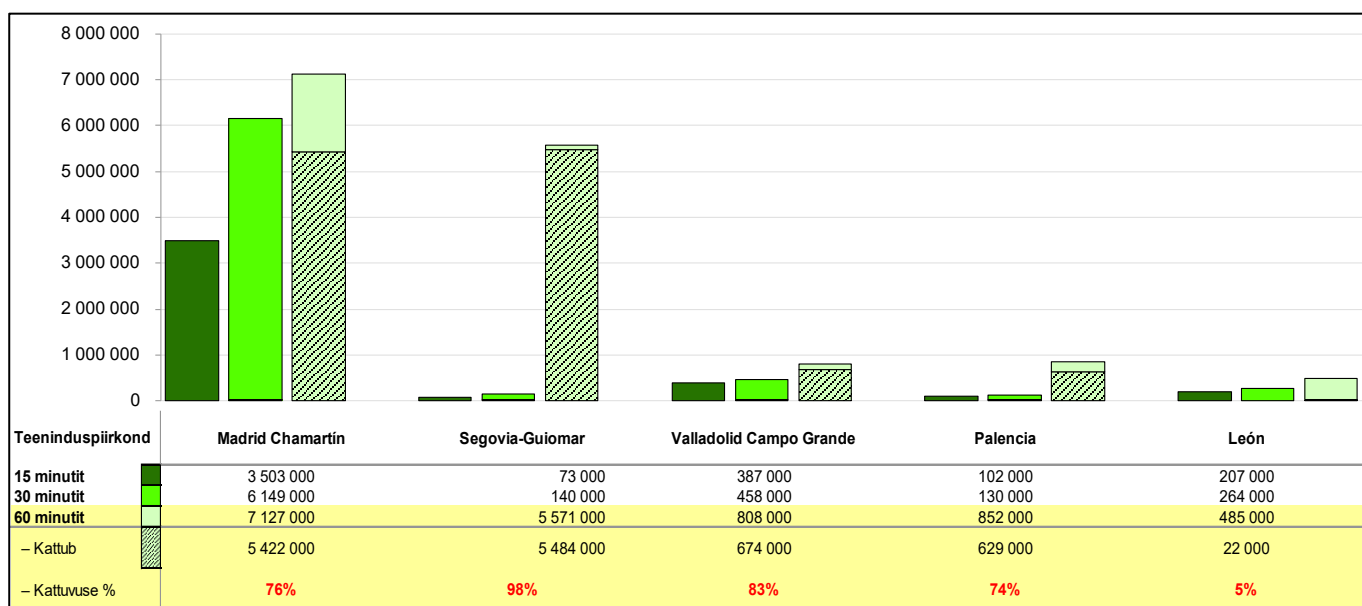
Kiirraudteeliin Madrid – León – Asturias.



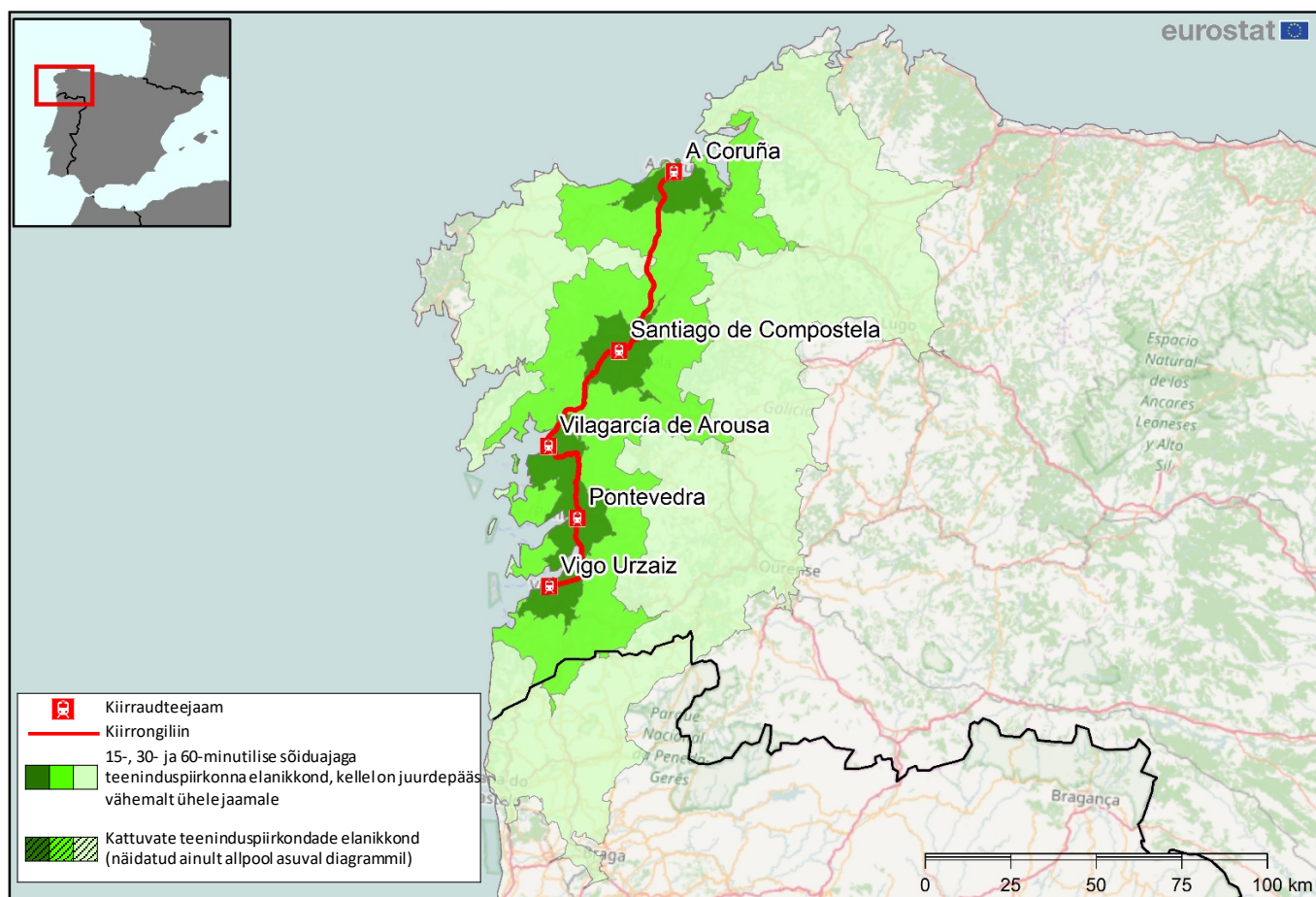
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELI rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
345	5 415	2 118	39%	47	5	86	350	300	135–164	39–47%



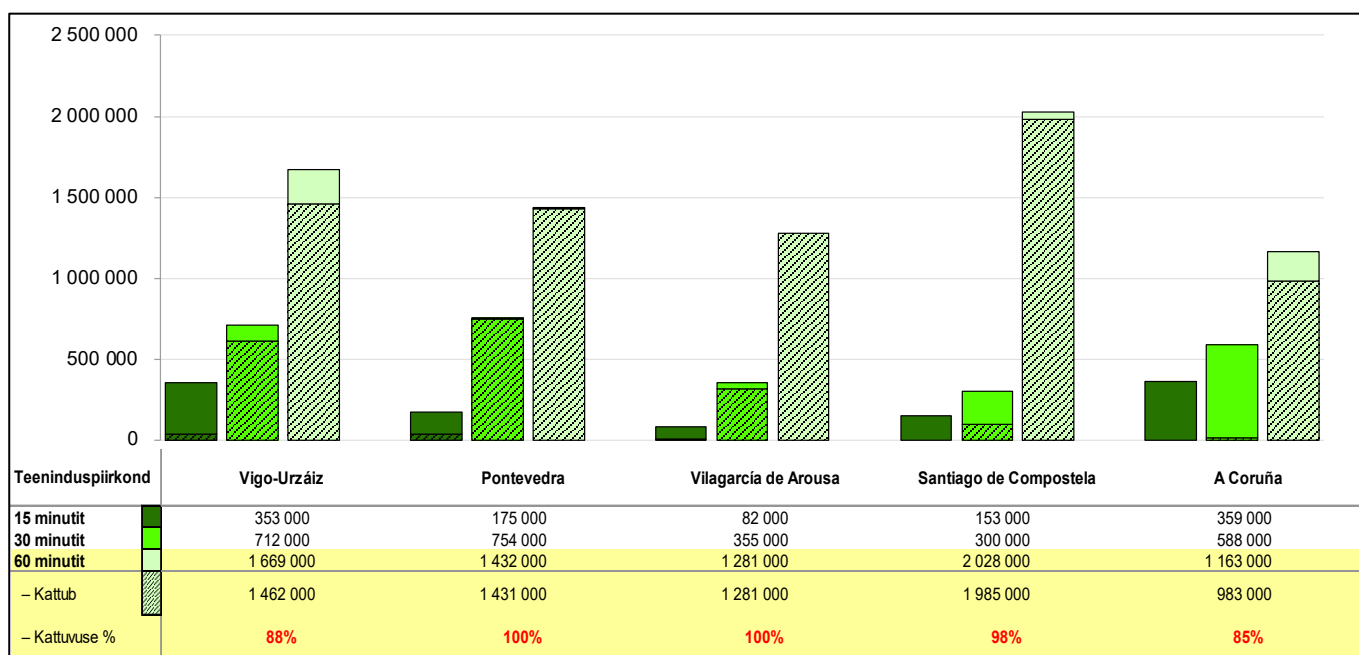
Kiirraudteeliin Eje Atlántico



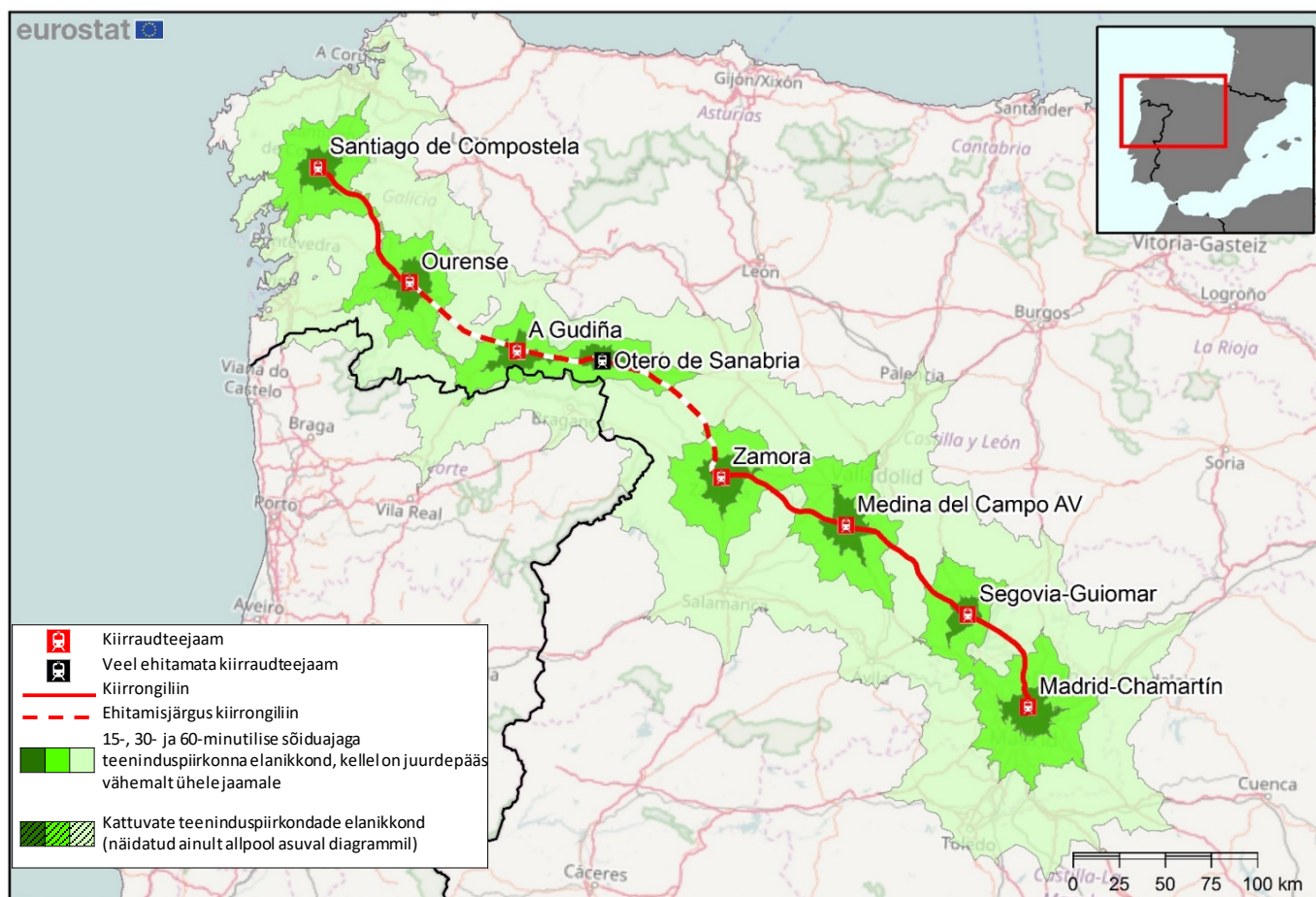
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELI rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
165	2 596	418 (14%)	19%	22	5	41	250	200	124	50%



