ET 2020

09

Eriaruanne

# ELi maanteepõhivõrk: sõiduajad on lühenenud, kuid võrk ei toimi veel täielikult

EUROOPA KONTROLLIKODA

# Sisukord


| | Punkt |
|---|---|
| **Kokkuvõte** | I–XII |
| **Sissejuhatus** | 01–08 |
| Maanteetransport ELis | 01 |
| Üleeuroopaline transpordipoliitika | 02–05 |
| ELi-poolne maanteevõrgu rahastamine | 06–08 |
| **Auditi ulatus ja lähenemisviis** | 09–12 |
| **Tähelepanekud** | 13–66 |
| TEN-T maanteepõhivõrgu arendamisel, mida toetab ELi rahastamine ja komisjoni tegevus, on tehtud edusamme, saavutades seeläbi tulemusi võrgus liiklejate jaoks | 13–30 |
| TEN-T maanteevõrk edeneb, kuid Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigid on endiselt maha jäänud | 14–18 |
| ELi rahalised vahendid on alates 2007. aastast aidanud oluliselt kaasa TEN-T arendamisele | 19–24 |
| Komisjonil on olnud oluline roll strateegia tasandil | 25–27 |
| Lühemad sõiduajad ja rohkem kilomeetreid kiirteel | 28–30 |
| Siiski takistavad teatavad olulised tegurid TEN-T maanteepõhivõrgu täielikku toimimist | 31–66 |
| Suurem osa Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide perioodi 2014–2020 vahenditest eraldati väljaspool TEN-T põhivõrku | 32–35 |
| Takistused sujuval liiklemisel maanteepõhivõrgus | 36–43 |
| Puudused komisjoni järelevalveraamistikus vähendavad komisjoni võimet võtta parandusmeetmeid | 44–55 |
| Liikmesriigid ei hoolda maanteid piisavalt ja see seab maanteepõhivõrgu olukorra keskpikas ja pikas perspektiivis ohtu | 56–66 |
| **Järeldused ja soovitused** | 67–73 |

## Lisad

I lisa. ERFi ja Ühtekuuluvusfondi lõplikud eraldised maanteeprojektidele aastatel 2007–2013, miljonites eurodes

II lisa. ERFi ja Ühtekuuluvusfondi lõplikud eraldised maanteeprojektidele aastatel 2014–2020, miljonites eurodes

III lisa. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide eraldised maanteevõrkudele ajavahemikul 2014–2020

Lühendid ja mõisted

Komisjoni vastused

Auditirühm

Ajakava

# Kokkuvõte

**I** Säästev ja tõhus transport on oluline, sest see ühendab piirkondi ja riike, ja seeläbi ka turge ja inimesi. Nii aitab see kaasa majandustegevusele, arengule ja majanduskasvule. Selles on oluline roll maanteedel, kuna nende kaudu toimub suurem osa ELi reisijate- ja kaubaveost.

**II** ELi transpordi arengu hoogustamiseks võeti 2013. aastal vastu üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määrus, millega võeti kasutusele TEN-T üld- ja põhivõrkude mõisted. Üldvõrk on kavandatud valmima 2050. aastaks ja selle eesmärk on tagada kõikide ELi piirkondade juurdepääsetavus ja ühenduvus. Põhivõrgu valmimistähtajaks on määratud 2030. aasta ja võrk koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad.

**III** Selleks et aidata liikmesriikidel arendada oma osa üleeuroopalisest transpordivõrgust, eraldas EL ajavahemikul 2007–2020 maanteedele ligikaudu 78 miljardit eurot, millest ligikaudu 40 miljardit eurot oli suunatud TEN-T maanteedele. Suurem osa vahenditest pärineb Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF) ja Ühtekuuluvusfondist. Väiksemaid summasid eraldab ka Euroopa ühendamise rahastu.

**IV** Kõnealuse auditiga hindasime me TEN-T täielikult toimiva maanteepõhivõrgu väljakujundamisel tehtud edusamme ja komisjoni rolli selle eesmärgi saavutamisel.

**V** Otsustasime auditi läbi viia, sest see on asjakohane mitmel põhjusel: suurim osa sisemaaliiklusest toimub maanteedel, TEN-T põhivõrk peaks valmima 2030. aastaks, komisjon on alustanud TEN-T määruse läbivaatamist ja EL on investeerinud maanteedesse palju rahalisi vahendeid.

**VI** TEN-T maanteepõhivõrgu arendamine edeneb. Enamik Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriike on siiski maha jäänud. EL on toetanud teedevõrgu arendamist alates 2007. aastast. Selle tulemusena ehitati programmitöö perioodil 2007–2013 ligikaudu 2400 km uusi TEN-T maanteid ja programmitöö perioodil 2014–2020 ehitatakse eeldatavasti veel 2000 km. See on toonud kaasa positiivseid tulemusi maanteedel liiklejate jaoks, näiteks on lühenenud sõiduajad ja suurenenud kiirteel läbitud kilomeetrite arv.

**VII** Komisjonil on olnud oluline roll strateegia tasandil: tema ettepaneku alusel kavandati üld- ja põhivõrgud, sealhulgas üheksa põhivõrgukoridori. Lisaks sellele olid Euroopa ühendamise rahastu vahendid praegusel programmitöö perioodil suunatud põhivõrgule, sealhulgas piiriülestele lõikudele. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastamise (ERF ja Ühtekuuluvusfond) kaudu on komisjon sekkunud liikmesriikide tasandil, nõudes enne ELi vahendite eraldamist teatud tingimuste täitmist. Lisaks on komisjon partnerluslepingute ja rakenduskavade üle läbirääkimisi pidades püüelnud selle poole, et liikmesriigid seaksid prioriteediks TEN-T võrgu.

**VIII** Kui tegemist oli investeeringute suunamisega konkreetselt põhivõrku, ei olnud rõhuasetus mainitud meetmete puhul siiski alati ühesugune. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide perioodi 2014–2020 rahalistest vahenditest eraldasid liikmesriigid TEN-T põhivõrgule ainult 34 %, kuigi enamik peamiste toetusesaajate puhul oli põhivõrk neile määratavate eraldiste üle peetud läbirääkimiste ajal vaid vähesel määral välja ehitatud.

**IX** Leidsime, et sujuvat reisimist TEN-T põhivõrgus takistas asjaolu, et mõned piiriülesed lõigud ei olnud valmis ning turvalisi parkimisalasid ja keskkonnasõbralike alternatiivkütuste taristut käsitlev lähenemisviis ei olnud piisavalt kooskõlastatud.

**X** Lisaks leidsime, et komisjoni järelevalve on puudulik, mis vähendab komisjoni võimet võtta vajaduse korral õigeaegselt parandusmeetmeid. Komisjoni järelevalve ei hõlma alati kogu põhivõrku ning selles puuduvad vahe-eesmärgid, mis võimaldaksid edusamme täpselt hinnata ja teha usaldusväärseid prognoose selle kohta, kui tõenäoline on põhivõrgu valmimine 2030. aastaks. Lisaks ei esitata andmeid õigeaegselt, nende usaldusväärsust mõjutab ühtse lähenemisviisi puudumine. Puuduvad ka tulemusnäitajad.

**XI** Liikmesriigid ei hoolda maanteid piisavalt ja see seab põhivõrgu seisukorra keskpikas ja pikas perspektiivis ohtu. Riiklikud hoolduseelarved vähenevad pidevalt, mitte ei muutu vastavalt taristu pikenemisele ja oluliste ühenduste vananemisele. Kuigi see võib mõjutada põhivõrgu täielikku toimimist 2030. aastaks, puuduvad komisjonil vahendid, mille abil kontrollida, kas liikmesriikidel on olemas kindel süsteem, mis tagab nende teedevõrkude nõuetekohase hoolduse.

## XII Eeltoodud tähelepanekutele tuginedes soovitame komisjonil

- seada esikohale investeeringud põhivõrku. Selleks, et kogu TEN-T põhivõrk valmiks 2030. aastaks, peab komisjon tagama, et liikmesriikidel on asjakohane kava, milles on märgitud ajakava ja eelarvevahendite olemasolu, kusjuures erilist tähelepanu tuleks pöörata piiriülestele lõikudele;

- tõhustada järelevalvekorda, et oleks võimalik jälgida TEN-T põhivõrgu arendamisel tehtud edusamme ja võtta parandusmeetmeid. Selleks tuleks võtta kasutusele vahe-eesmärgid, süstemaatiline ja ühtne lähenemisviis ning tulemuste jälgimist võimaldav süsteem;

- parandada teedehooldust, võttes asjakohaseid meetmeid, et tõhustada pikaajalise hoolduse kavandamist liikmesriikides.

# Sissejuhatus

## Maanteetransport ELis

**01** Säästev ja tõhus transport on oluline, sest see ühendab piirkondi ja riike, ja seeläbi ka turge ja inimesi. Nii aitab see kaasa majandustegevusele, arengule ja majanduskasvule. Ühtekuuluvuse ja konkurentsivõime parandamine eeldab samuti sujuvaid ühendusi kõigi ELi liikmesriikide vahel. Selles on oluline roll maanteedel, kuna neid mööda toimub suurim osa ELi transpordist: Eurostati andmetel veeti 2017. aastal ELis maanteedel 76,7 % kogu sisemaisest kaubaveost (tonnkilomeetrites). Veelgi olulisemad on maanteed reisijateliikluse jaoks: 83,3 % ELi-sisesest reisijateveost (reisijakilomeetrites) toimus 2017. aastal sõiduautodega ning pikamaabusside, busside ja trollibusside osakaal oli 8,8 %[1].

## Üleeuroopaline transpordipoliitika

**02** ELi transporditaristu arengu hoogustamiseks avaldasid Euroopa Parlament ja nõukogu 1996. aastal suunised üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamiseks[2]. Suuniste eesmärk oli hõlbustada maantee-, lennu-, raudtee-, sisevee- ja meretranspordi integreerimist üleeuroopalisse transpordivõrku, mis aitaks kaasa siseturu sujuvale toimimisele ning tugevdaks majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust, tagades inimeste ja kauba jätkusuutliku liikuvuse. Nende eesmärkide saavutamiseks määratleti suunistes ühist huvi pakkuvad projektid.

**03** 2013. aastal võtsid seadusandjad vastu TEN-T määruse[3], millega võeti kasutusele TEN-T üld- ja põhivõrkude mõisted. Võrkude väljatöötamine oli liikmesriikide ülesanne. Määrusega muudeti lähenemisviisi, nii et individuaalsete prioriteetsete projektide asemel püüti luua kogu ELi hõlmav mitmeliigiline võrgustik, mis ühendab maanteed, raudteed, siseveeteed, mere- ja õhuteed. Üldvõrk on kavandatud valmima 2050. aastaks ja selle eesmärk on tagada kõikide ELi piirkondade juurdepääsetavus ja

---

[1] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php.

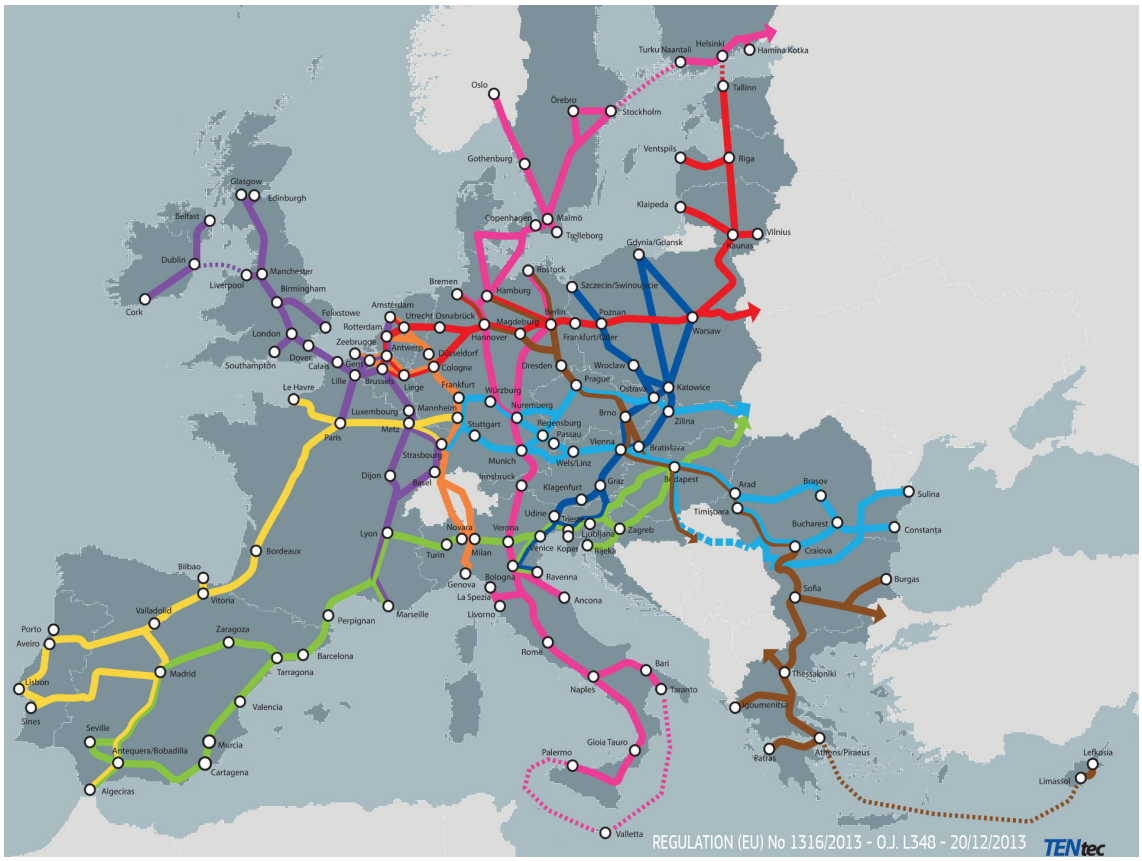
[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1).