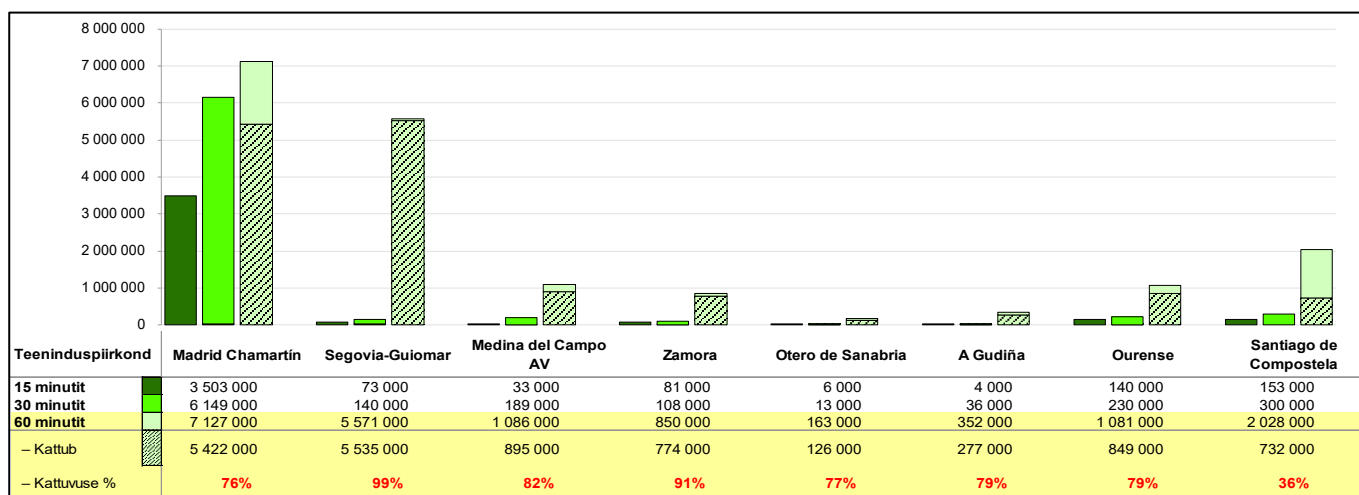
Kiirraudteeliin Madrid–Galicia



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

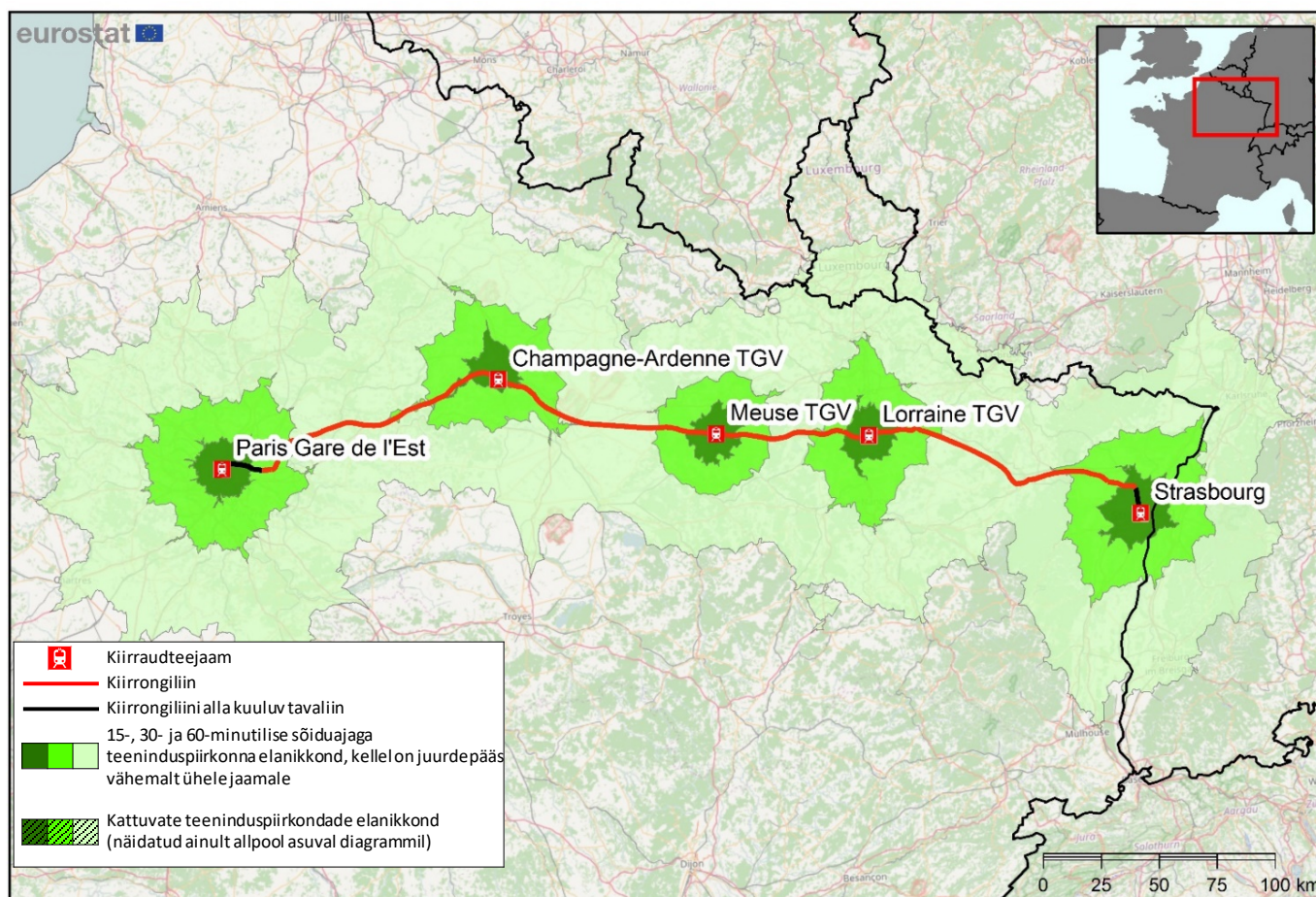
Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmine)	Jaamad	Jaamade keskmine vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmine	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
549	5 714*	440*	36%**	22	8	78	350	200	103–110	29–31%



* Maksumus kokku ja ELi vahendid on seotud Medina del Campo–Galicia lõiguga.

** Seotud valminud kiirraudteeliinide valminud lõikudega.

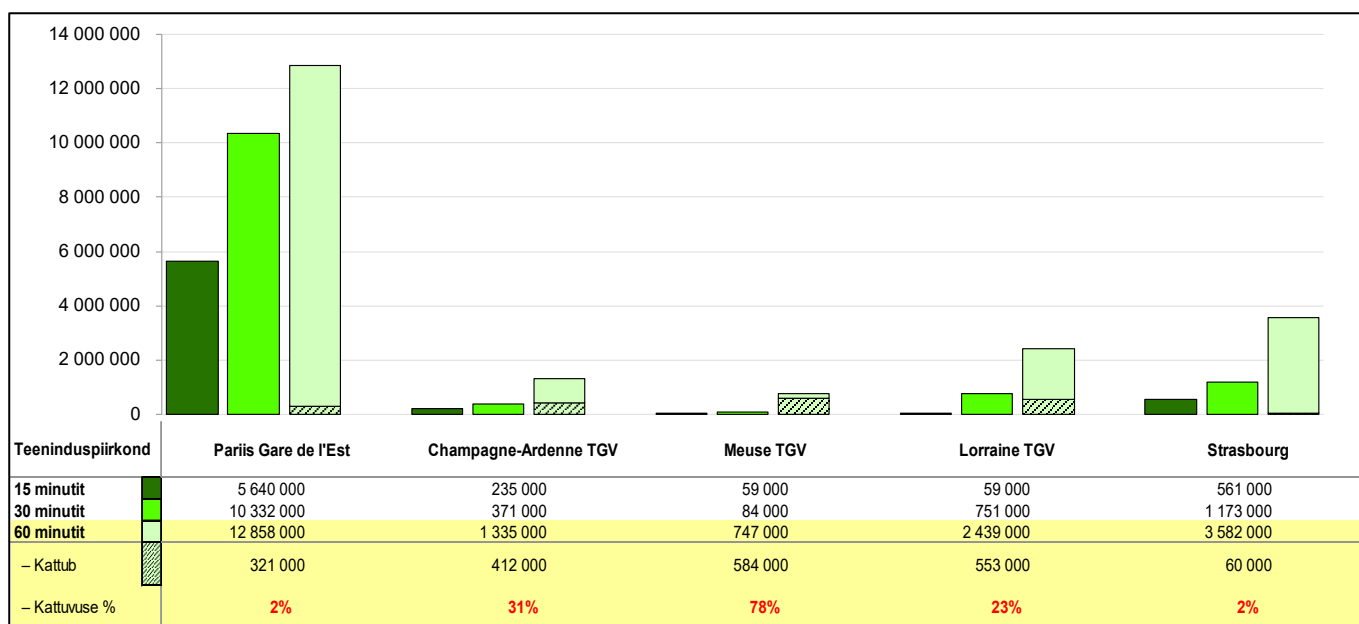
Kiirraudteeliin Est Européenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

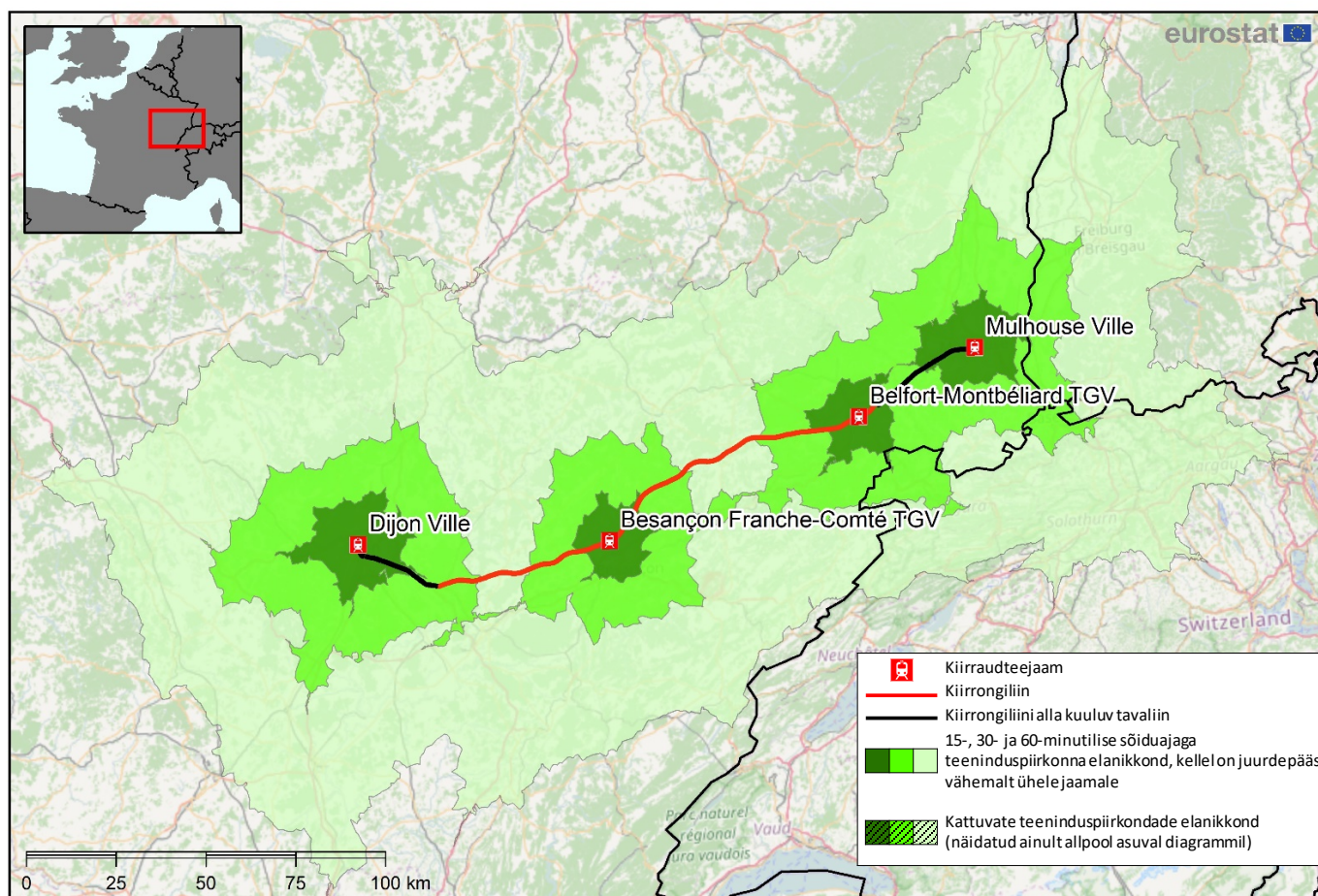
Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmine)	Jaamad	Jaamade keskmine vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmine	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
406*	6 712	331 (5%)	50%	56	5	110**	350	320	222–250	63–71%



* Ainult kiirraudteeliin; hõlmab 441 km tavarongiliine.

** Arvutatud 441 km kogupikkusest.

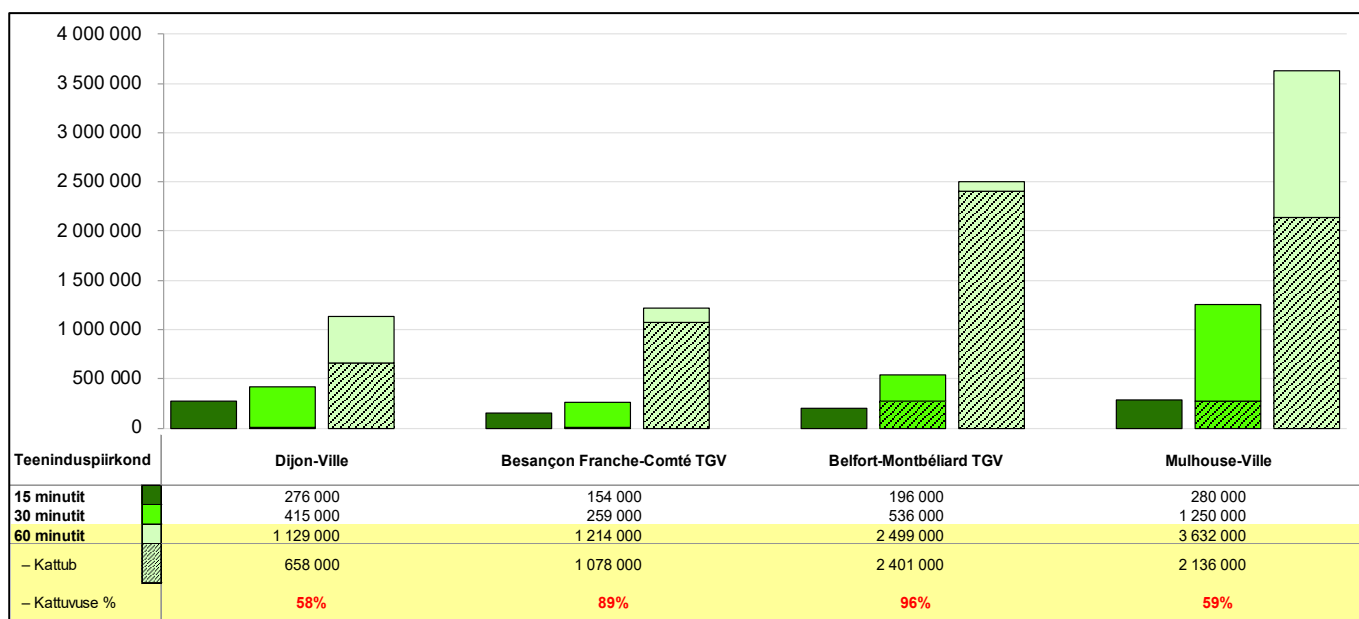
Kiirraudteeliin Rein–Rhône



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

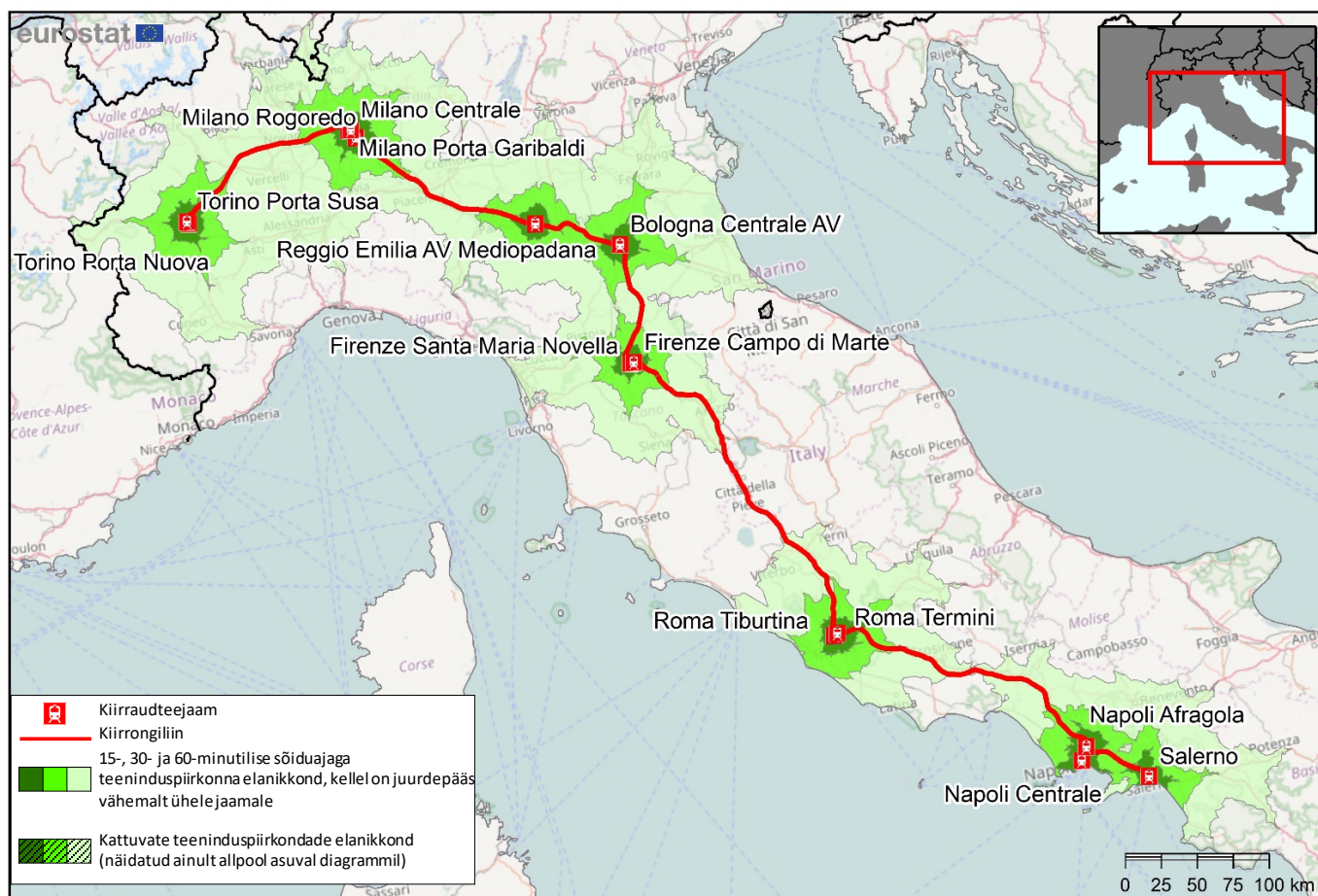
Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
138*	2 588	207 (8%)	20%	19	4	68**	350	320	166–198	47–57%



* Ainult kiirraudteeliin; hõlmab 205 km tavarongiliine.