[3] 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).

ühenduvus. Põhivõrgu valmimistähtajaks on määratud 2030. aasta ja võrk koosneb üldvõrgu neist osadest, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu eesmärkide saavutamiseks strateegiliselt kõige tähtsamad. Põhivõrk loetakse valminuks, kui selle maanteed vastavad kiirtee või kiirmagistraali standarditele. TEN-T määruses on sätestatud ka kaks täiendavat tehnilist nõuet: ohutute ja turvaliste parkimisalade ja keskkonnasõbraliku alternatiivkütuse taristu kättesaadavus fossiilsete naftaallikate asemel. Üldvõrgu kogupikkus on ligikaudu 136 700 km, millest 49 700 km moodustab maanteepõhivõrk.

**04** Selleks et tagada põhivõrgu kooskõlastatud arendamine sõltumata riigipiiridest, on loodud üheksa mitmeliigilist põhikoridori, mis hõlmavad kõige olulisemaid liiklusmarsruute kogu ELis. Need põhikoridorid (millest mõned kattuvad) moodustavad ligikaudu kaks kolmandikku maanteede põhivõrgust (umbes 34 000 km) (vt ***pilt 1***).

## Pilt 1. TEN-T põhivõrgukoridorid




Atlandi, Läänemere – Aadria mere, Vahemere, Põhjamere – Läänemere, Põhjamere – Vahemere, Orient – Vahemere idaosa, Reini – Alpi, Reini – Doonau, Skandinaavia – Vahemere

*Allikas:* Euroopa Komisjon.

**05** 2019. aasta lõpus võttis Euroopa Komisjon vastu Euroopa rohelise kokkuleppe[4] – programmi, mille eesmärk on viia kasvuhoonegaaside netoheide 2050. aastaks nulli. $CO_2$-neutraalsuse saavutamiseks tehakse Euroopa rohelises kokkuleppes ettepanek suunata 75 % maanteedel veetavast sisemaakaubaveo mahust raudteedele ja siseveeteedele. Lisaks mitmeliigilise transpordi kavandatavale hoogustamisele kavatseb komisjon uuesti kaaluda tõhusa teemaksu süsteemi kehtestamise küsimust ning suurendada säästvate alternatiivsete transpordikütuste tootmist ja kasutuselevõttu.

## ELi-poolne maanteevõrgu rahastamine

**06** Selleks et aidata liikmesriikidel arendada oma üleeuroopalise transpordivõrgu osa, on ELi rahalised vahendid kättesaadavad mitme vahendi kaudu. ELi toetus teedele ajavahemikul 2007–2020 ulatub ligikaudu 78 miljardi euroni ning seda kasutatakse uute, rekonstrueeritud või uuendatud teede rahastamiseks. Suurem osa vahenditest tuleb Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF) ja Ühtekuuluvusfondist, kuid nende fookus on erinev: Ühtekuuluvusfond suunab vahendid üksnes TEN-T võrku (nii põhi- kui ka üldvõrk), aga ERFi jaoks ei ole TEN-T võrku investeerimine prioriteediks. Väiksemad summad on kättesaadavad ka Euroopa ühendamise rahastust (CEF) (varem TEN-T programm) ja on peamiselt mõeldud põhivõrgu rahastamiseks (vt ***tabel 1***). Maanteedele eraldatud vahendid on kahe programmitöö perioodi vahel vähenenud, põhjuseks üleminek säästvamatele transpordiliikidele. Auditi ajal ei olnud perioodi 2021–2027 mitmeaastase finantsraamistiku eelarveeraldisi veel vastu võetud.

### Tabel 1. Maanteeprojektidele eraldatud ELi rahalised vahendid ajavahemikul 2007–2020 (miljonit eurot)

| Rahastamisvahend | 2007–2013 | 2014–2020 | Kokku |
|---|---|---|---|
| **ERF ja Ühtekuuluvusfond** | 46 544 | 29 282 | 75 826 |
| **TEN-T** | 524 | Ei kohaldata | 524 |
| **CEF** | Ei kohaldata | 2060 | 2060 |
| **Kokku** | 47 068 | 31 342 | **78 410** |

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni ja INEA andmete põhjal.

[4] COM(2019) 640 final, 11. detsember 2019.

**07** ELi rahastamisvahendeid hallatakse erinevalt:

a) ERFi ja Ühtekuuluvusfondi rakendatakse koostöös liikmesriikidega. Komisjon (regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat) peab läbirääkimisi liikmesriikide esitatud partnerluslepingute ja rakenduskavade üle, kiidab need heaks ja jälgib nende rakendamist. Lisaks hindab komisjon tingimusi, mida liikmesriigid peavad täitma ELi rahastamise saamiseks (eeltingimused). Riiklikul või piirkondlikul tasandil vastutab rakenduskavade haldamise eest korraldusasutus. See hõlmab projektide valimist, järelevalvet ja aruandlust projektide rakendamise kohta. Suurprojektide puhul (mille rahastamiskõlblikud kogukulud ületavad 75 miljonit eurot) kiidab komisjon ELi toetuse eraldi heaks.

b) Euroopa ühendamise rahastut (endist TEN-T programmi) haldab komisjon otse. Komisjon korraldab ELi kaasrahastamise taotlemiseks projektikonkursid ning hindab neid Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusameti (INEA) toetusel liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi järelevalve all.

**08** Lisaks toetustele toetab EL maanteevõrgu arendamist selliste rahastamisvahendite kaudu nagu laenud ja tagatised (näiteks Euroopa ühendamise rahastu võlainstrument ja Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond), et kaasata transporditaristusse erainvesteeringuid. Lisaks annab maanteetranspordi projektidele laene Euroopa Investeerimispank.

# Auditi ulatus ja lähenemisviis

**09** Käesolevas auditis hindasime edusamme, mida on tehtud ELi eesmärgi saavutamisel, milleks on täielikult toimiv TEN-T maanteepõhivõrk, ning komisjoni rolli selles. Selleks uurisime, kas

1) EL aitas välja kujundada TEN-T maanteepõhivõrku ja saavutada tulemusi võrgus liiklejate jaoks;

2) TEN-T võrk toimis kavakohaselt ning komisjon tegi piisavalt järelevalvet võrgu valmimisel tehtud edusammude ja liikmesriikide panuse üle teede hooldamisel.

**10** Analüüsisime komisjoni rolli ja kohustusi teede põhivõrgu 2030. aastaks valmimise toetamisel. Hindasime komisjoni tegevust strateegilisel tasandil, ELi rahaliste vahendite jaotust ja seda, kuidas komisjon on teinud järelevalvet põhivõrgu rakendamise üle. Küsitlesime ka Euroopa Komisjoni üksuseid: liikuvuse ja transpordi peadirektoraati, regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraati, INEAt, Euroopa koordinaatoreid ja Eurostati. Analüüsisime ERFi ja Ühtekuuluvusfondi vahendite koondkasutust programmitöö perioodidel 2007–2013 ja 2014–2020 ning Euroopa ühendamise rahastu eraldisi, st me ei auditeerinud üksikuid projekte.

**11** Komisjonis tehtud järelduste kinnitamiseks külastasime ka nelja liikmesriiki: Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Hispaania ja Poola. Need liikmesriigid kokku moodustavad ligikaudu 62 % Euroopa Regionaalarengu Fondi, Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa ühendamise rahastu koguvahenditest, mis on aastateks 2007–2013 ja 2014–2020 eraldatud maanteeprojektidele. Lisaks läbivad neid liikmesriike kuus üheksast põhivõrgukoridorist (Läänemere-Aadria mere, Põhjamere-Läänemere, Vahemere, Oriendi-Vahemere idaosa, Atlandi ookeani ja Reini-Doonau piirkond), mis tuleb lõpule viia 2030. aastaks. Samuti küsitlesime liikmesriikide ametiasutusi (transpordi- ja taristuinvesteeringute eest vastutavad ministeeriumid, korraldusasutused, maanteede taristuettevõtjad) ja teisi sidusrühmi (erinevad riiklikud ja Euroopa ühendused).

**12** Otsustasime auditi läbi viia, sest see on asjakohane mitmel põhjusel. Suurim osa sisemaisest liiklusest toimub maanteedel. TEN-T põhivõrk peaks valmima 2030. aastaks ja komisjon on alustanud TEN-T määruse läbivaatamist, mis on plaanis lõpetada hiljemalt 2021. aastaks. Lisaks on EL investeerinud maanteedesse palju rahalisi vahendeid: 78 miljardit eurot alates 2007. aastast, ning käimas on läbirääkimised programmitöö perioodi 2021–2027 üle. Viimastel aastatel on kontrollikoda uurinud paljusid TEN-T aspekte, pöörates erilist tähelepanu muudele kui maanteetranspordi liikidele[5].

[5] Eriaruanne nr 19/2018 „Euroopa kiirraudteevõrk: ebaühtlane kooslus, millest ei moodustu tervikut“; eriaruanne nr 13/2017 „Euroopa ühine raudteeliikluse juhtimissüsteem: kas poliitiline otsus muutub ka kunagi reaalsuseks?“; eriaruanne nr 23/2016 „ELi meretransport – palju ebamõjusaid ja jätkusuutmatuid investeeringuid”; eriaruanne nr 8/2016 „ELi raudteekaubavedu ei ole ikka veel õigel teel“.

# Tähelepanekud

## TEN-T maanteepõhivõrgu arendamisel, mida toetab ELi rahastamine ja komisjoni tegevus, on tehtud edusamme, saavutades seeläbi tulemusi võrgus liiklejate jaoks

**13** Analüüsisime TEN-T põhivõrgu arendamisel tehtud edusamme liikmesriikides. Uurisime, kas ELi rahastamine ja komisjoni osalemine strateegia tasandil aitasid sellele edule kaasa. Kogusime ka teavet seni saavutatud tulemuste kohta: tegime kindlaks kiirteel läbitud kilomeetrite arvu ja selle, kui palju oli lühenenud sõiduaeg põhivõrgu eri lõikudel.

### TEN-T maanteevõrk edeneb, kuid Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriigid on endiselt maha jäänud

**14** Eurostati andmetel suurenes kiirteede (sh TEN-T) üldkilomeetrite arv ELis aastatel 2007–2017 ligikaudu 3100 km võrra. Maanteevõrgu arendamine on üheksas põhivõrgukoridoris üsna edukas ning valmimismäär on vahemikus 70 % kuni peaaegu 100 % (vt ***tabel 2***).

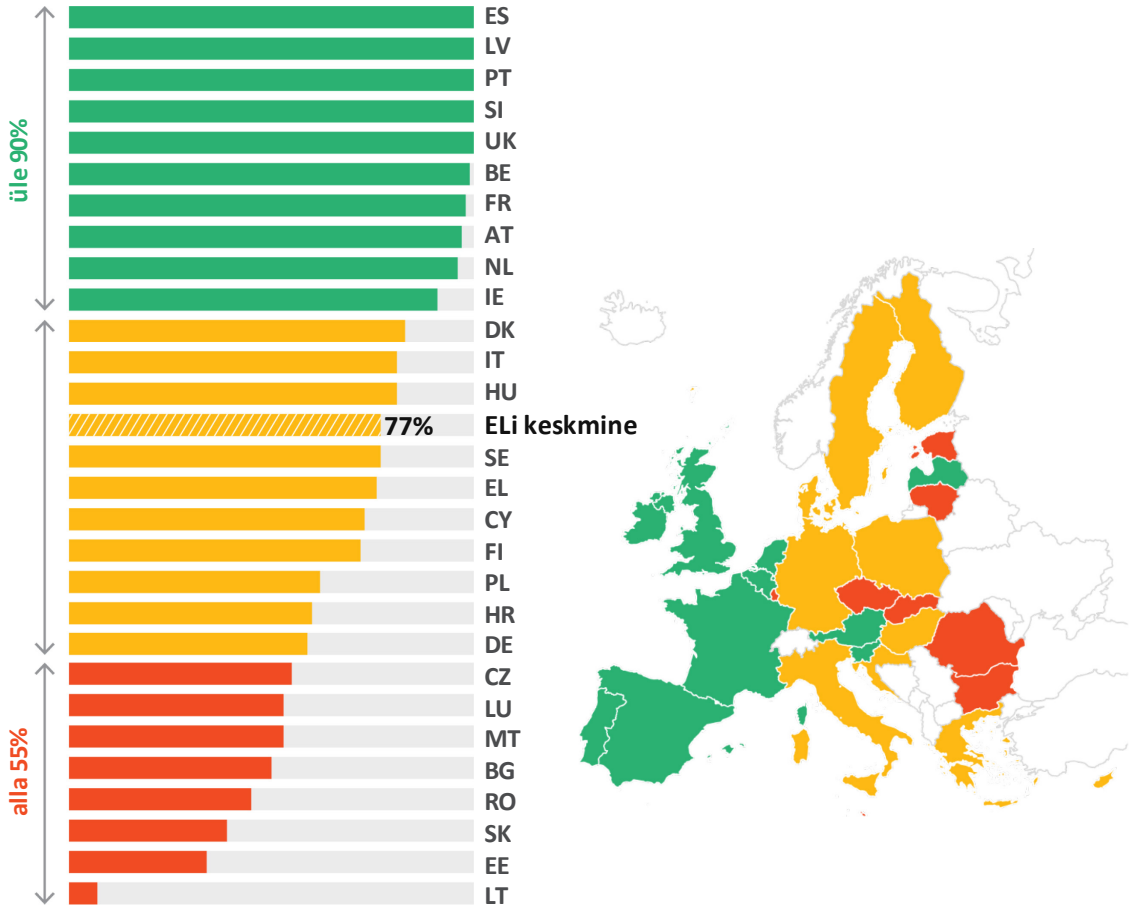
**Tabel 2. Üheksa põhivõrgukoridori valmimise seis**

| Koridor | Kogupikkus (km) | Valmimise seis |
|---|---|---|
| Läänemeri – Aadria meri | 3600 | 84,0 % |
| Põhjameri – Läänemeri | 4092 | 70,0 % |
| Vahemeri | 5500 | 98,0 % |
| Orient – Vahemere idapiirkond | 5400 | 88,2 % |
| Atlandi ookean | 4535 | 99,8 % |
| Rein – Doonau | 4488 | 78,0 % |
| Rein – Alpid | 1721 | Vastab suures osas standarditele |
| Skandinaavia – Vahemeri | 6300 | 99,0 % |
| Põhjameri – Vahemeri | 4538 | Standarditele vastav, välja arvatud mõned ühenduste lõpuosad |

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda koridoride viimaste töökavade alusel.