** Arvutatud 205 km kogupikkusest.

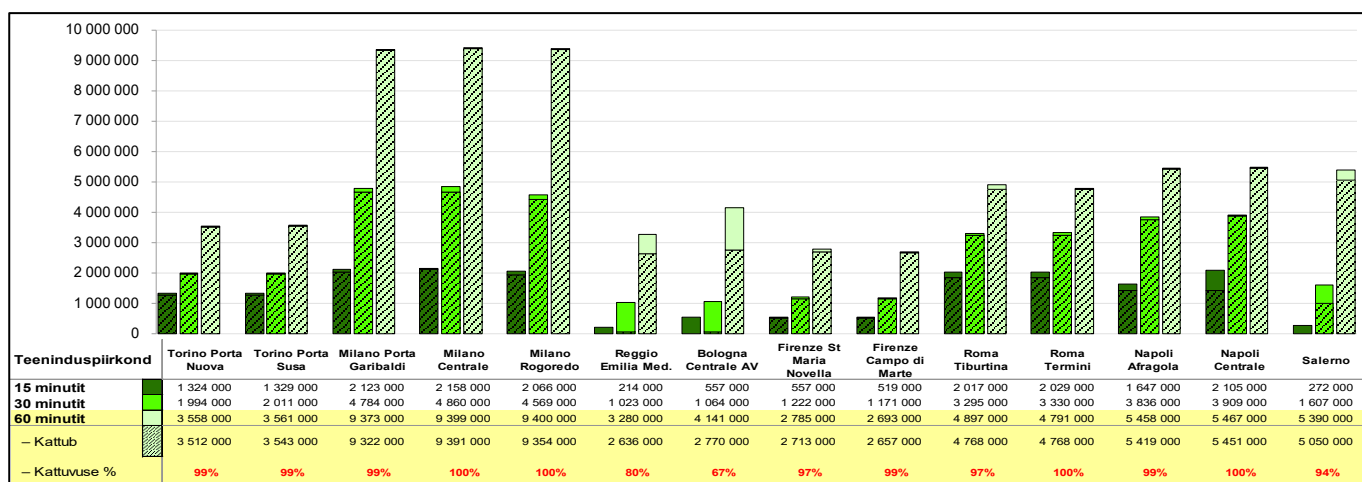
Kiirraudteeliin Torino–Salerno



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

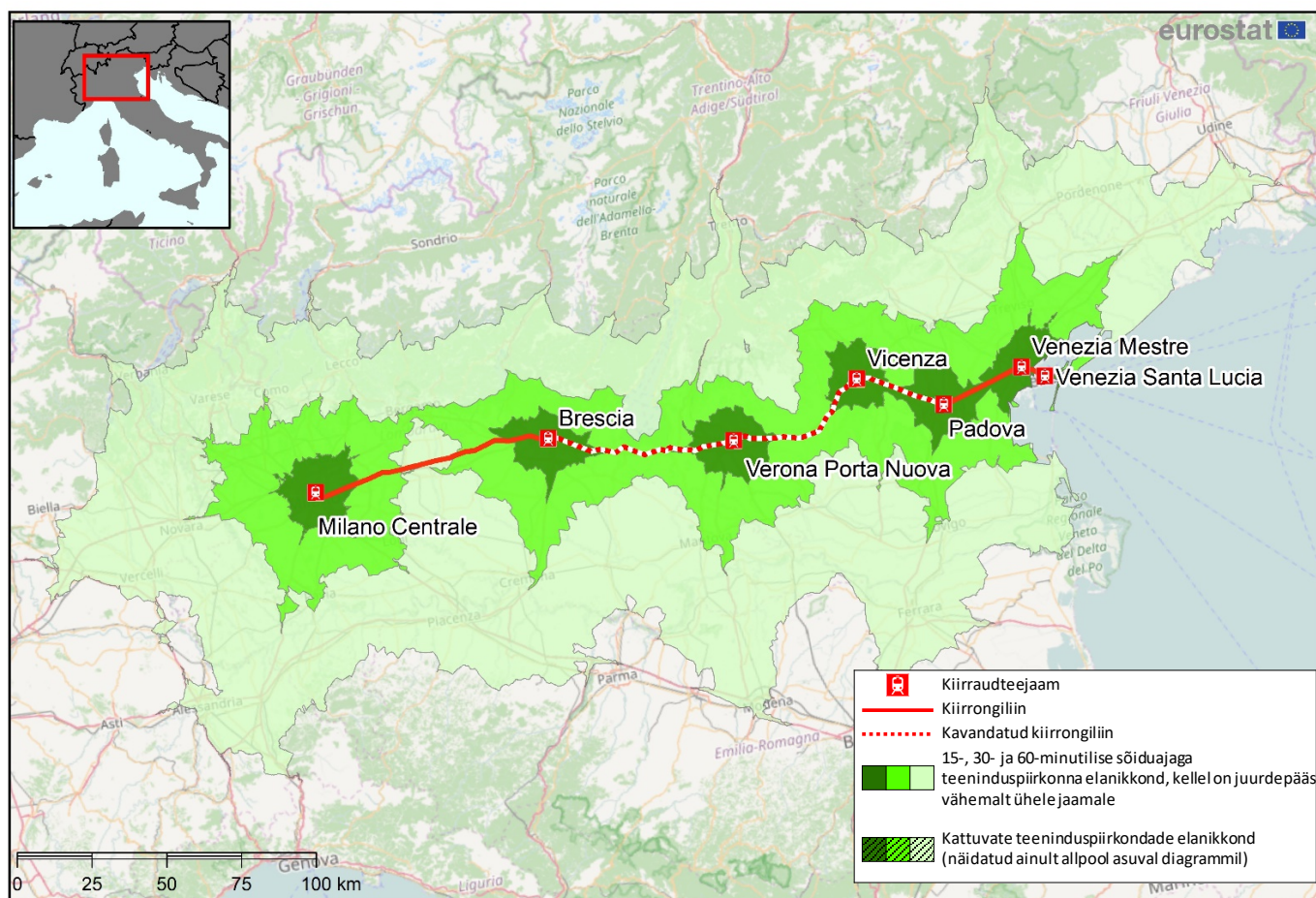
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiir	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
1 007	32 169	530	38%	257	14	77	300	300	162–186	54–62%



* Tegelikku keskmist kiirust hinnatakse reisil Milano–Napoli.

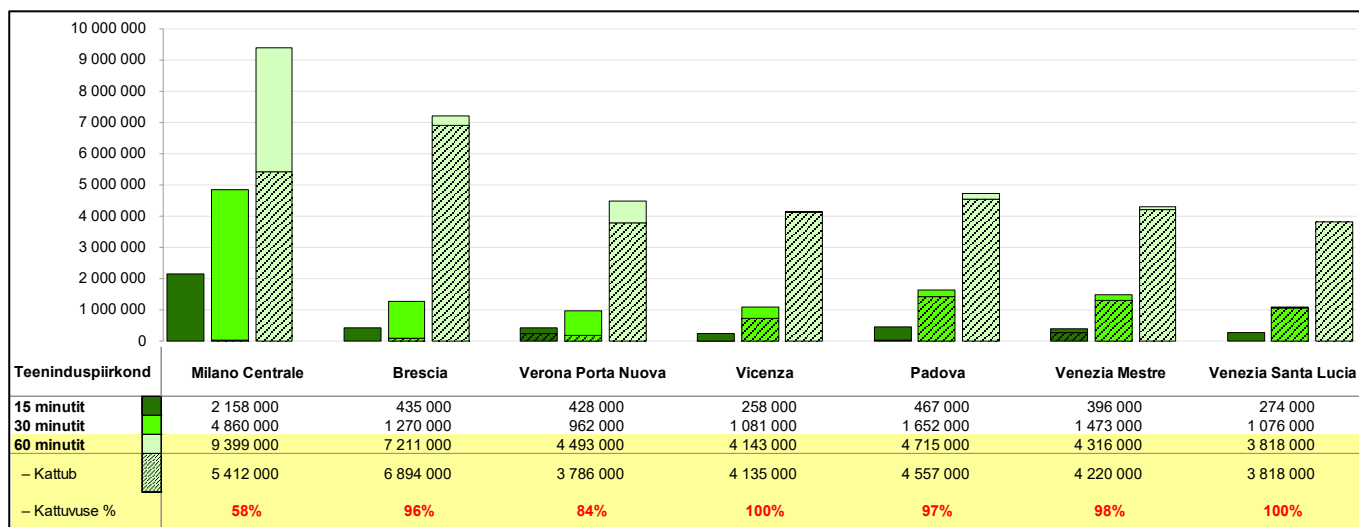
Kiirraudteeliin Milano–Veneetsia



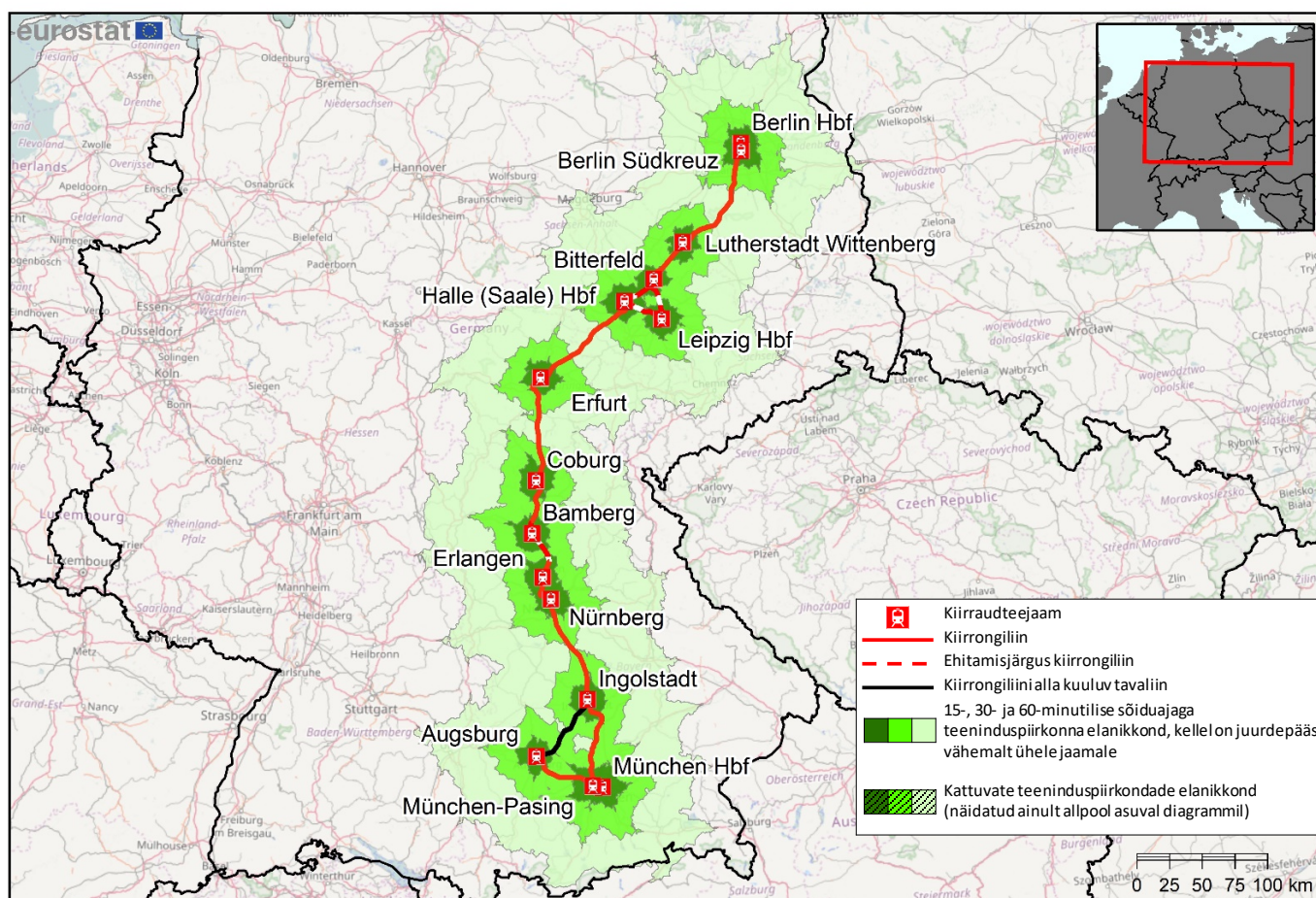
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
273	11 856	178	Puudub	93	7	46	300	300	113	38%



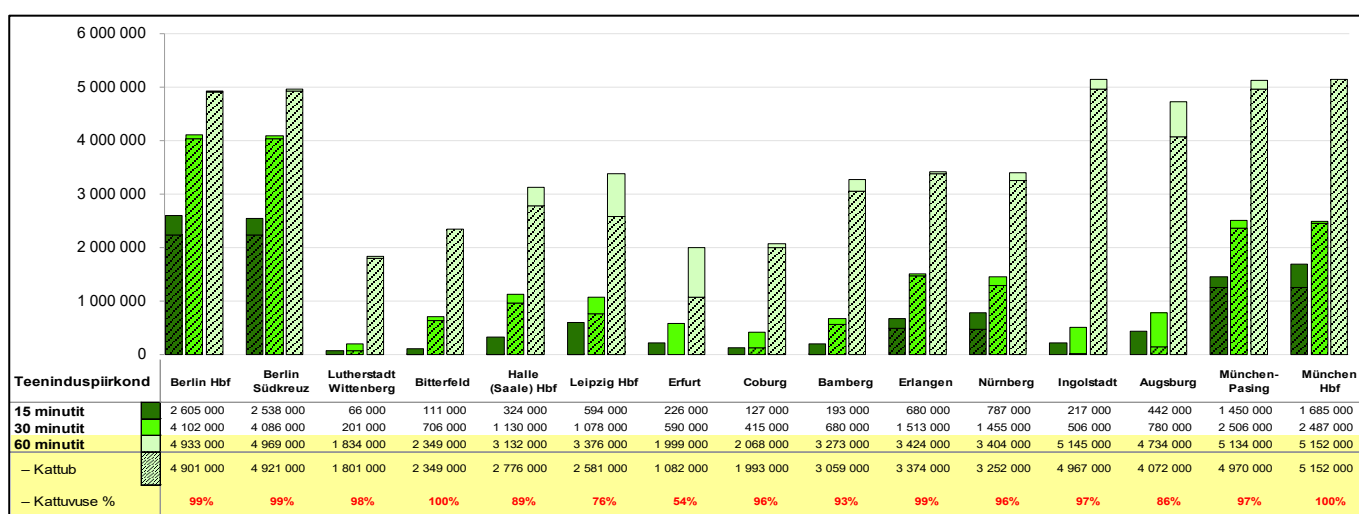
Kiirraudteeliin Berliin–München



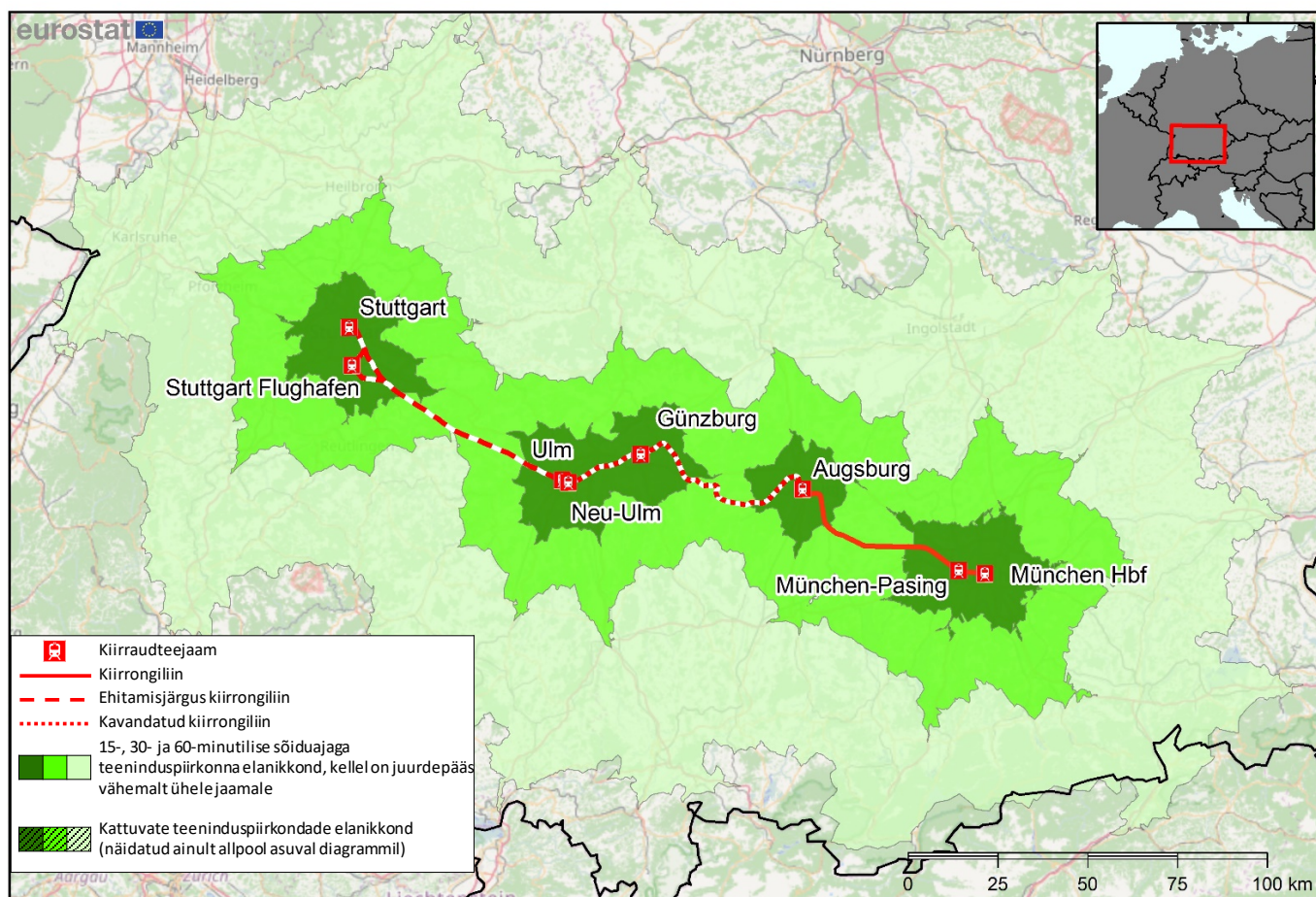
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Kiirused			
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
672	14 682	734 (5%)	Puudub	Puudub	15	48	300	Puudub	129–155	43–52%



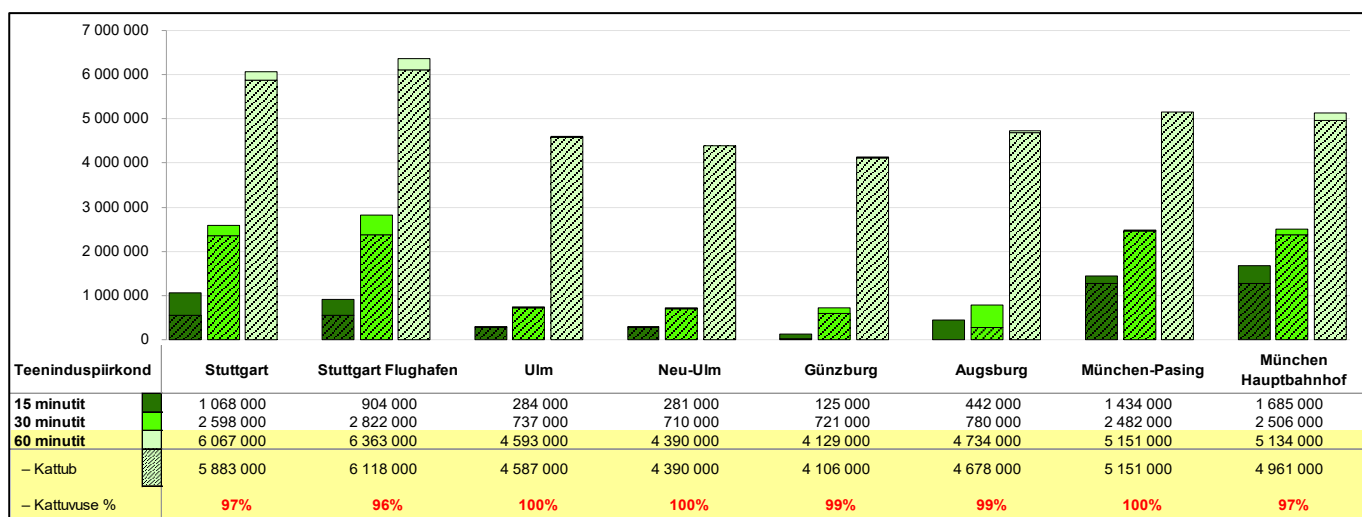
Kiirraudteeliin Stuttgart–München



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

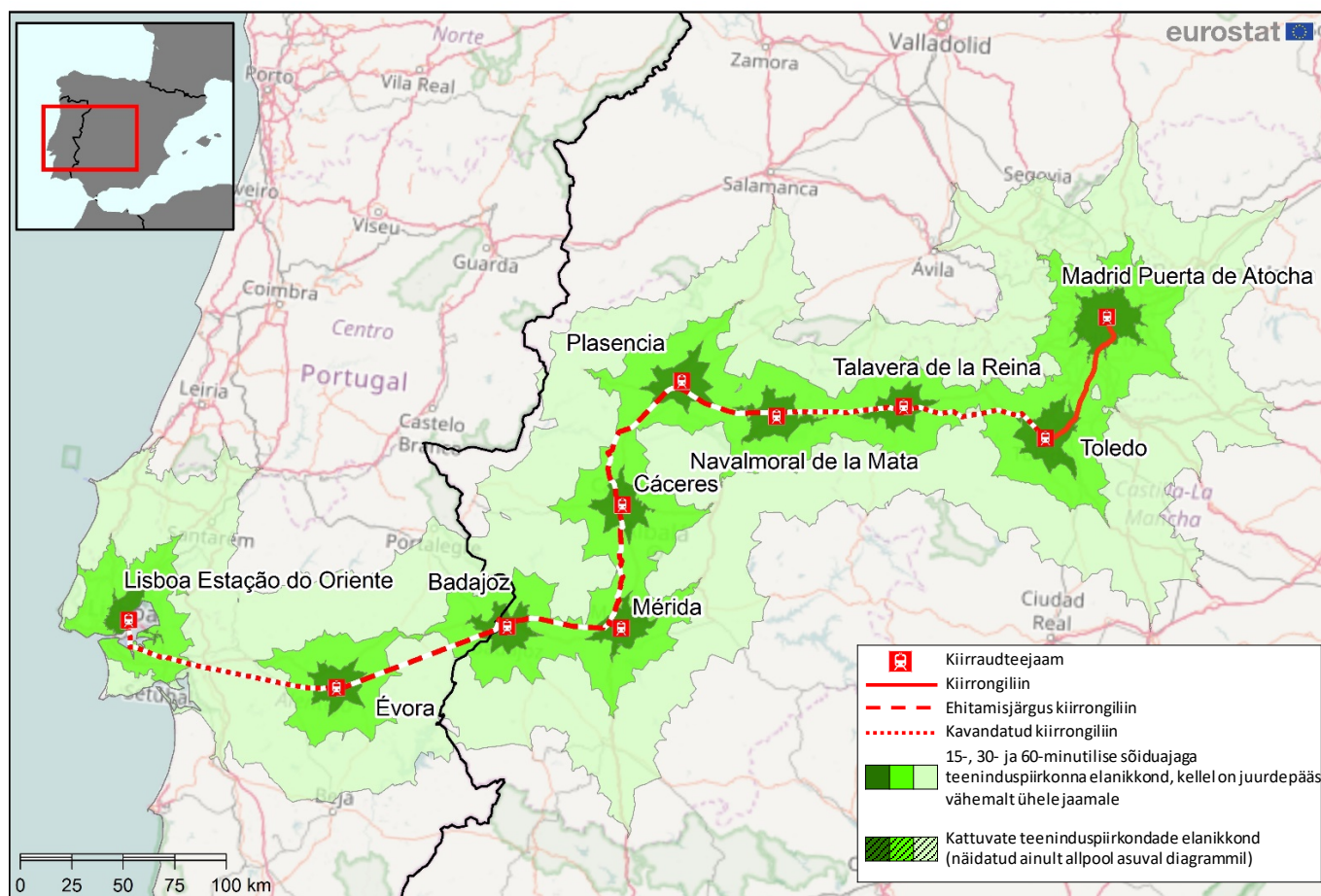
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
267	5 073*	288 (6%)	Puudub	Puudub	8	38	250	Puudub	94–108	38–43%



* Kogumaksumus ei hõlma projekti Stuttgart 21.

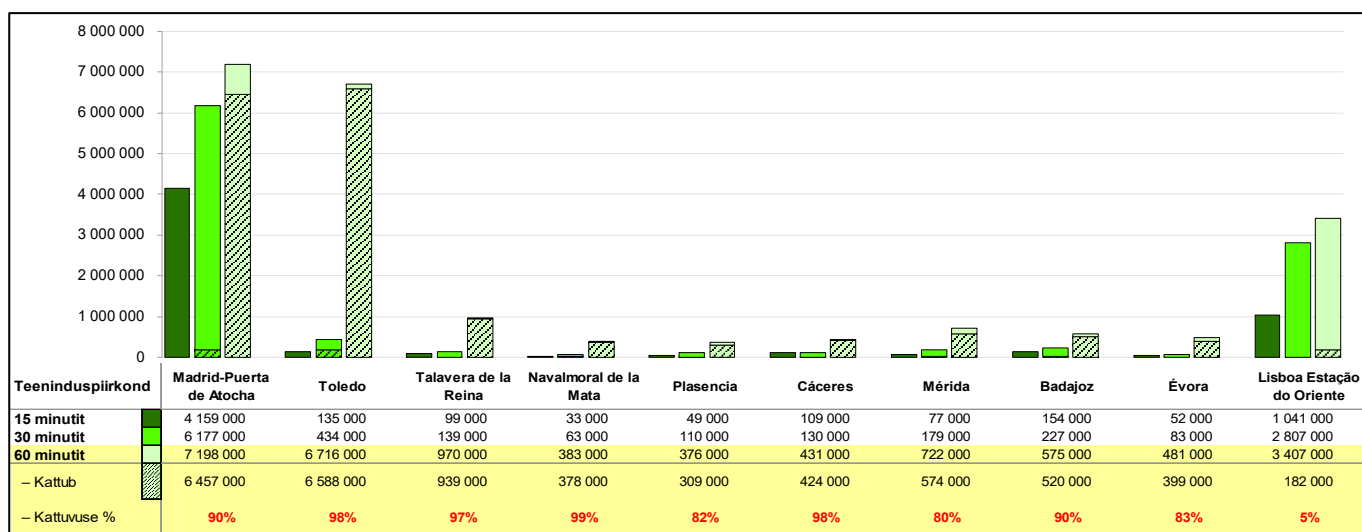
Kiirraudteeliin Madrid–Galicia



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELI rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
644*	2 875*	436**	Puudub	Puudub	9	81	350	250***	Puudub	Puudub

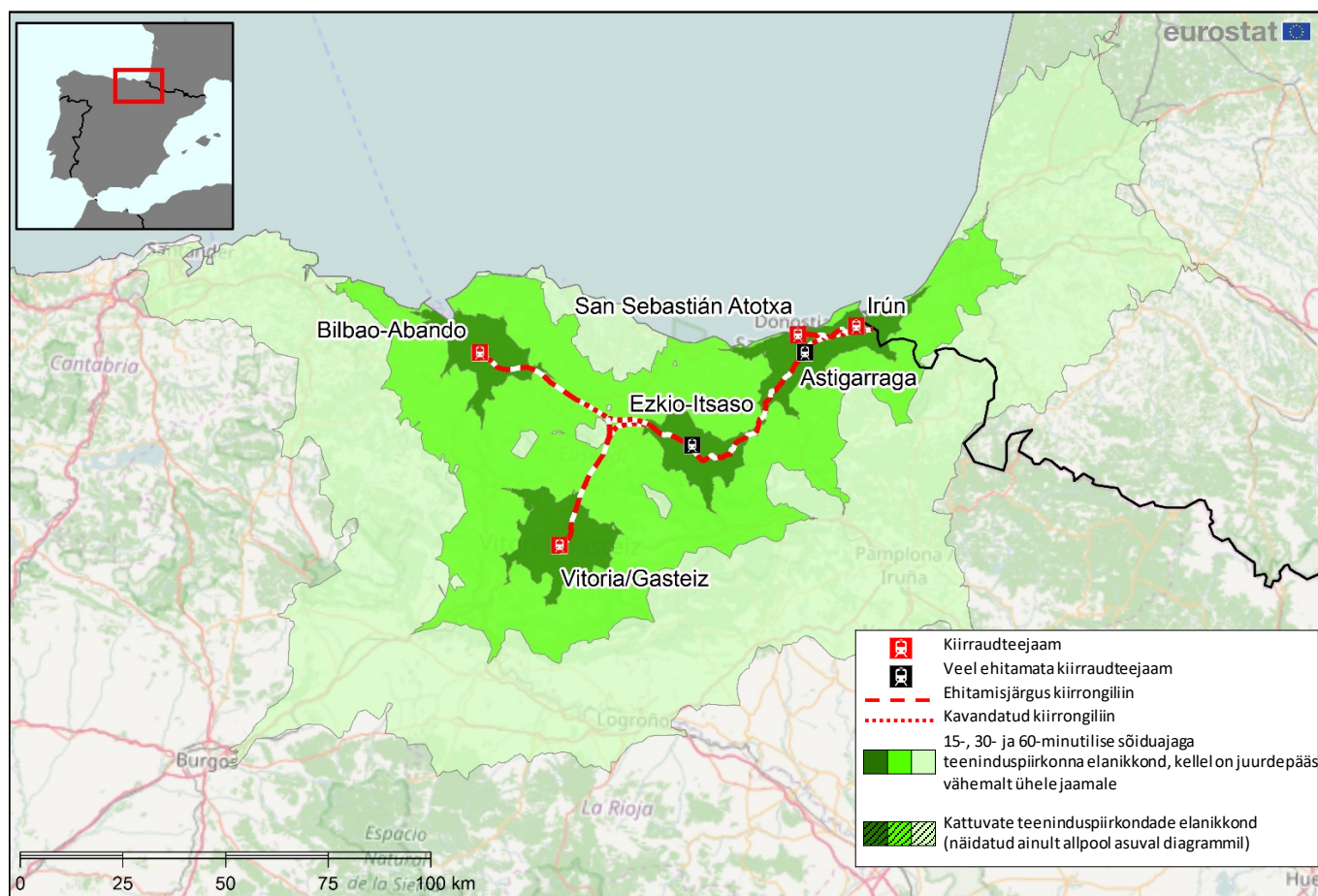


* 437 km lõigul Madrid–Portugali piir.