**15** Komisjoni kogutud põhivõrku käsitlevad andmed on teatud ulatuses puudulikud (vt punkt *48*). Sellele vaatamata näitavad andmed märkimisväärseid erinevusi liikmesriikide vahel, eelkõige Lääne- ja Kesk-/Ida-Euroopa liikmesriikide puhul. Valmimismäär eri liikmesriikides 2016. aasta seisuga (viimased koondandmed) varieerub 7 %-st (Leedu) ja 34 %-st (Eesti) ligikaudu 100 %-ni (nt Hispaania, Ühendkuningriik). Põhivõrgu valmimismäär ELi tasandil on 77 % (vt *pilt 2*). Külastatud liikmesriikide kohta saime uuemad andmed: auditi tegemise ajal oli valmimismäär Bulgaarias 46 %, Tšehhi Vabariigis umbes 78 % ja Poolas ligikaudu 75 %.

## Pilt 2. TEN-T maanteepõhivõrgu valmimine liikmesriikide kaupa 2016. aasta seisuga




*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal (komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 2017/849 (ELT L 128, 19.5.2017, lk 1)).

**16** Seda erinevust Lääne- ning Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikide põhivõrgu väljaarendamise taseme vahel kinnitati 2017. aastal komisjoni seitsmendas aruandes majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse kohta, mis näitas, et paljud Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikide piirkonnad ei ole veel ühendatud tõhusa maanteevõrguga ning nad saavad parema juurdepääsu turgudele alles pärast TEN-T võrgu valmimist[6].

**17** Seda erinevust rõhutati ka Euroopa Parlamendi 2016. aasta uuringus[7], milles võrreldi TEN-T maanteid, mis ühendavad 13 paari linnu EL-15 alal[8] ja ELi kesk-/idapiirkondades. EL-15 neli linnapaari olid Barcelona – Sevilla; Pariis – Frankfurt; Köln – Pariis ja München – Verona, ning Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikide üheksa paari olid Zagreb – Bratislava; Varssavi – Praha; Zagreb – Lublin; Bratislava – Sofia; Budapest – Sofia; Budapest – Bukarest; Sofia – Constanta; Varssavi – Riia ja Vilnius – Lublin. Uuringus jõuti järeldusele, et maanteeliikluse kiirus on linnapaaride vahel väga erinev, kusjuures Tšehhi Vabariik, Slovakkia ja osa Poolast on EL-15 keskmisele palju lähemal kui Balti riigid, Rumeenia ja Bulgaaria. EL-15 nelja linnapaari vahelistel teedel oli keskmine kiirus 100 km/h, kuid ELi kesk-/idaosas asuva üheksa paari puhul oli see 80 km/h. See võib olla tingitud asjaolust, et EL-15 iga linnapaari ühendavad teed olid peaaegu alati kiirteed (98 % teedest), samas kui uuemates liikmesriikides oli kiirteid palju vähem (53 % teedest).

**18** Teine tegur ilmnes Maailma Majandusfoorumi 2018. aasta uuringust, mis käsitles maanteetaristu tajutavat kvaliteeti. Selles kasutati skaalat 1st (äärmiselt halb) kuni 7ni (äärmiselt hea). ELi esikümnesse kuulus üheksa EL-15 liikmesriiki hinnetega vahemikus 5,34 (Luksemburg) kuni 6,80 (Madalmaad). Kaheksa kõige vähem punkte saanud riiki olid Kesk- ja Ida-Euroopas, hinnetega vahemikus 2,96 (Rumeenia) kuni 4,14 (Poola)[9].

---

[6] Euroopa Komisjon, „Minu piirkond, minu Euroopa, minu tulevik. Sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse 7. aruanne“, 2017, lk 40.

[7] Euroopa Parlament, *Research for TRAN committee: Connectivity and Accessibility of Transport Infrastructure in Central and Eastern European EU Member States (ELi Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikide transporditaristu ühenduvus ja juurdepääsetavus),* süvaanalüüs, 2016.

[8] ELi liikmesriigid enne 2004. aasta ühinemist.

[9] https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en

## ELi rahalised vahendid on alates 2007. aastast aidanud oluliselt kaasa TEN-T arendamisele

**19** Nagu märgitud punktis ***14***, suurenes kiirteede (sh TEN-T) üldkilomeetrite arv ELis aastatel 2007–2017 ligikaudu 3100 kilomeetri võrra, millele aitasid oluliselt kaasa ELi rahalised vahendid. Programmitöö perioodidel 2007–2013 ja 2014–2020 oli maanteeprojektidele eraldatud ELi toetuste koguväärtus (nii TEN-T võrgu kui selle välised teed) ligikaudu 78 miljardit eurot. Suurem osa sellest toetusest on pärit ERFist ja Ühtekuuluvusfondist ja eraldati projektidele, mis on seotud kas uute või rekonstrueeritud/uuendatud teedega (vt ***tabel 1***). ***I*** ja ***II lisas*** on esitatud kokkuvõte Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide maanteeinvesteeringute eraldistest liikmesriikide ja projektiliikide kaupa programmitöö perioodidel 2007–2013 ja 2014–2020. Praegusel perioodil on ERFist ja/või Ühtekuuluvusfondist maanteeprojektidele toetust eraldatud 21 liikmesriigis. Ainuüksi Poola arvele langeb peaaegu 50 % nendest eraldistest.

**20** Maanteedele eraldatud 78 miljardist eurost on alates 2007. aastast konkreetselt TEN-T maanteedele eraldatud 39,1 miljardit eurot Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide toetust.

a) ajavahemikul 2007–2013 kasutati 21,3 miljardit eurot selleks, et toetada 2400 km uute TEN-T maanteede (enamasti kiirteede) ehitamist peamiselt EL-12 riikides, kus sel ajavahemikul ehitati peaaegu kõik uued kiirteed ELi toetuse abil. Eriti täheldati seda Poolas ja Rumeenias, kus ehitati ELi 85 %-lise kaasrahastamise abil uusi teid vastavalt 1056 km (kiirteede kogupikkus suurenes 124 %) ja 314 km (kiirteede kogupikkus suurenes 129 %)[10]. Lisaks uutele TEN-T maanteedele toetati ERFist ja Ühtekuuluvusfondist ka teede rekonstrueerimist (28 600 km), kuid sel ajal ei tehtud vahet TEN-T ja selle väliste teede vahel;

b) ajavahemikul 2014–2020 eraldati 17,8 miljardit eurot ligikaudu 2000 km-le uutele TEN-T maanteedele ja 770 km-le rekonstrueeritud TEN-T maanteedele (sealhulgas kiirteedele). Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide peamine rahastamisallikas TEN-T võrgu maanteede jaoks on Ühtekuuluvusfond (vt ***tabel 3***).

[10] Ühtekuuluvuspoliitika 2007.–2013. aasta programmide järelhindamine, milles keskendutakse Euroopa Regionaalarengu Fondile (ERF), Euroopa Sotsiaalfondile (ESF) ja Ühtekuuluvusfondile, tööpakett 1: koondaruanne, august 2016.

## Tabel 3. Uued ja rekonstrueeritud TEN-T võrgu maanteed, mida toetatakse Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest, 2014–2020 (kilomeetrites)

| | ERF | Ühtekuuluvusfond | Kokku |
|---|---|---|---|
| Uued teed | 327 | 1681 | 2007 |
| Rekonstrueeritud | 127 | 643 | 770 |

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal[11].

**21** Auditi ajal oli Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest programmitöö perioodil 2014–2020 kaasrahastatud TEN-T maanteeprojektide valmimismäär siiski endiselt madal. Uute TEN-T maanteede puhul on kavandatud 2007 kilomeetrist praeguse seisuga valmis 390 kilomeetrit. Rekonstrueeritud teede puhul on 770 kilomeetrist valmis 387 kilomeetrit[12].

**22** Kolmes külastatud liikmesriigis, kus põhivõrk ei olnud veel valmis (Bulgaaria, Tšehhi Vabariik ja Poola), on Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastamine programmitöö perioodil 2014–2020 aidanud kaasa edusammudele (vt ***1. selgitus***).

[11] ESIFi avatud andmeplatvorm: https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7.

[12] ESIFi avatud andmeplatvorm: https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7.

**1. selgitus.**

**Maanteepõhivõrgu arendamine Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide toetuse abil Bulgaarias, Tšehhi Vabariigis ja Poolas**

Poolas on ERFi või Ühtekuuluvusfondi toetuse saamiseks heaks kiidetud 30 TEN-T maanteepõhivõrgu projekti, millest igaüks saab 85 % ELi kaasrahastamisest. Kui need projektid on lõpule viidud, on tulemuseks 947 km uusi teid ja ligikaudu 50 km rekonstrueeritud teid (põhivõrgu pikkus on 3750 km).

Bulgaarias peaks 85 % ELi kaasrahastamisega elluviidud põhivõrgu maanteeprojektide tulemuseks olema 67 km uusi teid Sofiat Kreekaga ühendava kiirtee tehniliselt kõige keerulisemal osal (võrreldes kogu 1512 km pikkuse põhivõrguga). Bulgaarias tehti olulisi edusamme programmitöö perioodil 2007–2013, mil ehitati 264 km põhivõrgu maanteid.

Tšehhi Vabariigis on praegu käimas 13 põhivõrku mõjutavat maanteeprojekti, mis saavad 85 % ELi kaasrahastamisest. Kaks projekti hõlmab uute kiirteelõikude ehitamist (kogupikkus 21,5 km) ja 11 projekti on ette nähtud 61,7 km teede rekonstrueerimiseks (võrreldes kogu 1022 km pikkuse põhivõrguga).

**23** Lisaks Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastamisele on TEN-T põhivõrgu arendamisele kaasa aidanud ka Euroopa ühendamise rahastu, mis on avatud kõigile liikmesriikidele ja mida komisjon haldab otse. Maanteeprojektide toetused moodustavad ligikaudu 10 % Euroopa ühendamise rahastu transpordipaketist ehk ligikaudu 2,1 miljardit eurot. Kogusummast on ligikaudu 864 miljonit eurot seotud konkreetsete maanteetaristu investeeringutega, 599 miljonit eurot alternatiivkütuste taristuga ning ligikaudu 31 miljonit eurot ohutute ja turvaliste parkimisaladega. Ülejäänu eraldatakse peamiselt arukatele transpordisüsteemidele ja muudele telemaatilistele rakendustele.

**24** Maanteetaristu investeeringuteks eraldatud 864 miljonist eurost läheb ligikaudu 97 % põhivõrgule ja ligikaudu 80 % (u 662 miljonit eurot) on suunatud teelõikudele, mis kas ületavad piiri või viivad piirini. Leidsime selle kohta näiteid neljas külastatud liikmesriigis, kus Euroopa ühendamise rahastu kaasrahastab viit sellist projekti (vt ***2. selgitus***).

**2. selgitus**

**Näited Euroopa ühendamise rahastu maanteeprojektidest, mis keskenduvad külastatud liikmesriikide piiriülestele lõikudele**

Bulgaarias kaasrahastab Euroopa ühendamise rahastu I-8 põhimaantee ajakohastamist Kalotinast Sofia ringteeni ulatuval lõigul, mis on osa põhivõrgust. See hõlmab Serbia piirile viiva 14,5 km pikkuse maanteelõigu uuendamist. Rahastamiskõlblikud kogukulud on 83 miljonit eurot, sealhulgas ELi maksimaalne toetus 20,6 miljonit eurot.

Hispaanias kaasrahastatakse Euroopa ühendamise rahastust piiriülese maanteeühenduse ehitamist piki Atlandi koridori Fuentes de Oñoro ja Vilar Formoso (Portugal) vahel. Hinnanguline kogumaksumus on ligikaudu 28,1 miljonit eurot. ELi toetus on 10 % ehk kokku ligikaudu 2,8 miljonit eurot.

## Komisjonil on olnud oluline roll strateegia tasandil

**25** TEN-T määruse vastuvõtmine ELi poolt 2013. aastal komisjoni ettepaneku alusel oli oluline strateegiline samm kõigi ELi piirkondade juurdepääsetavuse ja ühenduvuse edendamisel. Eriti oluline on, et määrusega võeti kasutusele üld- ja põhivõrkude kontseptsioonid ja nende erinevad rakendamistähtajad. See lähenemisviis on aidanud seada prioriteediks kõige olulisemate liiklusmarsruutide valmis ehitamise, kuna põhivõrk, sealhulgas üheksa põhikoridori, tuleb 2030. aastaks lõpule viia.