** ELI senine eraldis.

*** Nagu praegu on ette nähtud.

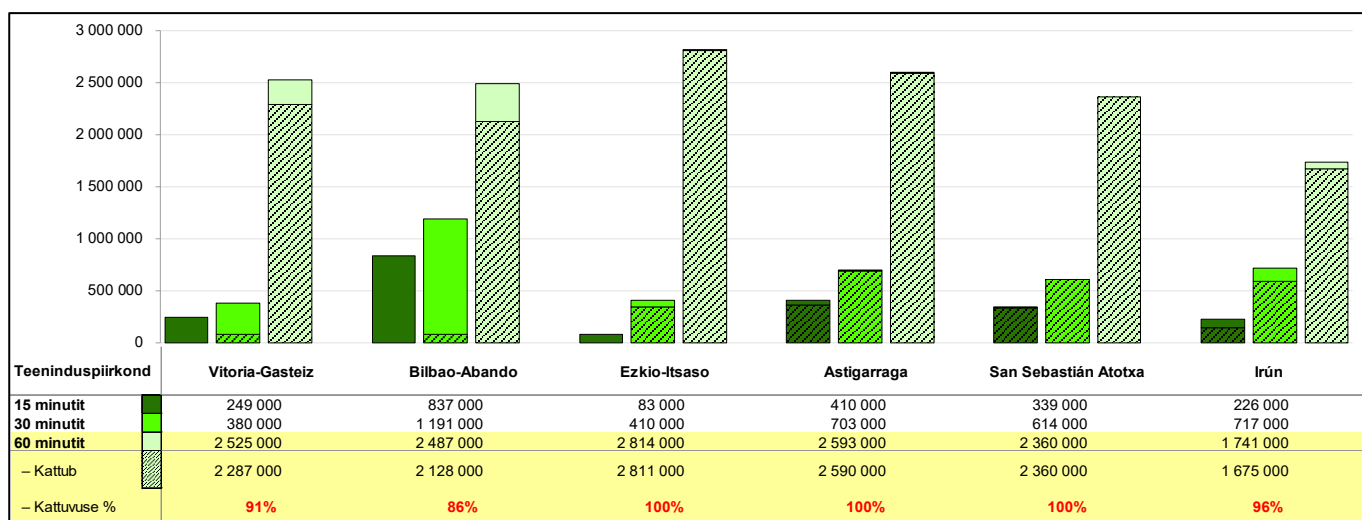
Kiirraudteeliin Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

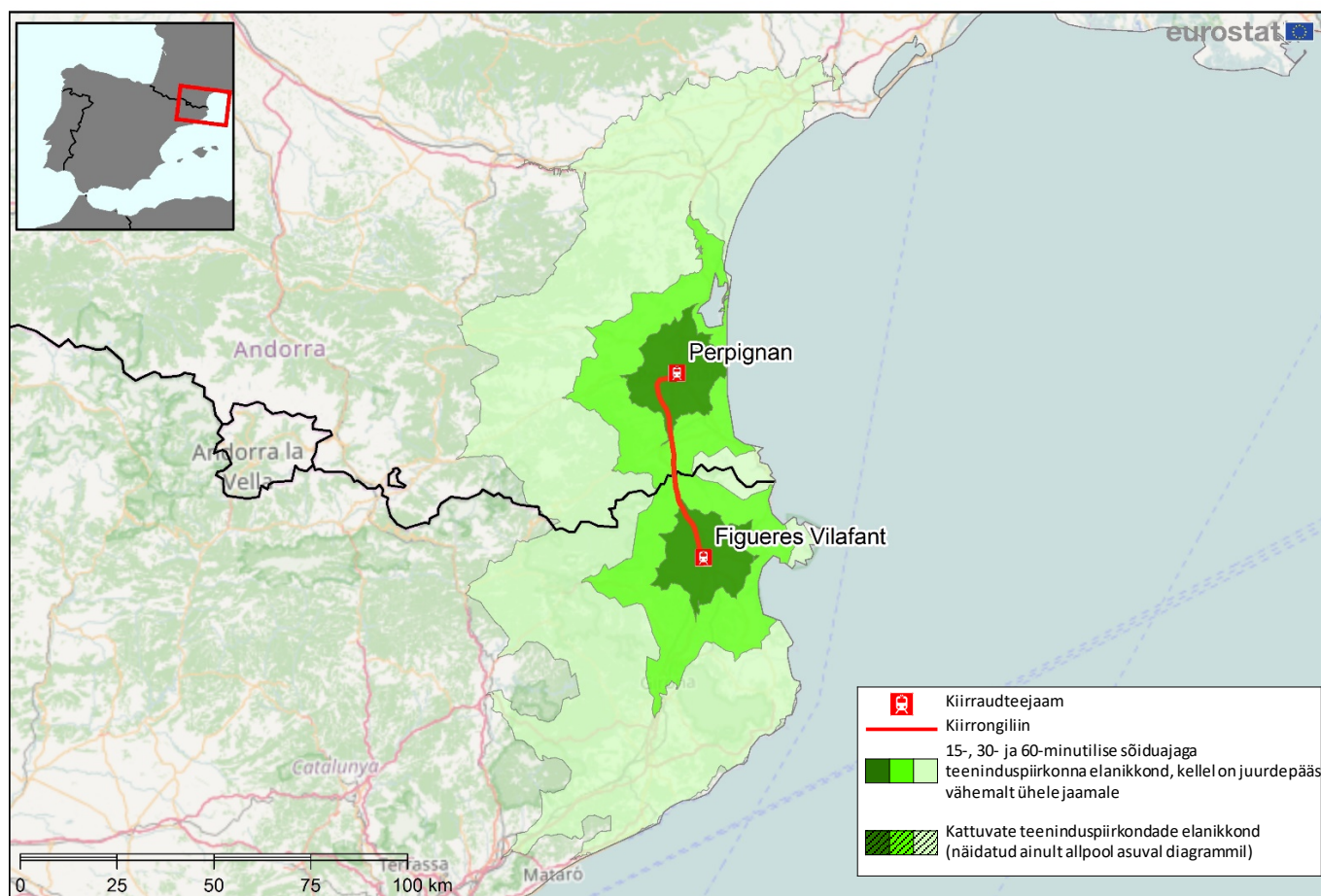
Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
175	5 767	318*	Puudub	Puudub	6	35	250	220**	Puudub	Puudub



* ELi senine eraldis.

** Nagu praegu on ette nähtud.

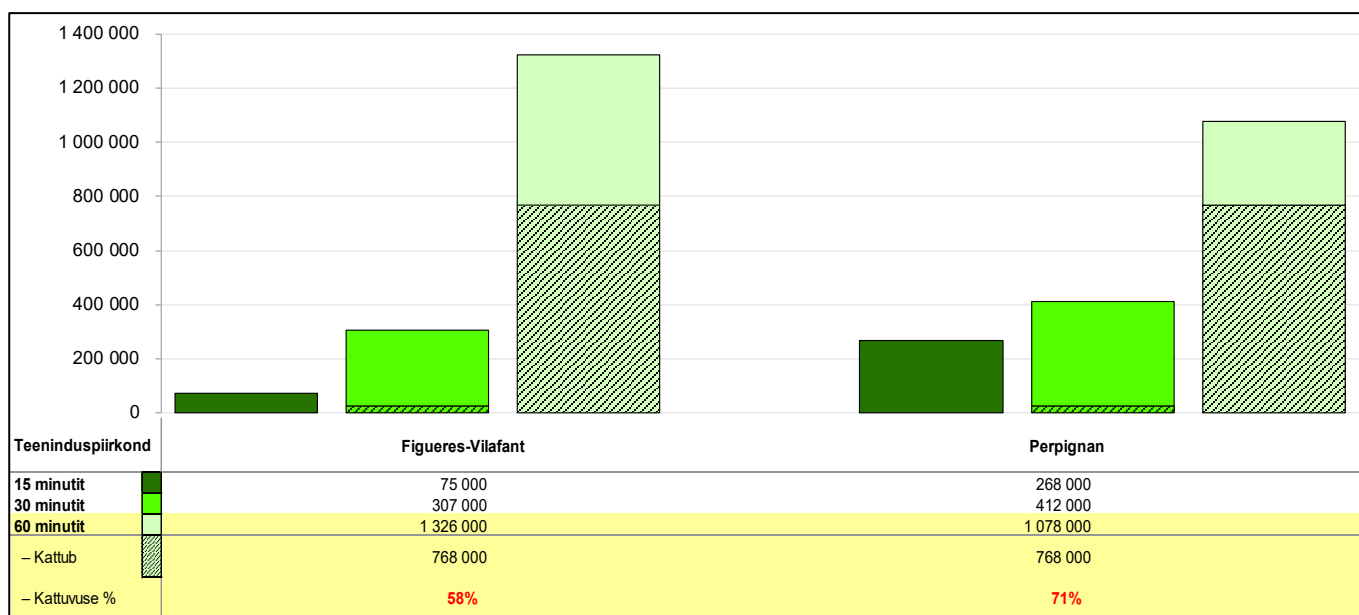
Kiirraudteeliin Figueres–Perpignan



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

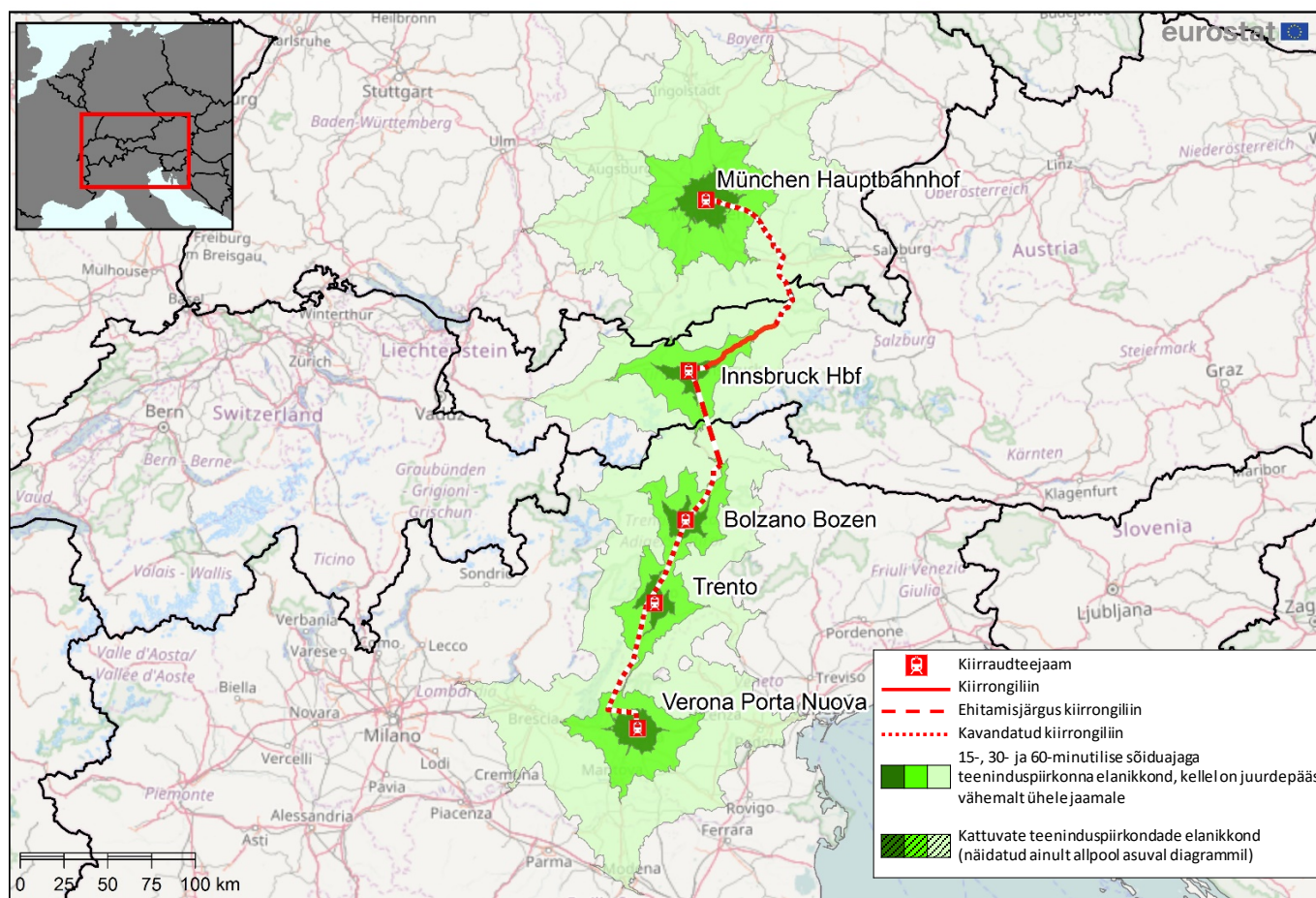
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmise)	Jaamad	Jaamade keskmise vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmise	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
44	999	61	16%	16	2	44	350	300	127*	36%



* Reisirongid

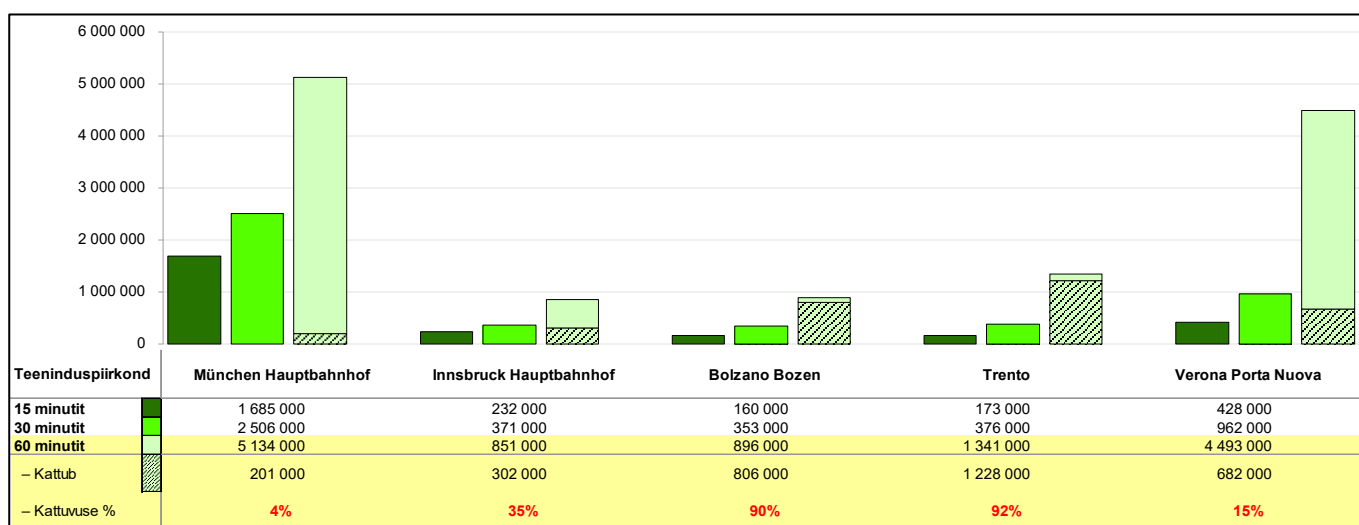
Kiirraudteeliin München–Verona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Pikkus	Kogumaksumus (v.a KM)	ELi rahastamine	Liini täituvus	Kiirrongide arv (päeva keskmine)	Jaamad	Jaamade keskmine vahemaa	Suurim projekteeri	Suurim sõidukiiru	Kiirused Tegelik keskmine	Suurimast projekteeritu
km	mln eurot	mln eurot	%	arv	arv	km	km/h	km/h	km/h	%
445	12 269*	1 896**	Kuni 87%	360–473***	5	111	250	220	Puudub	Puudub



* Sealhulgas Brenneri baastunneli väljaehitamise maksumus kuni 2027. aastani.

** Kuni 2020. aastani eraldatavad ELi vahendid.

*** Arv hõlmab nii kiir- kui ka tavaronge, viimased on enamikus.

IX LISA

Jaamade analüüs

Riik	Kiirrongiliin	Jaam	Suurus (reisijaid/m ²)	Üld- teenused	Ligipääsetavus Asukoht	Ligipääsetavus Transport	Ühendatus Peatuvate kiirrongide osakaal (%)	Ühendatus Transport	Mõju taastinnastumisele	Reisijaid 60 minuti raadiuses
Hispaania	Madrid–Barcelona–FF	Camp de Tarragona								
Hispaania	Madrid–Barcelona–FF	Guadalajara-Yebes								
Hispaania	Madrid–León	Segovia-Guiomar								
Hispaania	Madrid–León	León								
Hispaania	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Hispaania	Eje Atlántico	Vigo-Urzáiz								
Prantsusmaa	Est européenne	Meuse TGV								
Prantsusmaa	Est européenne	Lorraine TGV								
Prantsusmaa	Rein–Rhône	Besançon Franche-Comté								
Prantsusmaa	Rein–Rhône	Belfort-Montbéliard								
Itaalia	Torino–Salerno	Reggio Emilia AV Mediopadana								
Itaalia	Torino–Salerno	Roma Tiburtina								
Itaalia	Milano–Veneetsia	Brescia								
Itaalia	Milano–Veneetsia	Padova								
Saksamaa	Stuttgart–München	Stuttgart								
Saksamaa	Stuttgart–München	Ulm								
Saksamaa	Berlin–Leipzig/ Halle–Erfurt–Nürnberg– München–Verona	Coburg								
Saksamaa	Berlin–Leipzig/Halle– Erfurt–Nürnberg–München– Verona	Bitterfeld								

Suurus (reisijaid/m ²)	Üld- teenused	Ligipääsetavus Asukoht	Ligipääsetavus Transport	Ühendatus Peatuvate kiirrongide osakaal (%)	Ühendatus Transport	Mõju taastinnastumisele	Reisijaid 60 minuti raadiuses
Reisijate arv (aastas) / m ² > 100 ja < 200	Kõik järgmised: – restoran/kohvik – kauplused – turismiinfo – äriklassi ootesaal.	Kiirrongijaam asub keskses. (1–5 km) kohas.	Kõik järgmised teenused on olemas: – ühistransport – taksopeatas – parkla (vähem kui 10 inimest ühe parkimiskoha kohta päevas).	Jaamas peatuvate kiirrongide osakaal >75%	Kiirrongijaam on ühendatud järgmistest teenustest vähemalt kolmega: – piirkondlik(ud) bussijaam(ad) – tavaraudtee – otsetransport lennujaama / lennujaam – autorent.	Piirkonna areng on seostatav kiirrongiliini ehitamisega.	Reisijate / 60 minuti raadiuses elavate inimeste arv > 75%
Reisijate arv (aastas) / m ² 50–100 või 200–300	Järgmistest teenustest vähemalt kaks: – restoran/kohvik – kauplused – turismiinfo – äriklassi ootesaal.	Kiirrongijaam asub linnakeskusest enam kui 5 km ja kuni 15 km kaugusel.	Järgmistest teenustest on olemas vähemalt kaks: – ühistransport – taksopeatas – parkla (vähem kui 10 inimest ühe parkimiskoha kohta päevas).	Jaamas peatuvate kiirrongide osakaal >50 %	Kiirrongijaam on järgmistest teenustest ühendatud vähemalt kahega: – piirkondlik(ud) bussijaam(ad) – tavaraudtee – otsetransport lennujaama / lennujaam – autorent.	Piirkonna arengu põhjus ei ole kiirrongiliini ehitamine.	Reisijate / 60 minuti raadiuses elavate inimeste arv > 25% ja < 75%
Reisijate arv (aastas) / m ² < 50 või > 300	Järgmistest teenustest olemas üks: – restoran/kohvik – kauplused – turismiinfo – äriklassi ootesaal.	Kiirrongijaam asub linnakeskusest enam kui 15 km kaugusel.	Järgmistest teenustest on olemas üks: – ühistransport – taksopeatas – parkla (vähem kui 10 inimest ühe parkimiskoha kohta päevas).	Jaamas peatuvate kiirrongide osakaal <50 %	Kiirrongijaam on järgmistest teenustest ühendatud ühega: – piirkondlik(ud) bussijaam(ad) – tavaraudtee – otsetransport lennujaama / lennujaam – autorent.	On ilmne, et kiirraudtee rajamine ei ole piirkonda mõjutanud.	Reisijate / 60 minuti raadiuses elavate inimeste arv < 25 %

**KOMISJONI VASTUSED EUROOPA KONTROLLIKOJA ERIARUANDELE
„EUROOPA KIIIRRAUDTEEVÕRK: MITTE REAALNE, VAID EBATÕHUS JA
KILLUSTATUD“**

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

III. Komisjon jääb pühendunuks 2011. aasta valge raamatu järeldustele ja selles kirjeldatud strateegia alusel määratletud meetmetele ning jätkab nimetatud dokumendis sätestatud eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete välja pakkumist ja rakendamist. TEN-T määruses nähakse ette strateegiline ja ambitsioonikas kogu ELi katva raudteevõrgu kavandamine ELi vaatevinklist. TEN-T määrus kujutab endast peamist strateegilist ja rakendusakti nende üldeesmärkide saavutamiseks.

IV. TEN-T määruses nähakse ette kogu ELi hõlmav strateegiline planeerimine ELi vaatevinklist ning raudteevõrgustiku osade üksikasjad, mida tuleb arendada kooskõlas kiirraudtee normidega. Komisjon on seisukohal, et määruses sätestatud TEN-T väljaarendamise tähtjad on siduvad, ja teeb kõik võimaliku tagamaks, et asjaomase kiirraudteetaristu kasutuselevõtt toimuks kooskõlastatult ja sünkroonselt kogu ELis. Põhivõrgu koridoride tööriist on kavandatud spetsiaalselt sünergiate maksimeerimiseks erinevate liikmesriikide ja nende taristuettevõtjate jõupingutuste vahel. Kõik need elemendid peavad saama 2030. aastaks üksteisega ühendatud. Siis saavad nad kasu jõupingutustest, mida komisjon on teinud turu avamise ja koostalitlusvõime edendamiseks muudes valdkondades.

Komisjon usub, et ELi rahastamine suurendab Euroopa lisaväärtust, sest muul moel ei tegeletaks piisavalt piiriüleste kitsaskohtade ja puuduvate lülidega ega peetaks seda prioriteetseks.

VI. Tagamaks, et pikamaareisid kiirraudteel oleksid lennundusega võrreldes atraktiivsed ja konkurentsivõimelised, on väga kiired teenused sageli majanduslikult põhjendatud, kusjuures juhtumipõhiselt hinnatava kauba- ja reisijateveo karakteristikud on erinevad. Andmed keskmiste kiiruste kohta võrgustiku valmimisel tõenäoliselt muutuvad, sest andmed kajastavad praegusi teenuseid lõpuni ehitamata võrgustikus.

IX. Kulude ja tulude analüüsi käsitleva 2014. aasta juhendi transpordi peatüki sätteid on kavandatud võimaldama kiirraudtee investeringute põhjalikku ja metoodiliselt usaldusväärset analüüsi, mille kulude ja tulude väljaselgitamise ja hindamise analüütiline raamistik ning sotsiaal-majandusliku elujõulisuse arvutamine ei erine ühegi muu transpordinvesteeringu omast. Tegureid, millele kontrollikoda tähelepanu juhtis, tuleks hinnata koos laiemate poliitikaeesmärkidega, nagu üles kutsumine vedude maanteedelt raudteele ümbersuunamisele, eelkõige kliimamuutuste leevendamise ja kohaliku õhu kvaliteedi parandamise eesmärgil.

Minimaalse reisijate mahu kaasamine võib välistada selliseid projektilahendusi, mis võivad olla asjakohased seoses territoriaalse arengu vajadustega.

Seepärast peaks kulude-tulude analüüsi põhinõuetele keskenduv ELi tasandi suunis olema piisavalt paindlik, et võimaldada riigi-, sektori- ja projektikohaste erijoonte kaasamist projekti juhtumipõhisesse hindamisse.

X. 2016. aastal vastu võetud neljandas raudteepaketis nähakse ette koostalitlusvõime tõkete kaotamine, ohutuse suurendamine ja reisijateveo-raudteeturgude liberaliseerimine. Seda hakatakse rakendada alates 2019. aastast teatavate ülemineku perioodidega.

Seoses asjaoluga, et see on uus, kaasaegsete normide kohaselt ehitatud ja algusest peale rahvusvahelise transpordi jaoks projekteeritud taristu, leidub kiirraudteel koostalitlusvõimele oluliselt vähem tõkkeid kui vanemas võrgustikus.

XI.

Komisjon viitab oma vastustele, mille ta on andnud 1. soovitusel.

Komisjon viitab oma vastustele, mille ta on andnud 2. soovitusel.

Komisjon viitab oma vastustele, mille ta on andnud 3. soovitusel.

Komisjon viitab oma vastustele, mille ta on andnud 4. soovitusel.

TÄHELEPANEKUD

23. TEN-T määrukses nähakse ette kogu ELi hõlmav strateegiline ja ambitsioonikas võrgustiku planeerimine ELi vaatevinklist ning keskendumine võrgustiku neile osadele, mida tuleb arendada kooskõlas kiirraudtee normidega. Kiirraudteeliinid on määratletud TEN-T määruase artikli 11 lõike 2 punktis a.

26. Komisjon ei osale otseselt liikmesriikide otsustusprotsessis.

TEN-T määrukses on komisjoni 2011. aasta valges raamatus väljaarendatud strateegia teisendatud konkreetseteks eesmärkideks, erieesmärkideks ja asjakohasteks meetmeteks.

Selles määrukses on määratletud ELi transporditaristupoliitika ja kriteeriumid ELi ühistele huvidele vastavate projektide tuvastamiseks.

TEN-T ja Euroopa ühendamise rahastu määrukses kindlaks määratud vahendid – eelkõige põhivõrgu koridorid – võimaldavad komisjonil kontrollida, kas liikmesriigid täidavad oma kohustusi nende määruaste alusel, ning võtta vajadusel meetmeid.

Euroopa koordinaatorid avaldavad põhivõrgu töökavad, milles juhitakse tähelepanu peamistele probleemidele, ja jälgivad saavutatud edu. Asjaomased liikmesriigid kiidavad nimetatud töökavad heaks ja need on avalikud.

Peale selle näeb TEN-T määruas ette, et komisjon võtab vastu rakendusotsuseid konkreetsete piiriüleste lõikude kohta (näiteks Evora-Merida, Rail Baltica jne). Vt ka komisjoni vastus punktile 31.

Komisjon on seisukohal, et TEN-T põhivõrgu valmimise tähtaeg – 2030. aasta – on siduv, ehkki sõltub finantsressursside kättesaadavusest liikmesriikides.

Programmitöö perioodil 2014–2020 on komisjon tugevdanud liikmesriikide ja piirkondade transpordi, sh kiirraudtee investeeringute planeerimisraamistikku. Ühtekuuluvuspoliitika toetus sellistele investeeringutele olemas selliste igakülgse(te) transpordistrateegia(te) või raamistiku/raamistike olemasolust, mis tagab/tagavad kõigi sidusrühmade – ELi, riiklike ja erasektori – planeerimiskindluse. Komisjon tegi ettepaneku säilitada võimaldavad tingimused perioodiks 2021–2027.

31. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et piiriüleste lõikude koordineerimisvahendid on olemas juba praeguse programmitöö perioodi raamistikus.

1) Vastavalt TEN-T määruasele võib komisjon võtta vastu piiriüleste projektide rakendusotsuseid. Seda tehti esmakordselt 25. aprillil 2018, mil võeti vastu Evora-Merida projekti rakendusotsus.

2) Tehniliste elementide ja koostalitlusvõime osas lubatakse Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) juurutamiskavas (komisjoni rakendusmääruas (EL) 2017/6) sõlmida ERTMSi kohta piiriüleseid kokkuleppeid.

1. selgitus. Halvasti ühendatud liikmesriikide võrgud ja nende mõju

1. Vastavalt kättesaadavale teabele ja oma hinnangule usub komisjon, et juurdepääsuteed peaksid hakkama järk-järgult valmima aastatel 2027 kuni 2040.

Vastavalt põhjapoolsete juurdepääsuteede ehitamise eest vastutavatel ametiasutustel saadud teabele nähakse praegu ette juurdepääsuteede järk-järguline valmimine. See võib lahendada tulevase mahtude suurenemise probleemi. Kooskõlas TEN-T määrusega varustatakse praegune kaherajaline liin Müncheni ja Kufsteini vahel 2027. aastaks Euroopa rongijuhtimissüsteemiga. 2032. aastaks peaks tööle hakkama 4-rajaliseks muudetud Schaftenau-Radfeldi lõik (Austria) ning 2038. aastaks 4-rajaliseks muudetud lõik Schaftenaust (Austria) Rosenheimi (Saksamaa) põhjaosasse. Ülejäänud osa Großkarolinenfeldist München-Truderingi (Saksamaa) hakkab tööle 2040. aastaks.

34.

(i) Hankeraamistiku küsimusega tegeleti komisjoni 17. mail 2018 vastu võetud ettepanekus ühtlustada meetmeid TEN-T realiseerimise edendamiseks (Smart TEN-T).

Peale selle tehti 29. mail 2018 ettepanek luua reguleeriv mehhanism seadusandlike ja halduslike tõkete kõrvaldamiseks piiriüleses kontekstis, mis võimaldaks kohaldada ühe liikmesriigi õigusakte piiriüleselt, ühtsete eeskirjade vormis.