**26** Koridoride kooskõlastatud valmimise hõlbustamiseks avaldasid üheksa komisjoni määratud Euroopa koordinaatorit (kellest igaüks teeb järelevalvet ühe koridori rakendamise üle) koridoride töökavad[13] ja jälgisid nende rakendamist. Töökavasid ajakohastati korrapäraselt ja neile oli lisatud kavandatud projektide soovituslik loetelu, milles olid ära toodud hinnangulised kulud, kavandatud valmimistähtaeg ja transpordiliik. Kuigi töökavad ei ole õiguslikult siduvad, on kõik asjaomaste koridoridega piirnevad liikmesriigid töökavad heaks kiitnud.

[13] TEN-T määruse artikkel 47.

**27** Lisaks TEN-T määruses sätestatud raamistikule on komisjon strateegilisel tasandil kaasatud Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest toetust saavatesse liikmesriikidesse (21 liikmesriiki 28st) (vt punkt ***07***). Neljas külastatud liikmesriigis tegi komisjon programmitöö perioodi 2014–2020 partnerluslepingute ja rakenduskavade üle peetavate läbirääkimiste ja nende heakskiitmise käigus olulisi märkusi, et liikmesriigid seaksid oma kavades prioriteediks TEN-T võrgu. Näited:

a) Bulgaarias märkis komisjon, et partnerluslepingu eelnõu analüüs ei näidanud ELi transpordiinvesteeringute piisavat koondumist ja prioriseerimist järgmiseks programmitöö perioodiks ning et partnerluslepingus tuleks täiendavalt märkida, et peamine prioriteetne investeering oli Sofia ja Kreeka piiri vahelise põhivõrgu kiirtee lõpuleviimine. Selle kiirtee valmimine seati seejärel peamiseks prioriteediks nii 2015. aasta oktoobris heaks kiidetud partnerluslepingus kui ka vastavas 2014.–2020. aasta transpordialases rakenduskavas.

b) Poolas juhtis komisjon riiklike ametiasutustega partnerluslepingu üle läbirääkimisi pidades tähelepanu sellele, et partnerluslepingu eelnõus olid lisaühenduvuse puhul lubatud igasugused teed ilma prioriseerimiseta, sealhulgas lisaühendused maapiirkondades, mis ei olnud kooskõlas komisjoni seisukohaga. Seepärast saab komisjoni hinnangul kohalikke maanteid ERFist rahastada ainult siis, kui need „tagavad otsese ühenduse TEN-T-võrguga“ või „on ühendatud otse põhi- ja üldvõrguga“.

c) Komisjon palus Tšehhi Vabariigil tugevdada seost riikliku transpordistrateegia ja partnerluslepingu vahel, lisades lepingusse sõnaselge viite põhivõrgukoridoride valmimisele.

## Lühemad sõiduajad ja rohkem kilomeetreid kiirteel

**28** Komisjonis ja neljas külastatud liikmesriigis tehtud auditi käigus kogutud andmed näitasid, et ajavahemikul 2012–2019 oli sõiduaeg üldiselt mõnevõrra paranenud. Analüüsisime nelja marsruuti: Madrid – Varssavi, Tallinn – Viin, Bukarest – Pariis ja Burgas – Berliin. Need marsruudid läbivad kõiki nelja külastatud liikmesriiki ning hõlmavad suurt osa põhivõrgust lõuna-põhja ja lääne-ida teljel (vt ***pilt 3***).

## Pilt 3. Neli analüüsitud marsruuti (2019)

*Allikas:* Eurostat.

**29** Täheldasime kiirteedel läbitud kilomeetrite arvu suurenemist, mis toob kaasa aja kokkuhoiu ning aitab suurendada ohutust ja parandada reisimise kvaliteeti. Kasv oli suurim Tallinn – Viini liinil, kus kiirteekilomeetrite arv suurenes 190 %, 200 kilomeetrilt 2012. aastal 580 kilomeetrini 2019. aastal, ning ajasääst oli 8 % (vt ***tabel 4***).

## Tabel 4. Kiirteekilomeetrite arvu suurenemine ja sõiduaja lühenemine aastatel 2012–2019

| | Teekonna kogupikkus 2019 (km) | Kiirtee pikkuse muutus (km) | Kiirtee pikkuse muutus | Aeg kokku 2019 (minutites) | Säästetud aeg (minutites) | Säästetud aeg |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bukarest – Pariis | 2322 | 312 | 17,0 % | 1291 | 33 | 2,5 % |
| Burgas – Berliin | 2039 | 339 | 30,0 % | 1232 | 33 | 2,6 % |
| Madrid – Varssavi* | 2920 | 400 | 17,0 % | 1485 | 104 | 6,5 % |
| Tallinn – Viin | 1706 | 380 | 189,0 % | 1070 | 93 | 8,0 % |

* Kuna põhikriteerium oli kõige kiirem marsruut, siis antud juhul oli marsruut 2012. ja 2019. aastal erinev.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda Eurostati arvutuste põhjal.

**30** Nelja liikmesriiki tehtud külastuste käigus kogutud teave näitab samuti, et maanteepõhivõrku kuuluvate lõikude valmimine on aidanud vähendada reisimiseks kuluvat aega. Näiteks

a) Bulgaarias on kiirteede koguvõrk peaaegu kahekordistunud: 418 kilomeetrilt 2007. aastal 757 kilomeetrini 2018. aastal, seda peamiselt tänu ELi toetusele. Ajavahemikul 2007–2013 kaasrahastas EL 85 % ulatuses 264 km kiirteede valmimist põhivõrgus, sealhulgas kahe kiirtee valmimist: üks, mis ühendab Sofiat Burgasega, ja teine, mis viib Türgi piirile. Bulgaaria ametiasutuste sõnul lühendas esimese kiirtee valmimine Sofia ja Burgase vahelist sõiduaega ligikaudu 90 minuti võrra, sest keskmine kiirus tõusis 68 km/h-lt 105 km/h-le. Teise kiirtee valmimisega lühendati ka teekonda Sofiast Türgi piirini umbes 90 minuti võrra.

b) Hispaanias teatasid ametiasutused pärast viie puuduva maanteepõhivõrgu lõigu valmimist teenuse taseme (suurem läbilaskevõime), keskmise kiiruse (vähenenud sõiduaeg) ja liiklusohutuse paranemisest nendes lõikudes. Kõnealustes lõikudes ajavahemikul 2004–2017 saavutatud ajasääst jäi vahemikku 15–38 %.

c) Poolas näitavad näitajad, et ühenduvus üldiselt paraneb: keskmine sõiduaeg 18 suurema linna vahel vähenes 4,3 tunnilt 2013. aastal 4,1 tunnini 2018. aastal.

## Siiski takistavad teatavad olulised tegurid TEN-T maanteepõhivõrgu täielikku toimimist

**31** Uurisime, kas on olulisi tegureid, mis takistavad TEN-T maanteepõhivõrgu täielikku toimimist. Selleks et ELi põhivõrk oleks täielikult toimiv, peab see olema maantee klassi ja tehnilisi nõudeid arvestades valmis ning hästi hooldatud. Selle rahastamine peaks olema prioriteet ning komisjonil peaks olema keskne roll kooskõlastamisel, et vältida võimalikke takistusi. Komisjon peab ka tegema järelevalvet võrgu valmimise üle. Selleks hindasime, kas osa taristust oli puudu ja kas ELi rahalisi vahendeid eraldati aastateks 2014–2020 kooskõlas TEN-T poliitikaeesmärkidega, pidades eelkõige silmas põhivõrgu väljaehitamist. Uurisime ka seda, kas komisjoni järelevalve võimaldas tal jälgida edusamme ja teha usaldusväärseid prognoose võrgu tõenäolise valmimise kohta 2030. aasta tähtajaks ning võtta vajaduse korral parandusmeetmeid. Samuti uurisime, kas liikmesriikide hoolduseelarved tagasid maanteepõhivõrgu pikaajalise toimimise.

### Suurem osa Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide perioodi 2014–2020 vahenditest eraldati väljaspool TEN-T põhivõrku

**32** 2013. aastal võeti TEN-T määrusega kasutusele TEN-T põhivõrgu mõiste, et seada prioriteediks liikluse seisukohast kõige olulisemate marsruutide lõpuleviimine. Leidsime, et kuigi Euroopa ühendamise rahastust teedele eraldatud piiratud vahendid olid peaaegu eranditult suunatud põhivõrgule (vt punkt ***23***), eraldati suurem osa Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide maanteeprojektidele mõeldud vahenditest (65,7 %) väljaspool TEN-T põhivõrku (vt ***tabel 5***). Ometi ei ületanud perioodi 2014–2020 eraldiste üle peetavate läbirääkimiste ajal maanteepõhivõrgu valmimismäär enamikus Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriikides 55 %. ***III lisas*** on esitatud igas liikmesriigis ajavahemikul 2014–2020 Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest põhi- ja üldvõrkudele eraldatud toetuse osakaal teede rahastamises ja võrkude valmimise seis 2013. aastal.

## Tabel 5. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide eraldised maanteeprojektidele, 2014–2020

| Maanteevõrgud | Eraldised (osakaal maanteede kogueraldistest) | Eraldised (miljardites eurodes) |
|---|---|---|
| Põhivõrk | 34 % | 10,1 |
| Üldvõrk | 27 % | 7,7 |
| Väljaspool TEN-T võrku | 39 % | 11,5 |

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal.

**33** See oli märgatav Tšehhi Vabariigis, kus eraldati põhivõrgule ainult 15 %, samas kui suurem osa tema Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide toetusest läks väljapoole üleeuroopalist transpordivõrku. Samuti leidsime positiivseid näiteid Horvaatiast ja Bulgaariast, kes eraldasid vastavalt 83 % ja 78 % oma toetusest põhivõrgu investeeringutele (vt ***tabel 6***). Põhjalik ülevaade on esitatud ***III lisas***.

## Tabel 6. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide eraldised maanteedele (2014–2020) ja maanteepõhivõrgu valmimise seis 2013. aastal

| Liikmesriik | Eraldised põhivõrgule | Eraldised üldvõrgule | Eraldised väljaspool TEN-T võrku | Maanteepõhivõrgu valmimise seis 2013. aastal |
|---|---|---|---|---|
| Bulgaaria | 78 % | 0 % | 22 % | 45 % |
| Horvaatia | 83 % | 0 % | 17 % | 60 % |
| Tšehhi Vabariik | 15 % | 22 % | 63 % | 55 % |
| Poola | 32 % | 32 % | 36 % | 33 % |

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal.

**34** ERFi ja Ühtekuuluvusfondi vahel on ka selge erinevus selles, kuidas neid kasutatakse maanteeprojektide rahastamiseks (vt punkt ***06***). Kui Ühtekuuluvusfondi eraldised maanteedele olid suunatud üksnes TEN-T-le (57 % põhi- ja 43 % üldvõrgule), siis ERFist toetati peamiselt TEN-T-väliseid maanteeprojekte. ERFi eraldised maanteepõhivõrgu projektidele moodustasid 11 % maanteedele eraldatud kogusummast (vt ***tabel 7***).

## Tabel 7. Aastatel 2014–2020 ERFi ja Ühtekuuluvusfondi eelarvest maanteeprojektidele eraldatud vahendid

| | Põhivõrk | Üldvõrk | Väljaspool TEN-T võrku |
|---|---|---|---|
| Ühtekuuluvusfond | 57 % (8,4 miljardit eurot) | 43 % (6,3 miljardit eurot) | 0 % |
| ERF | 11 % (1,7 miljardit eurot) | 10 % (1,4 miljardit eurot) | 79 % (11,4 miljardit eurot) |

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal.

**35** TEN-T määruses nõutakse, et maanteepõhivõrk koosneks kas kiirteedest või kiirmagistraalidest, jättes valiku liikmesriikidele. Sellega seoses on oluline korrata kontrollikoja varasemates eriaruannetes väljendatud seisukohti[14]. Kuna kiirteede ehitamise kulud on märkimisväärselt suuremad kui kiirmagistraalide puhul (kiirmagistraalid võivad olla keskmiselt 43 % odavamad kui kiirteed), peab teeklassiga seotud otsus põhinema usaldusväärsel kulude-tulude analüüsil, mis tehakse iga projekti kohta eraldi, mitte süstemaatilisel otsusel, mis tehakse liikmesriigi kogu teedevõrgu kohta. Täheldasime külastatud liikmesriikides selles küsimuses erinevaid lähenemisviise: kui Tšehhi Vabariik ja Hispaania otsustasid ehitada üksnes kiirteid, siis Poola ja Bulgaaria kasutavad mõlemat liiki teid (vt ***tabel 8***).

## Tabel 8. Maanteepõhivõrk (lõpetatud ja kavandatud) teeklasside kaupa neljas külastatud liikmesriigis 2019. aasta seisuga

| Liikmesriik | Kiirtee | Kiirmagistraal | Maanteepõhivõrgu kogupikkus |
|---|---|---|---|
| Bulgaaria | 1120 km (74 %) | 392 km (26 %)* | 1512 km |
| Tšehhi Vabariik | 1000 km (98 %) | 23 km (2 %)* | 1023 km |
| Poola | 1910 km (51 %) | 1840 km (49 %) | 3750 km |
| Hispaania | 5914 km (99,5 %) | 26 km (0,5 %) | 5940 km |

**Märkus*: hinnanguline väärtus, kuna mõne põhivõrgulõigu kohta ei olnud auditi ajaks lõplikku otsust tehtud.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda riigiasutuste esitatud andmete põhjal.