(ii) Määruse ettepanek meetmete ühtlustamise kohta TEN-T realiseerimise edendamiseks hõlmab liikmesriikide kohustust luua ühtsed pädevad ametiasutused TEN-T põhivõrguprojektide lubade andmise menetluste koordineerimiseks.

36. Komisjon kavatseb järgmise mitmeaastase finantsraamistiku jaoks arendada Euroopa ühendamise rahastu 2021–2027 ettepaneku raames välja uued võtmetähtsusega tulemuslikkuse põhinäitajad, mis hõlmaksid ka tulemusi ja mõju.

Ühtekuuluvuspoliitika raames määratakse igale programmile üldeesmärgid koos tulemusnäitajatega. Rakendamise eeltingimused hõlmavad võimaldavaid tingimusi, mis on seotud riiklike strateegiakavade ja ELi poliitikaeesmärkide kooskõlastamisega, eelkõige TEN-T ja linna/kohaliku liikuvuse osas. Liikmesriigid peavad rahastamiskõlblike projektide valimisel ja rakendamisel tagama, et need võimaldaksid tegelikult saavutada programmide konsolideeritud eesmärgid, ning esitada komisjonile asjakohased aruanded. Raudteeprojektide jaoks kuulutatakse välja pakkumismenetlus ja avaliku hanke lepingud sisaldavad tavaliselt sätteid õigeaegse täitmise ja väljundite kohta koos vastavate sanktsioonimehhanismidega. Nende lepingute haldamine kuulub asjaomaste avaliku sektori hankijate / toetusesaajate vastutusalasse.

Komisjoni ühine vastus punktidele 37–44.

Tagamaks, et pikamaareisid kiirraudteel oleksid lennureisidega võrreldes atraktiivsed ja konkurentsivõimelised, on sageli tarvis väga kiireid raudteeveoteenuseid, mille pakkumisolatust tuleks laiendada 600 kilomeetrilt 800–900 kilomeetrile. Andmed keskmiste kiiruste kohta võrgustiku valmimisel tõenäoliselt muutuvad, sest need andmed kajastavad praegusi teenuseid lõpuni ehitamata võrgustikus.

Tegeliku kiiruse kiirliinidel määrab peatuste arv (parameeter, mida peaks ideaaljuhul mõjutama pigem turundus kui planeerimine) ja signaalimissüsteem (kiirraudteeveeremi olemasolu eeldusel).

Sellegipoolest aitab ELi signaalimissüsteemi kasutuselevõtt suurendada nii sõidukiirust kui ka vedude mahtu. ERTMS 2. tasandi ja lähitulevikus 3. tasandi (mille saab kasutusele võtta juba olemasolevatel liinidel) järkjärguline kasutuselevõtt aitab parandada mõlemat tegurit.

51. Komisjon usub, et kulude ja tulude analüüsi käsitleva 2014. aasta juhendi transpordi peatüki sätted on kavandatud võimaldama kiirraudtee investeeringute põhjalikku ja metoodiliselt usaldusväärset analüüsi, mille kulude ja tulude väljaselgitamise ja hindamise analüütiline raamistik ning sotsiaal-majandusliku elujõulisuse arvutamine ei erine ühegi muu transpordinvesteeringu omast. Tegureid, millele kontrollikoda tähelepanu juhtis, tuleks hinnata koos laiemate

poliitikaeesmärkidega, nagu üles kutsumine vedude maanteedelt raudteele ümbersuunamisele, eelkõige kliimamuutuste leevendamise ja kohaliku õhu kvaliteedi parandamise eesmärgil.

65. Komisjon toetab Shift2Raili kaasrahastamise kaudu rahaliselt rongipiletite valdkonna tehnilist arengut, sh kiirliinidel. Komisjon on seisukohal, et kiirraudteesektor peaks samalaadselt lennundussektoriga arendama e-piletite kasutamist. Lennuettevõtjad on töötanud välja sektoripõhise lähenemisviisi otsepiletisüsteemidele selliste ühenduste alusel, mis on kaubanduskokkulepped. Nendesse ühendustesse mittekuuluvatel ettevõtjatel otsepiletite võimalust ei ole. Raudteesektoris on rida algatusi, nagu „Trainline“, mis võimaldavad nii e-piletite kui ka mitut raudteeettevõtjat kaasavate reiside müüki.

Komisjon pakkus välja sellealased õigusaktid neljandas raudteepaketis, kuid nõukogu eelistas jätta lahenduse leidmise sektorile endale. Komisjon peab esitama 2022. aastaks aruande sektoriüleste lahenduste kohta ja võib seejärel tegutseda.

67. Komisjon seirab regulaarselt liikmesriikide raudteeteenuse täpsuse andmeid ning alates 2017. aastast on raudteeturu järelevalve kava raames olemas täpsuse kokkulepitud määratlus. Komisjon kogub igal aastal andmeid riiklikul tasandil kahe reisirongikategooria kohta: linnalähedased ja piirkondlikud teenused ning tavapärased kaugveo- ja kiirrongiteenused. Kiirrongiteenuse täpsust eraldi ei seirata. Andmed avaldatakse komisjoni iga kahe aasta tagant koostatavas raudteeturu seirearuandes.

Komisjon ei seira klientide rahulolu sagedamini, sest see on tänu liikmesriikides pakutavate teenuste mitmekesisusele äärmiselt keeruline. Kuid mõned liikmesriigid seiravad klientide rahulolu väga aktiivselt ja kaasavad selle oma avalike teenuste osutamise kohustuse lepingutesse.

79. Komisjon usub, et kulude ja tulude analüüsi käsitleva 2014. aasta juhendi transpordi peatüki sätted on kavandatud võimaldama kiirraudtee investeeringute põhjalikku ja metoodiliselt usaldusväärset analüüsi, mille kulude ja tulude väljaselgitamise ja hindamise analüütiline raamistik ning sotsiaal-majandusliku elujõulisuse arvutamine ei erine ühegi muu transpordinvesteeringu omast.

Fikseeritud kvantitatiivsete andmete / kohustuslike parameetrite (nt minimaalse reisijate mahu) kaasamine võib välistada selliseid projektilahendusi, mis võivad olla asjakohased seoses territoriaalse arengu vajadustega.

Seepärast peaks kulude-tulude analüüsi põhinõuetele keskenduv ELi tasandi suunis olema piisavalt paindlik, et võimaldada riigi-, sektori- ja projektikohaste erijoonte kaasamist projekti juhtumipõhisesse hindamisse.

85. 2017. aastal tegi komisjon paketi „Liikuvus Euroopas“ ettepaneku, mis sisaldas muu hulgas põhimõtetega „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ kooskõlas olevat meedet, nagu teede maksustamine. Peale selle tegi komisjon rea ettepanekuid piirata tarnspordi heiteid ja pakkuda stiimuleid vedude maanteedelt raudteele ümbersuunamiseks ja CO₂-heite vähendamiseks, eriti maanteetranspordis.

Peale selle käivitas komisjon 2017. aastal igakülgse uuringu väliskulude sisestamise teemal eesmärgiga hinnata, millises ulatuses rakendatakse ELi riikides põhimõtteid „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ transpordiliikide lõikes, ning panusena asjaomasesse poliitilisse mõttevahetusse. Täies ulatuses avaldatakse uuring 2019. aastal.

Ühe teise uuringu („Juhtuuring – transpordi maksu- ja tasude koormuse analüüs“; kättesaadav liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil) raames koguti teavet maksude ja tasude, samuti subsidiumide kohta 20 hoolikalt valitud esinduslikul marsruudil kõigi transpordiliikide lõikes.

3. selgitus. Mõju, mida avaldab reisijatele sujuva piiriülese rongiliikluse puudumine

1. Liinilõigul München–Verona puuduv koostalitlusvõime põhjustab peatumist ja hilinemisi Brenneri jaamas

Komisjon jagab kontrollikoja väljendatud muret koostalitlusvõime asjus ja töötab probleemide lahendamise nimel. Euroopa Liidu Raudteeamet kavandab rohkem kui 11 000 siseriikliku õigusnormiga loodud tohutu tõkke tänu neljanda raudteepaketi sätetele kõrvaldada. Eraldiseisva algatusena on võetud probleemide loetelus osutatud koridoride suhtes samasuunalisi ennetavaid meetmeid ning komisjon eeldab, et pärast seda, kui eeskirjad on kindlaks tehtud ja neid on kirjeldatud, jäetakse enamik neist kõrvale või ühtlustatakse Euroopa tasandil, ent see võtab mitu aastat aega.

Siiski ei mõjuta need tõkked enamikul juhtudest kiirraudteeline (ükski kiirraudtee rong ei peatu Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Madalmaade ja Ühendkuningriigi piiridel).

Kolmas lõik. Töökeele küsimuses tegi komisjon läbivaadatud vedurijuhtide direktiivi mõjuhinnaangus ettepaneku hinnata raudtee ühist töökeelt (sektor nõudis keele kindlaksmääramiseks kulude-tulude analüüsi), ehkki ei tegevuslikult ega ka poliitiliselt ei ole ühe keele kasutuselevõtt realistlik. Siiski uuritakse praegu rida võimalusi selle küsimuse lahendamiseks (kindlaksmääratud sihtsõnavarad, IT-vahendid jne) ja komisjon teeb ettepaneku muuta õiguslikku alust, et võimaldada nende lahenduste katsetamist.

2. Prantsusmaa ja Hispaania vaheliste taristuühenduste puudumine (Atlandi ookeani telje piiriülene marsruut) sunnib reisijaid ümber istuma ja teisele platvormile minema

Komisjon jagab kontrollikoja kahtlusi. Samal ajal on Prantsusmaa täis otsustavust suurendada olemasoleva liini võimsust ja kõrvaldada Hendaye pudelikael. Komisjon ja Euroopa koordinaator jälgivad sündmuste arengut.

90. Juurdehindluste kehtestamine ja tase sõltub liikmesriikide valmisolekust ja suutlikkusest täita lüngad taristu otseste ja kogukulude vahel.

91. Komisjoni 12. juuni 2015. aasta rakendusmäärusega (EL) 2015/909 (milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid) kehtestatakse kolm arvutusmeetodit.

On tõsi, et kolm meetodit annavad tulemuseks üsna erinevad tasutasemed. Kuna tasude suuruse määravad mitmed tegurid, sh mitte üksnes amortisatsioon, vaid ka olemasoleva taristu seisund ja hinnalisandite kasutamine, on selge, et ühesugune tasu kiirraudteeteenuse kasutamise eest kõigile ELis ei ole võimalik. Vt ka komisjoni vastus punktile 90.

92.

(i) Komisjon märgib ka, et Prantsusmaa kiirraudteevõrk vajab olulisel määral hooldust ja uuendamist, ja seal, kus varem on hooldusinvesteeringud tegemata jäetud, on võrgustiku hoolduskulud nüüd suuremad. Kui selliseid kulusid ei ole võimalik täielikult katta riigi toetustest taristuettevõtjale, tuleb need panna käitaja õlule mitte ainult otseste kuludena, vaid ka hinnalisanditena, sest taristuettevõtjal ei ole muid sissetulekuid.

(ii) Komisjon märgib, et reguleeriv asutus vähendas tasu, sest see häiris konkurendi tegevust. Reisijate olukorda parandas tõhusa konkurentsi olemasolu kiirraudteeliinidel, mis vähendas kahe käitaja sõidutasusid.

93. Vt komisjoni vastus punktile 95.

95. Komisjon kinnitab, et teostab süsteemi järelevalvet niivõrd, kui see tagab, et reguleerimisasutused on olemas, ning kontrollib, kas neile on eraldatud piisavad vahendid. Vahendid sõltuvad riigi suurusest ja turu avatuse määrast. Komisjon tuletab reguleerivatele

asutustele meelde nende kohustust tegutseda kas omal algatusel või kaebuse alusel alati, kui nad näevad, et asjakohaseid meetmeid ei ole võetud. Reguleerivad asutused mängivad selget rolli tasusüsteemi heakskiitmisel ja selle diskrimineerimisvaba kohaldamise tagamisel.

JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

97. Komisjon jääb pühendunuks 2011. aasta valge raamatu järeldestele ja selles kirjeldatud strateegia alusel määratletud meetmetele ning jätkab nimetatud dokumendis sätestatud eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete välja pakkumist ja rakendamist. Nõukogu ja Euroopa Parlamendi poolt vastu võetud TEN-T määruses on sätestatud konkreetsed eesmärgid, sihid ja meetmed, mis tulenevad komisjoni 2011. aasta valge raamatu strateegiast.

98. TEN-T määruses on sätestatud konkreetsed eesmärgid, sihid ja meetmed, mis tulenevad komisjoni 2011. aasta valge raamatu strateegiast.

Selles määruses on määratletud ELi transporditaristupoliitika ja kriteeriumid ELi ühistele huvidele vastavate projektide tuvastamiseks. Sellega on kehtestatud põhi- ja üldvõrk ning raudteevõrgu puhul on selles kindlaks määratud, kus on vaja kasutusele võtta kiirraudteevõrk ning esitatud asjaomased sihid ja ajakava (põhivõrk 2030. aastaks, üldvõrk 2050. aastaks), mida komisjon loeb siduvaks, ehkki see sõltub finantsressursside kättesaadavusest liikmesriikides.

Ehkki komisjon ei ole otseselt seotud otsustusprotsessiga liikmesriikides, võimaldavad TEN-T ja Euroopa ühendamise rahastu määruste vahendid – eelkõige põhivõrgu koridorid – komisjonil kontrollida, kas liikmesriigid täidavad oma kohustusi nende määruste alusel, ning võtta vajadusel meetmeid.

102. Kulude ja tulude analüüsi käsitleva 2014. aasta juhendi transpordi peatüki sätted on kavandatud võimaldama kiirraudtee investeringute põhjalikku ja metoodiliselt usaldusväärset analüüsi, mille kulude ja tulude väljaselgitamise ja hindamise analüütiline raamistik ning sotsiaalmajandusliku elujõulisuse arvutamine ei erine ühegi muu transpordinvesteeringu omast. Tegureid, millele kontrollikoda tähelepanu juhtis, tuleks hinnata koos laiemate poliitikaeesmärkidega, nagu üles kutsumine vedude maanteedelt raudteele ümbersuunamisele, eelkõige kliimamuutuste leevendamise ja kohaliku õhu kvaliteedi parandamise eesmärgil.

Minimaalse reisijate mahu kaasamine võib välistada selliseid projektilahendusi, mis võivad olla asjakohased seoses territoriaalse arengu vajadustega.

Seepärast peaks kulude-tulude analüüsi põhinõuetele keskenduv ELi tasandi suunis olema piisavalt paindlik, et võimaldada riigi-, sektori- ja projektikohaste erijoonte kaasamist projekti juhtumipõhisesse hindamisse.

103. Komisjon käivitas 2017. aastal igakülgse uuringu väliskulude sisestamise teemal eesmärgiga hinnata, millises ulatuses rakendatakse ELi riikides põhimõtteid „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ transpordiliikide lõikes, ning panusena asjaomasesse poliitilisse mõttevahetusse.

Vt komisjoni vastus punktile 85.

104. 2016. aastal vastu võetud neljandas raudteepaketis nähakse ette koostalitlusvõime tõkete kaotamine, ohutuse suurendamine ja reisijateveo-raudteeturgude liberaliseerimine. See jõustub kaubanduslike kiirraudteeteenuste suhtes 2019. aastast.

Seoses asjaoluga, et see on uus, kaasaegsete normide kohaselt ehitatud ja algusest peale rahvusvahelise transpordi jaoks projekteeritud taristu, leidub kiirraudteel koostalitlusvõimele oluliselt vähem tõkkeid kui vanemas võrgustikus. Peamised tõkked, mis jäävad, on põhjustatud erinevatest signaalimissüsteemidest. Need kõrvaldatakse ERTMSi arendusaluse 3 järkjärgulise lõpetamise ning „B-klassi“ (s.t vanade riiklike) süsteemide ja pingeerinevuste (25 kV või 15 kV) kaotamisega, mida saab tehniliste lahendustega lihtsalt teha.