[14] Eriaruanne nr 5/2013: „Kas ELi ühtekuuluvuspoliitika vahendeid kasutati teede ehitamisel otstarbekalt?“ Eriaruanne nr 9/2018: „Avaliku ja erasektori partnerlus ELis: palju puudusi ja vähe kasu“.

## Takistused sujuval liiklemisel maanteepõhivõrgus

### Mõned piiriülesed lõigud ei ole täielikult valmis

**36** TEN-T määruses[15] tähendab „piiriülene lõik“ sellist lõiku, mis „tagab vähemalt kahe liikmesriigi või ühe liikmesriigi ja selle naaberriigi vahelise ühishuviprojekti jätkuvuse mõlemal pool piiri asuvate lähimate transpordisõlme vahel“. Kooskõlas selle määratlusega võib piiriülene lõik tähistada võrgustiku pikemat lõiku, mitte mõnda kilomeetrit kummalgi pool piiri.

**37** Piiriülestele lõikudele tuleb pöörata erilist tähelepanu, kuna piiriülese taristu puudujäägid vähendavad kogu ELi hõlmava võrgu kavandatud mõju. Asjaomastes koridoride töökavades määrati kindlaks mitu lõpetamata piiriülest lõiku nii liikmesriikide vahel (näiteks Poola ja Slovakkia vahel Läänemere-Aadria koridoris) kui ka lõikudes, mis viivad piirini ELi mittekuuluva riigiga (näiteks Ungari kiirtee M3 pikendamine Ukraina piirini Vahemere koridoris).

**38** Lisaks täheldasime, et neljas külastatud liikmesriigis on puudu mitu piiriülest lõiku ja mõnel juhul on oht, et need ei valmi 2030. aastaks.

a) Tšehhi Vabariigis on seitsmest piiriülesest lõigust neli juba valmis, kuid ülejäänud kolm (Poola, Slovakkia ja Austriaga) on puudu ja on oht, et need jäävad 2030. aastaks lõpule viimata. Need lõigud hõlmavad kokku 154 km (1022 km pikkusest põhivõrgust). Kaks projekti algavad kavakohaselt alles 2027. aastal. Võttes arvesse, et keskmiselt kulub ainuüksi kiirtee ehitusprojekti (sealhulgas kõik vajalikud load) ettevalmistamiseks 13 aastat[16], on nende projektide lõpuleviimine 2030. aastaks väga ebatõenäoline.

b) Bulgaarias on praegu lõpule viidud ainult üks kuuest põhivõrgu piiriülesest lõigust (Türgiga) ja ehitamisel veel kaks (Serbia ja Kreekaga). Ülejäänud kolmest üks on jagatud ELi mittekuuluva riigiga (Põhja-Makedoonia) ja kaks Rumeeniaga (vt ***3. selgitus***). Viimasel juhul on projektid ettevalmistamisel, kuid auditi ajal ei olnud kinnitatud ajakava ega tagatud rahastamist nende lõpuleviimiseks. Piiriülene lõik Põhja-Makedooniaga ei ole peamistes transpordistrateegia dokumentides esmatähtsal kohal. Seetõttu on oht, et need lõigud ei valmi 2030. aastaks.

---

[15] TEN-T määruse artikli 3 punkt m.

[16] Auditijäreldus 17/05, „Construction, Modernization and Overhaul of motorways“, https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005_en.pdf.

### 3. selgitus

### Doonau sild

ELi toetusel ehitati sild üle Doonau jõe Bulgaaria ja Rumeenia vahel Oriendi – Vahemere idaosa koridoris (Vidin-Calafat). Kuigi sild on olnud kasutusel alates 2013. aastast, ei pääse sellele ikka veel kummalgi pool piiri ligi TEN-T nõuetele vastavate teede kaudu. Olukord takistab sujuvat liiklemist selles koridoris. Praegu sõidab sõiduauto Sofiast Bratislavasse mööda koridori kauem kui läbi kolmanda riigi (Serbia), isegi arvestades piirikontrolliks kuluvat aega. Eurostati andmetel kulub umbes sama (1000 km) vahemaa läbimiseks viimasel puhul 25 % (171 minutit) vähem aega.

c) Poolas on olukord parem, sest kümnest naaberriike hõlmavast piiriülesest lõigust on juba valmis kuus ja 2023. aastaks on kavas lõpule viia veel kolm (Leedu, Slovakkia ja Tšehhi Vabariigiga ühendavad lõigud). Ainult Valgevene piirini viiva lõigu puhul ei ole valmimise kuupäeva kinnitatud.

d) Ka Hispaanias on viiest piiriülesest lõigust neli juba valmis ning viies, Portugaliga ühendav lõik Atlandi koridoris on ehitamisel ja peaks valmima 2020. aastal.

**Sujuvat reisimist takistab ebapiisavalt kooskõlastatud lähenemisviis turvalistele parkimisaladele ja alternatiivkütuste taristule**

**39** TEN-T määruses[17] nõutakse „puhkealade rajamist kiirteedel ligikaudu iga 100 km järel […], et ärieesmärgil maanteekasutajatel oleks sobival hulgal parkimiskohti, kus on tagatud asjakohasel tasemel ohutus ja turvalisus“. Määruses ei ole siiski selgitatud, mida kujutab endast ohutu ja turvaline parkimine, ega sätestatud raamistikku, mis võimaldaks kindlaks määrata parkimiskohtade piisava kättesaadavuse. Selle tulemusena on liikmesriigid seni kohaldanud oma kriteeriume, et liigitada parkimisalad ohututeks ja turvalisteks.

**40** Seepärast avaldas komisjon 2019. aasta veebruaris koostöös maanteesektori sidusrühmadega uuringu veoautode ohutute ja turvaliste parkimiskohtade kohta[18]. Uuringus toodi välja tervikliku andmebaasi puudumine ja see, et klassifitseerimissüsteemid on erinevad. Selle olukorra parandamiseks pakuti välja

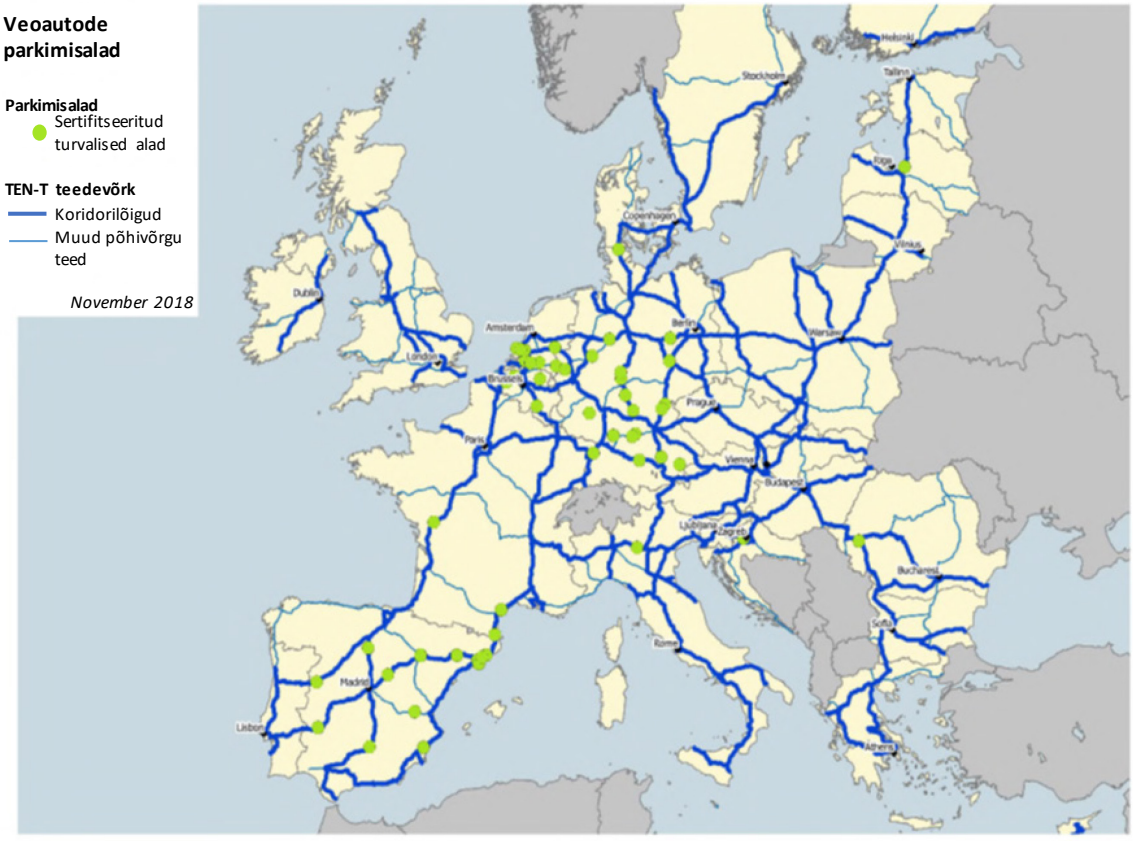
[17] TEN-T määruse artikli 39 lõike 2 punkt c.

[18] „Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks“ (uuring veoautode ohutute ja turvaliste parkimiskohtade kohta). Lõpparuanne. Euroopa Komisjon, veebruar 2019.

veoautode parkimisalade ELi standard. Standardis keskendutakse turvalisusele (pronksi, hõbeda, kulla ja plaatina tasemed) ja põhiteenustele (duširuumid, elekter, toitlustus jne), mis peavad turvalisuse sertifikaadi saamiseks olemas olema. Kuigi uuring annab sektorile kasulikke suuniseid, ei ole standard õiguslikult siduv ning liikmesriigid võivad endiselt määratleda oma ohutu ja turvalise parkimise kriteeriumid.

**41** Lisaks selgus uuringust, et TEN-T põhivõrgus kättesaadavast 300 000 parkimiskohast peetakse „ohutuks ja turvaliseks“ ainult 7000 parkimiskohta, mis asuvad 57 parkimisalal vähestes riikides (vt ***pilt 4***). Samuti juhiti tähelepanu üldisele umbes 100 000 parkimiskoha puudusele isegi enne ohutuse ja turvalisuse arvessevõtmist. Leidsime, et seda kinnitavad näiteks Oriendi – Vahemere idaosa koridori töökavad, milles teatatakse, et mõnes koridori kuuluvas riigis on pikki vahemaid, kus ei ole sobivat parkimiskohta.

## Pilt 4. Sertifitseeritud turvaline parkimine TEN-T põhivõrgus




*Allikas:* Euroopa Komisjon, „Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks“ (uuring veoautode ohutute ja turvaliste parkimiskohtade kohta), lk 20.

**42** Samuti ei kehtestata TEN-T määruses selgeid nõudeid alternatiivkütuste taristule, vaid nõutakse üksnes selliseid kütuseid pakkuvate rajatiste kättesaadavaks tegemist. Üksikasjalikumad miinimumnõuded on esitatud direktiivis 2014/94/EL[19], milles on sätestatud, et alternatiivkütuste taristu tuleb välja töötada ja rakendada riiklike poliitikaraamistike kaudu 2020. või 2025. aasta lõpuks, sõltuvalt kütuse liigist. Taristu peaks hõlmama elektrisõidukite laadimispunkte ning maagaasi (veeldatud ja surumaagaas) ja (soovi korral) vesinikutanklaid. Liikmesriigid kavandavad oma riiklikud eesmärgid iga kütuse puhul eraldi, tuginedes oma territooriumil liiklevate sõidukite arvule. Seega võib teatud liiki kütusetaristu olla praegu ühe riigi TEN-T põhivõrgu koridoris laialdaselt kättesaadav, kuid järgmises riigis napp, mis mõjutab sujuvat rahvusvahelist reisimist.

**43** Näiteks isegi kui komisjoni andmetel vastab Põhjamere-Läänemere koridor keskkonnasõbralike alternatiivkütuste taristu nõuetele, ei ole kõik kütuseliigid kogu koridoris tegelikult saadaval. Kaheksast koridori läbitavast liikmesriigist üks ei ole seadnud riiklikke eesmärke ja kolm liikmesriiki ei ole veel ehitanud veeldatud maagaasi taristut. Lisaks võib olukorda halvendada asjaolu, et vesinikutaristu eesmärkide seadmine ei ole kohustuslik. Kaheksast liikmesriigist kolm ei ole eesmärke seadnud ja ainult neli on välja töötamas vesinikutanklaid. Kuna mitmetel koridorilõikudel puudub tankimistaristu, on veeldatud maagaasi või vesinikku kasutaval veoautol raske liikuda Põhjamere-Läänemere koridori ühest otsast teise.

## Puudused komisjoni järelevalveraamistikus vähendavad komisjoni võimet võtta parandusmeetmeid

### Puuduvad vahe-eesmärgid, mis võimaldaksid komisjonil edusamme nõuetekohaselt jälgida ja parandusmeetmeid võtta

**44** TEN-T määruses on sätestatud selged eesmärgid ja tähtajad TEN-T võrgu täielikuks rakendamiseks: põhivõrk peaks valmima 2030. aastaks ja üldvõrk 2050. aastaks. Kui põhivõrguga seotud töö alustamisel või lõpetamisel esineb märkimisväärseid viivitusi, võib komisjon TEN-T määruse kohaselt küsida asjaomaselt liikmesriigilt selgitust[20], et lahendada viivituse põhjustanud probleem.

---

[19] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

[20] TEN-T määruse artikkel 56.

**45** Määrusega ei kehtestata siiski vahe-eesmärke ei üldiselt ega transpordiliikide kaupa, mille abil komisjon saaks korrapäraselt jälgida edusamme kahe võrgu väljaarendamisel. Seetõttu on komisjonil praktikas raske võtta vajalikke parandusmeetmeid enne iga võrgu valmimise lõpptähtaega. Komisjon ei ole veel palunud selgitusi üheltki liikmesriigilt, kuigi mõnes liikmesriigis on edusammud olnud suhteliselt aeglased ja on oht, et nad ei saa oma põhivõrku õigeks ajaks valmis.

**46** Komisjon alustas 2019. aasta aprillis põhivõrgu rakendamise läbivaatamist TEN-T määruse kohaste avalike konsultatsioonidega[21]. See annab komisjonile võimaluse võtta meetmeid käesolevas aruandes välja toodud puuduste kõrvaldamiseks.

**Vahendid, mille abil komisjon jälgib maanteepõhivõrgu valmimisel tehtud edusamme, ei ole täies ulatuses tõhusad**

**47** Komisjon on võtnud kasutusele mõned vahendid, et jälgida maanteepõhivõrgu valmimisel tehtud edusamme ja seda, kas põhivõrk vastab TEN-T määruses sätestatud tehnilistele nõuetele. Vahendid, mis on määratletud TEN-T määruses, on järgmised:

a) TEN-T võrgu rakendamise eduaruanded, mille komisjon avaldab iga kahe aasta tagant ning mis esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Neis antakse teada, kas maanteepõhivõrk vastab kogu ELi hõlmava kiirtee/kiirmagistraali nõuetele, ning antakse aru ELi rahalise toetuse kasutamisest võrgu rakendamiseks[22]. Komisjon võttis esimese eduaruande vastu 2017. aasta juunis[23] ja loodab avaldada järgmise 2020. aasta keskpaigaks;

b) üleeuroopalise transpordivõrgu interaktiivne geograafiline teabesüsteem TENtec, kuhu liikmesriigid peaksid igal aastal andmeid edastama[24] ning mis on aluseks eduaruandele ja muudele poliitikadokumentidele;

[21] TEN-T määruse artikkel 54.

[22] TEN-T määruse artikli 49 lõige 3.

[23] Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Eduaruanne üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamise kohta 2014. ja 2015. aastal“, 19.6.2017. COM(2017) 327 final.

[24] TEN-T määruse artikli 49 lõige 1.

c) koridori töökavad iga üheksa põhikoridori kohta[25], mille kõik Euroopa koordinaatorid esitavad koos kavandatavate projektide soovitusliku loeteluga, näidates ära hinnangulised kulud ja kavandatud lõppkuupäeva.

**48** Leidsime siiski, et need vahendid ei ole täielikult tõhusad. Mitte kõik neist ei anna aru kogu põhivõrgu kohta: kuigi koridoride töökavad on rakendamise seisukohast üsna üksikasjalikud, hõlmavad need umbes 68 % põhivõrgust. Lisaks ei esitata andmeid õigeaegselt, nende usaldusväärsust mõjutab ühtse lähenemisviisi puudumine. Puuduvad ka tulemusnäitajad.

**49** Komisjoni süsteemi salvestatud teave ei ole ajakohastatud. Viimased olemasolevad andmed pärinevad 2016. aastast, kuigi liikmesriigid peavad andmed TENtecile edastama igal aastal. Edastamise kord ei ole siiski selge, sest liikmesriikidele ei ole kehtestatud tähtaega kindlaksmääratud ajavahemikku hõlmavate andmete saatmiseks ega komisjonile andmete töötlemiseks ja süsteemis kättesaadavaks tegemiseks.

**50** Lisaks leidsime, et ühtse lähenemisviisi puudumine mõjutab nende andmete usaldusväärsust, mida komisjon avaldab ja kasutab oma eduaruannete ja muude poliitikadokumentide koostamisel[26].

a) Puudub ühtne metoodika teelõikude liigitamiseks „lõpetatuks“ ja „uuendatavaks“. Liikmesriigid ei kasuta neid mõisteid ühtemoodi, mis vähendab valmimismäära puudutavate andmete usaldusväärsust ja võrreldavust. Mõni liikmesriik võib teeklassi poolest juba valmis olevat teelõiku pidada tulevikus uuendamist vajavaks, samas kui teine liikmesriik võib teatada 100 % nõuetele vastavusest (vt ***4. selgitus***).

b) Koridori käsitlevate töökavade sisu ei ole piisavalt standarditud, et tagada andmete võrreldavus, eelkõige seoses alternatiivkütuste kättesaadavusega ning ohutute ja turvaliste parkimisaladega, kuna mõned liikmesriigid teatavad nõuetele vastavusest protsentuaalselt, samas kui teised esitavad konkreetse arvu või ei anna selle kohta üldse aru.

---

[25] TEN-T määruse artikkel 47.

[26] https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en

## 4. selgitus

### Näited ebaühtlase metoodika tõttu ebausaldusväärsete andmete kohta

a) Bulgaaria. Komisjoni viimaste andmete kohaselt (komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 2017/849) oli põhivõrgu valmimismäär 2016. aastal 50 %, samas kui auditikäigu ajal (2019. aasta mais) teatasid Bulgaaria ametiasutused, et valmimismäär oli 46 %.

b) Läti. Komisjoni viimaste andmete kohaselt (komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 2017/849) oli põhivõrgu valmimismäär 2016. aastal 100 %, samas kui Põhjamere-Läänemere koridori kolmanda töökava 2014. aasta andmete kohaselt oli see Läti lõigu puhul 8 %. Koridori käsitleva 2017. aasta ajakohastatud uuringu kohaselt oli see näitaja 36 %. Riikliku maanteeameti veebisaidilt on näha, et maanteepõhivõrgu osas on töö veel pooleli[27], mis näitab, et põhivõrk ei ole veel valmis.

c) Saksamaa. Kuigi Saksamaal oli valmimismäär 2016. aastal 59 %, näitavad asjaomased koridoride töökavad, et Saksamaa teelõigud on valmis.

**51** Eespool loetletud puuduste tõttu ei ole komisjonil võimalik piisavalt jälgida, kuidas maanteepõhivõrgu valmimine tegelikult edeneb. Seetõttu on komisjonil raske teha usaldusväärseid prognoose selle kohta, kui tõenäoline on põhivõrgu valmimine 2030. aastaks. Lisaks on keeruline võtta vajaduse korral TEN-T määruse kohaseid õigeaegseid parandusmeetmeid (vt punkt ***44***).

**52** Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid maanteedele eraldavad liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt transpordiga seotud rakenduskavade edenemisest. Seda tehakse iga-aastaste rakendusaruannete, järelevalvekomitee koosolekute või kohapealsete kontrollkäikude kaudu. Rakenduskavad sisaldavad ka mitut kaasrahastatud teelõikudega seotud väljund- ja tulemusnäitajat.

**53** Näitajatega seoses täheldasime, et komisjoni järelevalvevahendid keskenduvad väljundnäitajatele, kuid ei anna teavet võrgustiku juba valminud lõikudes saavutatud tulemuste kohta. Näiteks ei ole eduaruandes ega üheski üheksa koridori töökavast esitatud sellist teavet nagu ajasääst või suurem keskmine kiirus, kuigi mõned andmed on komisjoni tasandil juba kättesaadavad (vt punkt ***28***).

[27] https://lvceli.lv/

**54** Samuti ei kehtestatud ELi rahastamisega seotud ühiseid tulemusnäitajaid. Liikmesriigid kehtestasid oma maanteeprojektide tulemusnäitajad, nagu maanteede ülekoormatuse aste Bulgaarias, samaväärne lineaarne kiirus Tšehhi Vabariigis ja sünteetiline maanteetranspordi kättesaadavuse näitaja Poolas. Need ei ole siiski võrreldavad ning neid ei saa koondada ei ELi kui terviku ega koridoride tasandil.

**55** Komisjon on teinud ettepaneku kehtestada Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide toetuse jaoks programmitöö perioodiks 2021–2027 ühised väljund- ja tulemusnäitajad, mis hõlmavad konkreetselt maanteid (näiteks „uute, rekonstrueeritud või uuendatud maanteede kasutajad“ ja „ajasääst tänu paremale maanteetaristule“), mis on samm edasi, et tõhustada komisjonipoolset tulemuste järelevalvet ELi tasandil. Näitajad on siiski seotud maanteedega üldiselt, mitte konkreetselt TEN-T võrgu maanteedega. Aruande koostamise ajal ei olnud asjaomast õigusakti veel heaks kiidetud[28].

## Liikmesriigid ei hoolda maanteid piisavalt ja see seab maanteepõhivõrgu olukorra keskpikas ja pikas perspektiivis ohtu

### Kuigi hooldus kuulub peamiselt liikmesriikide pädevusse, käsitletakse seda ka ELi õigusaktides

**56** Hoolduse eesmärk on vara säilitamine, mitte ajakohastamine[29]. Maanteehoolduse (sh põhivõrk) rahastamise ja haldamise eest vastutavad liikmesriigid. Kuigi ELi rahalisi vahendeid ei saa kasutada hoolduseks (ainult teede rekonstrueerimiseks või ajakohastamiseks), käsitletakse seda küsimust ka ELi õigusaktides, nagu on selgitatud allpool.

**57** TEN-T määrus käsitleb hooldust järgmiselt: „TEN-T võrk planeeritakse, arendatakse ja käitatakse ressursitõhusalt olemasoleva transporditaristu arendamise, täiustamise ja hooldamise abil. […]“ ning „teid tuleb piisavalt hooldada […]“[30].

---

[28] Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta, COM(2018) 372 final.

[29] Regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat: „Maintenance of road transport infrastructure“ (maanteetranspordi taristu hooldamine). Aruteludokument, 24.4.2013.

[30] Artikli 5 lõike 1 punkt a ja artikli 17 lõige 2. Vt ka artikli 10 lõike 1 punkt e: „Üldvõrgu arendamisel seatakse üldiseks prioriteediks meetmed, mis on vajalikud, et: […] parandada või säilitada taristu kvaliteeti ohutuse, turvalisuse, tõhususe, kliima[…] seisukohalt.“

**58** Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastamismenetluse eeltingimuste kohaselt peab komisjon hindama hoolduse küsimust koos liikmesriikidega, kes saavad toetust Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest. Asjakohaste eeltingimuste kohaselt peavad komisjonile esitatavad terviklikud transpordikavad või -raamistikud sisaldama vajalikke meetmeid, et muu hulgas parandada või säilitada taristu kvaliteeti ohutuse, turvalisuse, tõhususe ja kliimale/katastroofidele vastupidavuse seisukohast, samuti teenuste kvaliteeti ja liiklusvoogude järjepidevust. Komisjon sekkus sellega seoses neljas meie külastatud liikmesriigis, näiteks paluti Poolal keskenduda rohkem hooldusele (mille tulemusena viidati Poola transpordikavas konkreetsetele õigusaktidele maismaatranspordi taristu rahastamise kohta) ning nõuti, et Bulgaaria partnerluslepingus osutataks vajadusele maanteetaristu tõhusa hoolduse ja rahaliste vahendite loomise järele maksustamissüsteemi kaudu.

**59** Eespool nimetatud menetlus hõlmab ainult liikmesriike, kes saavad Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide teedele eraldatavat toetust, sest komisjonil puudub vahend hooldusküsimuste käsitlemiseks teistes liikmesriikides. Kui käesoleva auditiga hõlmatud Ühtekuuluvusfondist rahastatavates liikmesriikides, sealhulgas Poolas, Tšehhi Vabariigis või Bulgaarias ehitatakse uusi kiirteid, siis teistes liikmesriikides eelmistel aastakümnetel ehitatud teedevõrk, mis kasutab ka ELi rahalisi vahendeid, vajab või võib peagi vajada olulist struktuurset hooldust. Küsimus ei puuduta mitte ainult maanteid, vaid ka muid konstruktsioonielemente, nagu sillad ja tunnelid.

**60** Hooldust käsitletakse ka läbivaadatud maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivis, mis jõustub 2019. aasta lõpus[31]. Direktiivis viidatakse üleeuroopalisele teedevõrgule, nagu see on määratletud TEN-T määruses. Selles nõutakse, et liikmesriigid viiksid läbi kogu võrku hõlmavaid teedehindamisi ning kehtestaksid nende hindamiste jaoks mõned soovituslikud elemendid, muu hulgas seoses käitamisomaduste ja hooldusega. Esimene hindamine tuleb läbi viia hiljemalt 2024. aastaks, seejärel vähemalt iga viie aasta järel. Komisjon saaks seda teavet kasutada andmete kogumiseks põhivõrgu täieliku toimivuse kohta.

**61** Programmitöö perioodiks 2021–2027 kavandatud rakendamistingimus „laiahaardeline transpordiplaneerimine asjakohasel tasandil“ nõuab, et liikmesriigid, kes saavad Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest maanteedele eraldatavat toetust, peavad esitama teabe eelarveliste ja rahaliste vahendite kättesaadavuse

[31] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1936, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 305, 26.11.2019, lk 1).

kohta, et rahastada kavandatud investeeringuid ning katta olemasoleva ja kavandatava taristu tegevus- ja hoolduskulud. Kui see tingimus vastu võetakse ja seda nõuetekohaselt rakendatakse, on see samm edasi, sest need liikmesriigid peaksid seda kohaldama kogu programmitöö perioodi jooksul; vastasel juhul ei saa nad asjaomase erieesmärgiga seotud kulusid oma maksetaotlustesse lisada.