105. Ehkki tasud peavad olema mõistlikud, peavad nad olema vähemalt otseste kulude tasemel, et katta rongide käitamiskulud. Otseseid kulusid ületavate juurdehindluste olemasolu ja tase sõltub liikmesriikide valmisolekust anda taristuettevõtjatele subside.

1. soovitus. ELi kiirraudteevõrgu kavandamine

1. Komisjon on soovitusel nõus.

Vastavate põhivõrgu koridoride töökavades määratletakse põhilised prioriteetsed projektid, mis tuleb rakendada esmajärjekorras. Komisjon jätkab tööd liikmesriikidega tagamaks, et põhivõrk valmiks 2030. aastaks, nagu näeb ette TEN-T määrus.

Peale selle näeb komisjon ette TEN-T poliitika peatse läbivaatamise kooskõlas TEN-T määruse (nr 1315/2013) artikliga 54. Selle raames tagab komisjon TEN-T kiirraudteevõrgustiku usaldusväärse hindamise. See katab muu hulgas sellised aspektid, nagu ühenduste sotsiaal-majanduslik elujõulisus või taristu ja teenuste pakkumise omavaheline suhe, keskendudes rohkem teenustega seotud võtmetähtsusega tulemuslikkuse põhinäitajatele.

Peale selle propageerib komisjon rakendusotsuste kasutamist piiriüleste projektide puhul, et tagada nende parem järelevalve.

2. Komisjon on soovitusel osaliselt nõus. Ehkki komisjon on põhimõtteliselt nõus, ei saa ta seda meedet kohe rakendada. Ta algatab meetme niipea kui võimalik ja rakendab seda kogu TEN-T-d käsitleva uue seadusandliku ettepaneku ettevalmistamise ajal.

Komisjon teeb ettepaneku tugevdada Euroopa ühendamise rahastu 2021–2027 raames seost Euroopa koordinaatorite põhivõrgu koridori töökavade ja Euroopa ühendamise rahastu rakendamise vahel.

Peale selle propageerib komisjon rakendusotsuste kasutamist piiriüleste projektide puhul, et tagada nende parem järelevalve.

Tehakse ettepanek kehtestada Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Regionaalarengu Fondi toetuse saamist võimaldava tingimusena 2020. aasta järgsel perioodil asjakohase tasandi igakülgsed transpordikavade olemasolu. Nendes kavades tuleb asjakohasel juhul arvesse võtta kiirraudteeliinide hindamist.

Peale selle on nende fondide ja eelkõige põhivõrgule keskenduva Euroopa ühendamise rahastu vahel suurem koostoime ja vastastikune täiendus, samal ajal kui Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond toetavad ka üldvõrku.

2. soovitus. ELi eraldatud kaasrahastamine kiirraudteetaristu investeringutele

1. Komisjon nõustub selle soovitusel.

2. Komisjon on selle soovitusel sisuliselt nõus. See ei mõjuta aga TEN-T määruse läbivaatamise tulemusi.

3. Komisjon on teda puudutavas osas soovitusel nõus.

4. Komisjon on soovitusel osaliselt nõus, nagu on selgitatud allpool.

Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Regionaalarengu Fondi 2020. aasta järgse toetuse osas on komisjon soovitusel osaliselt nõus. Tehakse ettepanek kehtestada toetuse saamist võimaldava tingimusena asjakohase tasandi igakülgsed transpordikavade olemasolu. Komisjon on teinud ettepaneku võtta transpordikavades arvesse raudteetranspordi liberaliseerimise eeldatavat mõju.

Euroopa ühendamise rahastu puhul komisjon soovitusel ei nõustu, sest neljas raudteepakett kehtestab liikmesriikidele kohustused, samal ajal, kui Euroopa ühendamise rahastu aktsepteerib igat

liiki toetusesaajaid. Seepärast ei oleks tulemuslik kohaldada tingimusi, sest Euroopa ühendamise rahastu toetusesaajad ei vastuta konkurentsi eest toetatavate taristuprojektide vahel.

5. Komisjon ei nõustu selle soovitusega.

Kuna selliste sekkumiste tulemused ei ilmne kohe pärast projekti lõpetamist, vaid alles teatava aja järel, muudab see keeruliseks maksta vahendite lõplikul väljamaksmisel ka „tulemuspreemiat“. Lisaks juhib komisjon tähelepanu sellele, et tulemuslikkus sõltub teguritest, mis ei ole toetusesaajate kontrolli all.

Sidumata ELi rahastamist toetusesaajate poolt saavutatud tulemustega, kavatseb komisjon sellegipoolest arendada järgmise mitmeaastase finantsraamistiku jaoks Euroopa ühendamise rahastu 2021–2027 ettepaneku raames välja uued võtmetähtsusega tulemuslikkuse põhinäitajad, mis hõlmaksid ka tulemusi ja mõju.

Ühtekuuluvuspoliitika raames määratakse igale programmile üldeesmärgid koos tulemusnäitajatega. Siis peavad liikmesriigid rahastamiskõlblike projektide valimisel ja rakendamisel tagama, et need võimaldaksid tegelikult saavutada programmide konsolideeritud eesmärgi. Raudteeprojektide jaoks kuulutatakse välja pakkumismenetlus ja avaliku hanke lepingud sisaldavad tavaliselt sätteid õigeaegse täitmise, väljundite ja tulemuste kohta koos vastavate sanktsioonimehhanismidega. Nende lepingute haldamine kuulub asjaomaste avaliku sektori hankijate / toetusesaajate vastutusalasse. Komisjoni ettepanekus uue ühissätete määruse kohta ei nähta ette tulemuspreemiat toetusesaajate tasandil.

6. Komisjon on selle soovitusega nõus ja rakendab selle, tagades tugevamad seosed Euroopa ühendamise rahastu poolse rahastamise, koridoride töökavade ja rakendusotsuste vahel.

3. soovitus. Piiriülese ehitamise lihtsustamine

1. Komisjon on soovitusel nõus.

Ettepanekus võtta vastu määrus, millega ühtlustatakse TEN-T realiseerimise edendamismeetmeid, mis võeti vastu kolmanda liikuvuspaketi osana, esitatakse nõue kohaldada ühtsena väljatöötatud piiriüleste projektide suhtes vaid üht avalike hangete raamistikku.

Piiriüleste tegevust lihtsustaks märkimisväärselt õiguslik vahend, mis võimaldaks õigusakti piiriülest kohaldamist. Piiriülesteid projekte võiks teostada, kasutades ühtseid eeskirju. Selline mehhanism on 29. mail 2018 vastu võetud 2020. aasta järgse ühtekuuluvuspaketi ettepaneku osa.

2. Komisjon on soovitusel nõus.

Komisjon on nõus, et see soovitus lihtsustab olukorda, kuna ühtsete kontaktpunktide loomine on liikmesriikide kohustus.

Kolmanda liikuvuspaketi osana vastu võetud aruka TEN-T ettepanekus kehtestatakse liikmesriikidele nõue luua üks pädev asutus, kes juhib TEN-T projektide suhtes kohaldatavaid integreeritud loamenetlusi.

Piirikeskus saaks teha head tavad kättesaadavaks ja anda võimaluse korral eksperdinõu.

Piirikeskus moodustati komisjoni talitustes ja see koosneb komisjoni piiriüleste küsimuste ekspertidest, kes nõustavad riiklikke ja piirkondlikke ametiasutusi ning koguvad ja jagavad häid tavasid, luues uue ELi ülese internetipõhise võrgustiku. See platvorm on mõeldud selleks, et piiriülestel sidusrühmadel oleks koht, kus jagada kogemusi ja arutada lahendusi ja ideid piiritõkete ületamiseks.

See algatus on osa laiemast teatisest „Majanduskasvu ja ühtekuuluvuse edendamine ELi piirialadel“ (võeti vastu 20. septembril 2017), milles on esitatud uued meetmed ja käimasolevate algatuste

loetelu, et aidata ELi piirialadel kiiremini ja rohkem kokku kasvada. Seda on mainitud ka määruse ettepanekus reguleeriva mehhanism kohta seadusandlike ja halduslike tõkete kõrvaldamiseks piiriüleses kontekstis, mis võeti vastu 29. mail 2018.

3. Komisjon on soovitusel nõus.

ERTMSi Euroopa rakenduskava ja neljas raudteepakett pakuvad selget raamistikku koostalitlusvõime tagamiseks.

4. soovitus. Kiirraudteetranspordi reisijate jaoks paremaks muutmise meetmed

1. Komisjon nõustub selle soovitusel.

Ühtsete e-pileti lahenduste tehnoloogilisi võimaldavaid tingimusi arendatakse reisijateveoteenuste telemaatiliste rakenduste KTK kaudu, samal ajal, kui Shift2Rail-uuendusprogrammi 4 raames töötatakse välja edasisi täiustusi (nt mitmeliigilise veo e-rahakotid).

Lisaks sellele seirab komisjon raudteeturu arengusuundumusi, mis on seotud ühiste infosüsteemide ja otsepiletisüsteemide kasutuselevõtmise ja kasutamisega. Direktiivi EL 2016/2370 kohaselt on komisjon kohustatud 31. detsembriks 2022 esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande ühiste infosüsteemide ja otsepiletisüsteemide kättesaadavuse kohta ning lisama sellele vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud.

2. Komisjon nõustub selle soovitusel.

Komisjon viib 2019. aasta lõpuks lõpule liikmesriikide transpordimeetmete täieliku vastavuskontrolli. Ta tuleb siiski meelde, et raudteettevõtjad võivad alati juhtida tema tähelepanu halva kohaldamise (vastupidiselt ülevõtmisele) juhtudele pärast 2019. aastat, millisel juhul ta on kohustatud tegutsema.

Samuti töötab komisjon aktiivselt taristuettevõtjatega, et tagada koostöö piiriülese tegevuse juurdehindluste alal.

3. Komisjon nõustub selle soovitusel.

Komisjon viib 2019. aasta lõpuks lõpule liikmesriikide transpordimeetmete täieliku vastavuskontrolli. Käitajad võivad alati juhtida tema tähelepanu halva kohaldamise (vastupidiselt ülevõtmisele) juhtudele pärast 2019. aastat, millisel juhul ta on kohustatud tegutsema.

4. Komisjon nõustub soovitusel osaliselt.

Seoses punktiga i teeb komisjon oma rakendusmääruse EL 2015/1100 (liikmesriikide aruandekohustuste kohta raudteeturu järelevalve raames) ettenähtud läbivaatamise käigus ettepaneku, et liikmesriigid koguksid täpsusandmeid tavaliste pikamaateenuste ja kiirraudteeteenuste lõikes eraldi. Kui liikmesriigid ettepanekuga nõustuvad, võivad andmed saada kättesaadavaks alates 2020. aastast ja neid levitatakse iga kahe aasta tagant koostatavates raudteeturu seirearuannetes.

Komisjon ei ole nõus punktiga ii, milles nõutakse standardse aruandlusraamistiku ja -metoodika väljatöötamist klienditeenindusega rahulolu kohta. Käitajate aruannetes, mis avaldatakse vastavalt rongireisijate õiguste määrusele (EÜ) nr 1371/2007 Euroopa Liidu Raudteeameti veebisaidil ERADIS, esitatakse teavet rahulolu kohta teenusekvaliteedi normide täitmisega. Ühtlustatud aruandluse kasutuselevõtt ELi tasandil kujutaks endast täiendavat halduskoormust, sest käitajad peaksid aru andma mitte üksnes oma teenusekvaliteedi normide kohta, vaid täitma ka ELi ühtlustatud nõudeid. Selleks et parandada läbipaistvust ja aruandluse kvaliteeti raudteettevõtjate tasandil, esitas komisjon hiljuti oma uuesti sõnastatud rongireisijate õiguste määruses (EÜ) nr 1371/2007 (COM(2017)548 final) standardsema lähenemisviisi aruandlusele, ning määruse III lisa I punkti alapunkt 2 sisaldab üksikasjalikumaid teenusekvaliteedi miinimumnorme klientide rahulolu

uuringute jaoks. Siiski ei võimalda see täielikku ühtlustamist ja seepärast on komisjon seisukohal, et (sõltuvalt eelarvevahendite olemasolust) iga 4–6 aasta tagant korduvate Eurobaromeetri uuringute jätkamine on asjakohane ja proportsionaalne vahend kõige kindlama ja esinduslikuma ülevaate andmiseks kliendirahuolu arengust ELi tasandil. Eurobaromeetri järeldused avaldatakse eraldi, samuti analüüsitakse neid poliitilises kontekstis komisjoni järgmises raudteeturu seirearuandes.

Peale selle, võttes arvesse raudtee liberaliseerimise eesmärki, ei arva komisjon, et ta peaks hindama konkureerivaid turuosalisi üksteisega võrreldes.

5. Komisjon nõustub selle soovitusega.

Komisjon käivitas 2017. aastal igakülgse uuringu väliskulude sisestamise teemal eesmärgiga hinnata, millises ulatuses rakendatakse ELi riikides põhimõtteid „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“ transpordiliikide lõikes. Asjakohase metoodika ja andmete pakkumine hõlbustab vastutustundlike liikmesriikide jaoks nende põhimõtete rakendamist tulevikus.

Sündmus	Kuupäev
Auditiplaani vastuvõtmine / auditi algus*	25.1.2017
Aruande projekti ametlik saatmine komisjonile (või mõnele teisele auditeeritavale)	4.5.2018
Aruande lõplik vastuvõtmine peale ära kuulamismenetlust	13.6.2018
Komisjoni (või mõne teise auditeeritava) vastuste saamine kõigis keeltes	Inglise keel: 25.6.2018 Muud keeled: 12.7.2018

Alates 2000. aastast on EL investeerinud kiirraudteetaristusse 23,7 miljardit eurot. ELil puudub kiirraudtee jaoks realistlik pikaajaline arengukava; kuna komisjonil ei ole õiguslikke vahendeid, mille abil ta saaks nõuda liikmesriikidelt varem kokku lepitud liinide ehitamist, on praegu olemas ainult liikmesriikide raudteeliinide ebatõhus ja lünklik kooslus.

Ohus on kulutõhusus – igal pool ei ole vaja ülikiireid liine, sest iga säästetud sõiduminut on väga kallis (kuni 369 miljonit eurot) ja saavutatud keskmised kiirused ulatuvad vaid kuni 45 %-ni liini projekteeritud maksimaalsest kiirusest; ülekulud ja viivitused on samas laialt levinud.

Liinide jätkusuutlikkus on endiselt halb, investeeringud ei ole tõhusad ja ELi lisaväärtus on ohus – kolmel valminud liinil seitsmest on vähe reisijaid, millega kaasneb suur risk, et neile eraldatud ELi kaasrahastamine (2,7 miljardit eurot) osutub ebatõhusaks. Lisaks ei ole üheksal liinil 14-st piisaval arvul potentsiaalseid kliente ning raudteesektoris kehtib endiselt 11 000 erinevat liikmesriikide eeskirja, kuigi kontrollikoda nõudis juba 2010. aastal selliste tehniliste ja haldustõkete kaotamist.



EUROOPA
KONTROLLIKODA



Väljaannete talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

Päringud: eca.europa.eu/et/Pages/ContactForm.aspx
Veebisait: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

©Euroopa Liit, 2018

Euroopa Liidu autoriõiguste alla mittekuuluvate fotode või muu materjali kasutamiseks või reprodutseerimiseks tuleb taotleda luba otse autoriõiguste valdajalt.