**Riiklikud hoolduseelarved vähenevad pidevalt, mitte ei muutu vastavalt taristu pikenemisele ja oluliste ühenduste vananemisele**

**62** Komisjoni arvates tuleb hooldust asjakohaselt kavandada varahalduse põhimõtete alusel, et tagada kulutõhusus ja optimeerida taristu eeldatavat eluiga[32].

**63** ELis on liikmesriikide kulutused teehooldusele absoluutväärtuselt vähenenud. OECD andmetel langes ELi keskmine ajavahemikul 2007–2017 peaaegu poole võrra. Komisjon tunnistas seda probleemi hiljutises aruandes transpordi praeguste suundumuste ja probleemide kohta ELis: „ELi maanteetaristu seis on halvenenud seetõttu, et seda on liiga vähe hooldatud. Riiklikud hoolduseelarved vähenevad pidevalt, mitte ei muutu vastavalt taristu pikenemisele ja oluliste ühenduste vananemisele. See on halvendanud maanteede olukorda paljudes ELi riikides ning toonud kaasa suurema õnnetuste, ummikute, suurenenud müra ja ühiskonnale pakutavate teenuste vähenemise ohu“[33].

**64** Meie külastatud neljast liikmesriigist kolmes täheldasime, et teedehooldusele eraldati aastatel 2007–2017 palju vähem vahendeid (vt ***tabel 9***). Poolas vähenes eelarve kahe kolmandiku võrra ja Bulgaarias rohkem kui poole võrra. Hispaanias vähenes see aastatel 2008–2017 50 %, võttes arvesse, et viimastel aastatel on hoolduseelarvest kulutatud ligikaudu 300 miljonit eurot, et maksta nende kiirteede kontsessionääridele, mille kasutajatel ei ole otsest teemaksu. Eelarve suurenes ainult Tšehhi Vabariigis, aga samal ajal võeti kasutusele rohkem kilomeetreid maanteed.

---

[32] Siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEde peadirektoraat, „Discussion paper on infrastructure maintenance“, Brüssel, 19.3.2019.

[33] Euroopa Komisjon, „Transport in the European Union Current Trends and Issues“, märts 2019, lk 13.

## Tabel 9. Liikmesriikide teehoolduse eelarved, 2007–2017 (miljonites eurodes)

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bulgaaria | 215 | 203 | 69 | 100 | 71 | 103 | 96 | 93 | 93 | 93 | - |
| Tšehhi Vabariik | 590 | 611 | 578 | 670 | 570 | 571 | 513 | 587 | 684 | 767 | 721 |
| Poola | 1515 | 2004 | 2340 | 2636 | 2679 | 428 | 438 | 383 | 416 | 419 | 517 |
| Hispaania | 983 | 1106 | 1325 | 1103 | 851 | 650 | 661 | 601 | 535 | 551 | 563 |

*Märkus:* *Hispaania andmed on seotud üksnes riikliku teedevõrgu hoolduseelarvega.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda OECD andmete põhjal (Bulgaaria, Tšehhi Vabariigi ja Poola kohta) ja Hispaania riiklike andmete põhjal.

**65** See kajastub ka taristu kvaliteedis. Külastatud nelja liikmesriigi puhul nähtub auditi käigus saadud andmetest, et ainult Hispaanias peetakse maanteevõrgu olukorda üldiselt heaks, kuigi hiljutised eelarvepiirangud lükkavad edasi teatavaid hooldustöid. Poolas vajab remonditöid peaaegu 40 % teedevõrgust, neist 14 % on hädavajalikud. Bulgaarias on 32 % maanteedest halvas seisukorras ja 27 % keskmises seisukorras. Tšehhi Vabariigis on tõsiseid probleeme seoses kahe olulise kiirteega. Ühelgi neljast külastatud liikmesriigist ei olnud aga veel pikaajalist varahaldusstrateegiat ja ainult Poola on sellist projekti käivitamas. Praegu eelarvestavad vastutavad asutused teehooldust üldjuhul ühe aasta kaupa, võttes aluseks kahe või kolme aasta prognoosid, mis keskenduvad kõige rohkem parandamist vajavatele lõikudele või struktuurielementidele.

**66** Kuigi see võib mõjutada põhivõrgu täielikku toimimist 2030. aastaks, ei ole komisjonil praegu piisavalt teavet ei põhivõrgu ega üheksa põhikoridori tasandil. Ametlikult ei pea liikmesriigid oma hooldussüsteemi kohta aru andma. Seetõttu ei ole põhivõrgu taristu üldist olukorda põhjalikult analüüsitud.

# Järeldused ja soovitused

**67** Kokkuvõttes järeldame, et maanteepõhivõrgu arendamine edeneb ja võrgus liiklejate jaoks saavutatakse tulemusi. ELi rahastamine ja komisjoni meetmed aitasid kaasa nende tulemuste saavutamisele. Siiski takistavad mõned olulised tegurid TEN-T põhivõrgu täielikku toimimist.

**68** TEN-T maanteepõhivõrgu arendamine edeneb. Enamik Kesk- ja Ida-Euroopa liikmesriike on siiski maha jäänud. Ajavahemikul 2007–2017 ehitati ELis ligikaudu 3100 km kiirteid (peamiselt TEN-T), millele on alates 2007. aastast eraldatud ELi vahenditest suuri summasid. TEN-T võrgule on eraldatud üle 40 miljardi euro. Selle tulemusena ehitati programmitöö perioodil 2007–2013 ligikaudu 2400 km uusi TEN-T võrgu maanteid ja programmitöö perioodil 2014–2020 ehitatakse ELi toetuse abil eeldatavasti veel 2000 km. See on aidanud kaasa positiivsete tulemuste saavutamisele maanteedel liiklejate jaoks, näiteks on lühenenud sõiduajad ja suurenenud kiirteel läbitud kilomeetrite arv (vt punktid ***14***-***24*** ja ***28***-***30***).

**69** Komisjonil on olnud oluline roll strateegia tasandil: tema ettepaneku alusel võeti kasutusele põhi- ja üldvõrgud ning üheksa põhivõrgukoridori. Lisaks olid Euroopa ühendamise rahastu vahendid suunatud põhivõrgule, sealhulgas piiriülestele lõikudele. Seoses Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahastamisega on komisjon sekkunud liikmesriikide tasandil, kasutades eeltingimuste menetlust ning pidades liikmesriikidega läbirääkimisi partnerluslepingute ja rakenduskavade üle, et seada TEN-T võrk prioriteediks (vt punktid ***25***-***27***).

**70** Kui tegemist oli investeeringute suunamisega konkreetselt põhivõrku, ei olnud rõhuasetus mainitud meetmete puhul siiski alati ühesugune. Aastateks 2014–2020 ette nähtud Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahenditest eraldasid liikmesriigid 66 % väljaspool TEN-T põhivõrku. See juhtus hoolimata asjaolust, et liikmesriikides, kes saavad Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest teedele kõige rohkem toetust, oli põhivõrgu valmimise aste ELi tasandil eraldiste üle läbirääkimiste pidamise ajal madal (vt punktid ***32***-***35***).

**71** Täheldasime veel ühte takistust sujuvale liikumisele TEN-T maanteepõhivõrgus: mõned piiriülesed lõigud ei ole veel valmis ning turvaliste parkimisalade ja alternatiivkütuste taristu lähenemisviis ei ole piisavalt kooskõlastatud (vt punktid ***36***-***43***).

## 1. soovitus. Prioriseerida investeerimist maanteepõhivõrku

Komisjon peaks

a) tagama, et liikmesriikidel on asjakohane kava kogu TEN-T põhivõrgu lõpuleviimiseks 2030. aastaks, milles on täpsustatud ajakava ja eelarvevahendite olemasolu. Erilist tähelepanu tuleks pöörata piiriülestele lõikudele, eelkõige liikmesriikides, kes nendes valdkondades edusamme ei tee;

**Tähtaeg: TEN-T määruse 2021. aasta läbivaatamine**

b) võtma asjakohaseid meetmeid, et liikmesriigid seaksid prioriteediks Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Regionaalarengu Fondi teedele eraldatud vahendite investeerimise põhivõrku, et viia see lõpule 2030. aastaks, eelkõige liikmesriikides, kus edusammud on seni olnud piiratud.

**Tähtaeg: programmitöö perioodi 2021–2027 partnerluslepingute ja rakenduskavade vastuvõtmine**

**72** Puudused komisjoni järelevalves vähendavad tema võimet võtta vajaduse korral õigeaegselt parandusmeetmeid. Komisjoni järelevalve ei hõlma alati kogu põhivõrku ning selles puuduvad vahe-eesmärgid, mis võimaldaksid hinnata põhivõrgu valmimisel tehtud edusamme aja jooksul ja teha usaldusväärseid prognoose selle tõenäolise valmimise kohta 2030. aastaks. Lisaks ei esitata andmeid õigeaegselt ja nende usaldusväärsust mõjutab ühtse lähenemisviisi puudumine. Samuti puuduvad tulemusnäitajad (vt punktid ***44***-***55***).

## 2. soovitus. Tõhustada järelevalvekorda

Komisjon peaks tõhustama oma järelevalvesüsteemi, et paremini jälgida TEN-T põhivõrgu arendamisel tehtud edusamme ja võtta TEN-T määruses sätestatud parandusmeetmeid. Järelevalveraamistik peaks hõlmama kogu põhivõrku ja sisaldama järgmisi elemente:

a) vahe-eesmärgid liikmesriikide edusammude hindamiseks;

b) süstemaatiline ja ühtne lähenemisviis koos kindlaksmääratud tähtaegadega, mille jooksul liikmesriigid peavad esitama andmed põhivõrgu valmimise kohta ning komisjon neid töötlema ja avaldama; süsteem peaks olema kavandatud nii, et oleks võimalik jälgida tulemusi, nagu ajasääst, keskmine kiirus ja võimsus, et aidata hinnata kogu ELi põhivõrgu mõju.

**Tähtaeg: TEN-T määruse 2021. aasta läbivaatamine**

**73** Liikmesriikide poolne ebapiisav hooldus seab teede põhivõrgu olukorra keskpikas ja pikas perspektiivis ohtu. Riiklikud hoolduseelarved vähenevad pidevalt, mitte ei muutu vastavalt taristu pikenemisele ja oluliste ühenduste vananemisele. Kuigi see võib mõjutada põhivõrgu täielikku toimimist 2030. aastaks, puuduvad komisjonil vahendid, mille abil kontrollida, kas liikmesriikidel on olemas kindel süsteem, mis tagab nende võrkude nõuetekohase hoolduse (vt punktid ***56***-***66***).

## 3. soovitus. Rohkem tähelepanu hooldusele

Selleks et tagada maanteepõhivõrgu täielik toimimine keskpikas ja pikas perspektiivis, peaks komisjon TEN-T määruse läbivaatamisel võtma asjakohaseid meetmeid, et tõhustada liikmesriikide pikaajalist hoolduskava, mis annab teavet olemasoleva ja kavandatava taristu pikaajaliste hoolduskulude katmiseks vajalike rahastamisvahendite kohta.

**Tähtaeg: TEN-T määruse 2021. aasta läbivaatamine**

II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Iliana Ivanova, võttis käesoleva aruande vastu 11. märtsi 2020. aasta koosolekul Luxembourgis.

*Kontrollikoja nimel*

*president*
Klaus-Heiner Lehne

# Lisad

## I lisa. ERFi ja Ühtekuuluvusfondi lõplikud eraldised maanteeprojektidele aastatel 2007–2013, miljonites eurodes

| | Teed kokku | Kiirteed | Kiirteed (TEN-T) | Riigimaanteed | Piirkondlikud/kohalikud teed |
|---|---|---|---|---|---|
| Belgia | 40,3 | 0 | 0 | 0 | 40,3 |
| Bulgaaria | 1050,7 | 0 | 673,3 | 334,6 | 42,9 |
| Tšehhi Vabariik | 3835,8 | 257,4 | 1326,0 | 883,4 | 1369,0 |
| Taani | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saksamaa | 2008,7 | 147,1 | 339,9 | 311,9 | 1209,8 |
| Eesti | 318,6 | 0 | 273,2 | 45,4 | 0 |
| Iirimaa | 64,0 | 42,1 | 0 | 21,9 | 0 |
| Kreeka | 5086,1 | 96,6 | 3870,1 | 362,0 | 757,4 |
| Hispaania | 3168,5 | 863,8 | 823,8 | 152,0 | 1328,9 |
| Prantsusmaa | 201,2 | 162,1 | 0 | 0 | 39,1 |
| Horvaatia | 35,1 | 0 | 0,3 | 34,7 | 0,1 |
| Itaalia | 1235,5 | 437,7 | 0 | 345,2 | 452,7 |
| Küpros | 82,3 | 60,3 | 0 | 0 | 22,0 |
| Läti | 639,3 | 323,6 | 315,7 | 0 | 0 |
| Leedu | 827,8 | 0 | 423,7 | 281,3 | 122,8 |
| Luksemburg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ungari | 3187,4 | 0 | 1068,1 | 1373,9 | 745,4 |
| Malta | 94,7 | 0 | 72,3 | 14,0 | 8,4 |
| Madalmaad | 24,5 | 0 | 0 | 0 | 24,5 |
| Austria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Poola | 16 736,0 | 1846,4 | 8526,3 | 2291,0 | 4072,3 |
| Portugal | 804,7 | 0 | 396,9 | 8,6 | 399,2 |
| Rumeenia | 3925,1 | 0 | 1784,3 | 472,1 | 1668,7 |
| Sloveenia | 443,2 | 24,0 | 179,1 | 120,2 | 119,9 |
| Slovakkia | 2031,9 | 332,7 | 1020,2 | 473,6 | 205,4 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Soome | 28,6 | 0 | 0 | 18,0 | 10,6 |
| Rootsi | 18,8 | 0 | 0 | 2,6 | 16,2 |
| Ühendkuningriik | 246,1 | 0 | 190,1 | 11,1 | 44,9 |
| CB | 409,1 | 4,4 | 9,8 | 1,1 | 393,9 |
| **EL** | **46 543,8** | **4598,2** | **21 292,9** | **7558,6** | **13 094,1** |

*Märkus:* CB tähistab Euroopa territoriaalset koostööd.
*Märkus:* halliga on tähistatud külastatud liikmesriigid.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal. Tabel ei hõlma TEN-T rahastamist.

## II lisa. ERFi ja Ühtekuuluvusfondi lõplikud eraldised maanteeprojektidele aastatel 2014–2020, miljonites eurodes

| | Teed kokku | TEN-T põhivõrk (uus) | TEN-T üldvõrk (uus) | Lisaühendused TEN-T võrguga (uued) | Muud riigi- ja piirkondlikud maanteed (uued) | Kohalikud maanteed (uued) | TEN-T rekonstrueeritud maanteed | Muud rekonstrueeritud maanteed |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belgia | 53,2 | 0 | 0 | 0 | 9,5 | 12,0 | 0 | 31,7 |
| Bulgaaria | 737,7 | 572,3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 165,3 |
| Tšehhi Vabariik | 2921,3 | 307,4 | 537,0 | 223,4 | 837 | 0 | 229,5 | 787,1 |
| Taani | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saksamaa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Eesti | 267,1 | 24,4 | 24,4 | 0 | 0 | 0 | 218,2 | 0 |
| Iirimaa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kreeka | 1311,4 | 35,2 | 499,8 | 201,7 | 89,8 | 0 | 110,8 | 374,0 |
| Hispaania | 389,6 | 0 | 0 | 43,8 | 169,3 | 0 | 10,4 | 166,2 |
| Prantsusmaa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Horvaatia | 400,0 | 330,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70,0 |
| Itaalia | 148,7 | 0 | 0 | 69,1 | 0 | 0 | 0 | 79,6 |
| Küpros | 26,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26,5 | 0 |
| Läti | 673,4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 377,7 | 295,7 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leedu | 466,3 | 86,9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 222,7 | 156,7 |
| Luksemburg | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ungari | 1343,0 | 160,0 | 500,0 | 103,5 | 40,0 | 67,3 | 160,0 | 312,1 |
| Malta | 52,3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 52,3 | 0 |
| Madalmaad | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Austria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Poola | 14 596,2 | 4362,2 | 4332,7 | 1760,8 | 684,1 | 70,1 | 606,4 | 2779,9 |
| Portugal | 56,9 | 0 | 0 | 0 | 40,9 | 0 | 0 | 16,0 |
| Rumeenia | 3714,8 | 1988,4 | 464,2 | 17,9 | 30,8 | 65,5 | 82,2 | 1065,6 |
| Sloveenia | 132,0 | 0 | 63,5 | 68,4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Slovakkia | 1842,9 | 1078,6 | 209,4 | 0 | 186,8 | 0 | 0 | 368,2 |
| Soome | 22,9 | 0 | 0 | 0,7 | 6,3 | 1,1 | 0 | 14,9 |
| Rootsi | 6,8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,8 |
| Ühendkuningriik | 119,1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 110,5 | 8,6 |
| **EL** | **29 282,0** | **8945,5** | **6630,9** | **2489,3** | **2094,3** | **216,0** | **2207,3** | **6698,6** |

*Märkus:* Halliga on tähistatud külastatud liikmesriigid.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal. Tabel ei hõlma Euroopa ühendamise rahastu eraldatud vahendeid.

## III lisa. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide eraldised maanteevõrkudele ajavahemikul 2014–2020

| Liikmesriik | Põhivõrk | Üldvõrk | Väljaspool TEN-T võrku | Maanteepõhivõrgu valmimise seis 2013. aastal |
|---|---|---|---|---|
| Belgia | 0 % | 0 % | 100 % | 99 % |
| Bulgaaria | 78 % | 0 % | 22 % | 45 % |
| Tšehhi Vabariik | 15 % | 22 % | 63 % | 55 % |
| Eesti | 50 % | 50 % | 0 % | 34 % |
| Kreeka | 7 % | 42 % | 51 % | 76 % |
| Hispaania | 1 % | 1 % | 98 % | 100 % |
| Horvaatia | 83 % | 0 % | 17 % | 60 % |
| Itaalia | 0 % | 0 % | 100 % | 77 % |
| Küpros | 50 % | 50 % | 0 % | 73 % |
| Läti | 28 % | 28 % | 44 % | 88 % |
| Leedu | 42 % | 24 % | 34 % | 7 % |
| Ungari | 18 % | 43 % | 39 % | 81 % |
| Malta | 50 % | 50 % | 0 % | 53 % |
| Poola | 32 % | 32 % | 36 % | 33 % |
| Portugal | 0 % | 0 % | 100 % | 100 % |
| Rumeenia | 55 % | 13 % | 32 % | 41 % |
| Sloveenia | 0 % | 48 % | 52 % | 100 % |
| Slovakkia | 58 % | 11 % | 31 % | 39 % |
| Soome | 0 % | 0 % | 100 % | 71 % |
| Rootsi | 0 % | 0 % | 100 % | 71 % |
| Ühendkuningriik | 47 % | 46 % | 7 % | 100 % |
| **EL** | **34 %** | **27 %** | **39 %** | **74 %** |

*Märkus:* Halliga on tähistatud külastatud liikmesriigid.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda komisjoni andmete põhjal.

# Lühendid ja mõisted

**Eeltingimused (perioodil 2021–2027 asendatud rakendamistingimustega)** on eelnevalt ühissätete määruses fikseeritud kriteeriumidel põhinevad tingimused, mida peetakse vajalikeks eeltingimusteks ELi rahaliste vahendite tulemuslikuks ja tõhusaks kasutamiseks kõigi Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide rahaliste vahendite puhul. Liikmesriigid peavad programmitöö perioodi 2014–2020 Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi rakenduskavade ettevalmistamisel hindama nende tingimuste täitmist. Kui tingimused olid täitmata, tuli koostada tegevuskavad, et tagada tingimuste täitmine 31. detsembriks 2016.

**ERF (Euroopa Regionaalarengu Fond):** ELi majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust tugevdav fond, millest rahastatakse investeeringuid piirkondadevahelise tasakaalustamatuse vähendamiseks.

**ESIF (Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid):** viis peamist ELi fondi, mis üheskoos toetavad majanduse arengut kogu ELis. Neid haldavad Euroopa Komisjon ja ELi liikmesriigid koos. Nende hulka kuuluvad Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF), Euroopa Sotsiaalfond (ESF), Ühtekuuluvusfond, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfond (EAFRD) ning Euroopa Merendus- ja Kalandusfond (EMKF).

**Euroopa roheline kokkulepe:** tegemist on ELi uue majanduskasvu strateegiaga, mille eesmärk on muuta EL õiglaseks ja jõukaks nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ja kus majanduskasv on lahutatud ressursikasutusest.

**Euroopa ühendamise rahastu:** mehhanism, mille kaudu antakse alates 2014. aastast rahalist abi kolmele sektorile: energia, transport ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia. Transpordis on nendeks mitmeliigilised transpordikoridorid ja keskkonnahoidlikumad transpordiviisid.

**INEA:** Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet alustas 1. jaanuaril 2014 tegevust järgmiste ELi programmide osade rakendamiseks: Euroopa ühendamise rahastu (CEF); programm „Horisont 2020“ ja varasemad programmid (TEN-T ja Marco Polo 2007–2013).

**Jagatud eelarve täitmine:** ELi eelarve täitmise viis, mille raames delegeerib komisjon täitmisülesanded liikmesriikidele, kandes ise lõplikku vastutust ELi eelarve täitmise eest.

**Otsene eelarve täitmine:** meetod, mille puhul ELi eelarvet täidavad komisjoni talitused otse.

**Partnerluslepingud:** Euroopa Komisjoni ja iga liikmesriigi vahel programmitöö perioodiks 2014–2020 sõlmitud lepingud. Neis määratakse kindlaks, kuidas riiklikud ametiasutused kavatsevad Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid kasutada, ning esitatakse iga riigi strateegilised eesmärgid ja investeerimisprioriteedid, mis on seotud aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu strateegia „Euroopa 2020“ üldeesmärkidega.

**Rakenduskava:** põhiraamistik ELi rahastatud ühtekuuluvusprojektide rakendamiseks kindlaksmääratud perioodil, mis kajastab komisjoni ja liikmesriikide vahel sõlmitud partnerluslepingutes sätestatud prioriteete ja eesmärke. Rakenduskava projektid peavad aitama saavutada teatud arvu eesmärke, mis on kindlaks määratud rakenduskava prioriteetsete suundade tasandil. Rakenduskava rahalised vahendid võivad olla pärit ERFist, Ühtekuuluvusfondist ja/või ESFist. Rakenduskava koostab liikmesriik ja komisjon peab selle heaks kiitma enne, kui ELi eelarvest saab makseid teha. Rakenduskava saab programmitöö perioodi jooksul muuta üksnes mõlema poole nõusolekul.

**TEN-T üleeuroopaline transpordivõrk:** maantee-, raudtee-, õhu- ja veetranspordi kavandatud võrgustikud Euroopas. TEN-T taristu arendamine on tihedalt seotud ELi transpordipoliitika elluviimise ja edasise arenguga.

**Ühtekuuluvusfond:** ELi fond majandusliku ja sotsiaalse ebavõrdsuse vähendamiseks liidus. Fond rahastab investeeringuid liikmesriikides, kus kogurahvatulu elaniku kohta jääb alla 90 % ELi keskmisest.

**KOMISJONI VASTUSED EUROOPA KONTROLLIKOJA ERIARUANDELE**

**„ELI MAANTEEPÕHIVÕRK: SÕIDUAJAD ON LÜHENENUD, KUID VÕRK EI TOIMI VEEL TÄIELIKULT“**

## KOKKUVÕTE

I. Mitmeliigilise TEN-T põhivõrgu väljaarendamine 2030. aastaks on endiselt väga oluline ülesanne. Tänu komisjoni ja liikmesriikide jõupingutustele on alates TEN-T määruse vastuvõtmisest 2013. aastal tehtud märkimisväärseid edusamme, ka maanteetransporditaristu arendamisel. Kuid teedevõrgu edasiarendamisel tuleb arvesse võtta ka muid prioriteete – transpordi süsinikuheite vähendamist, digiteerimist ja ohutust. Ühtekuuluvusfondist ja ERFist saab toetada investeeringuid maanteetaristusse, sealhulgas maanteepõhivõrku, kui see on kooskõlas aluslepingu ja Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega ning kui seda nõuavad asjaomaste liikmesriikide ja piirkondade sotsiaalmajanduslikud ja territoriaalsed iseärasused.

VIII. Aluslepingu alusel on muu hulgas loodud ERF ja Ühtekuuluvusfond, millest toetatakse harmoonilise arengu tagamiseks meetmeid majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse tugevdamiseks (ELi toimimise lepingu artikkel 174).

ERFi toetatav valdkond on seega laiem kui TEN-T (põhi)võrk. Transpordi valdkonnas toetatakse Ühtekuuluvusfondist keskkonna- ja üleeuroopaliste transpordivõrkude alaseid põhi- ja üldvõrkude arendamise projekte.

Jagatud eelarve täitmise raames ei vastuta komisjon ERFi ja Ühtekuuluvusfondi toetust saama hakkavate projektide väljavalimise eest. Vastavalt ühissätete määruse artiklile 67 teeb seda korraldusasutus.

Vt ka komisjoni vastus punktile 32.

XII. Komisjon nõustub soovitustega ja viitab soovitustele 1–3 esitatud vastustele.

## SISSEJUHATUS

06. Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 176 on sätestatud: „Euroopa Regionaalarengu Fond on mõeldud selleks, et olla abiks põhiliste regionaalsete ebavõrdsuste korvamisel liidu piires, võttes osa arengus mahajäävate regioonide arengulisest ja struktuurilisest kohandamisest ning taandarenguga tööstuspiirkondade ümberkorraldamisest.“ Seetõttu on toetab ERF ainult neid TEN-T investeeringuid, mis aitavad kõige paremini kaasa ebasoodsas olukorras olevate piirkondade sotsiaal-majanduslikule arengule, näiteks TEN-T lõikudesse linnade transpordisõlmedes.

## TÄHELEPANEKUD

32. TEN-T põhimaanteed moodustavad vaid ligikaudu 1 % kõigist ELi kattega maanteedest, mis selgitab, miks 79 % ERFi teede eraldistest on ette nähtud muudele kui TEN-T teedele.

Rohkem kui 57 % Ühtekuuluvusfondi maanteede eraldisest oli ette nähtud TEN-T põhivõrgule ning 43 % eraldati TEN-T üldvõrgule. Võttes arvesse TEN-T põhimaanteede ja üldmaanteede erinevat pikkust (TEN-T üldmaanteede pikkus on põhimaanteede omast 75 % pikem), oli Ühtekuuluvusfondi toetuse keskmine osatähtsus TEN-T põhimaanteede puhul üle kahe korra suurem kui TEN-T üldmaanteede puhul (s.o 169 tuhat eurot/km võrreldes 72,4 tuhande euroga/km).

Pealegi ei rahastata investeeringuid TEN-T põhivõrku ainult ELi vahenditest. Vastavalt täiendavuse põhimõttele ei tohi Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide toetus asendada liikmesriigi avaliku sektori või samaväärseid struktuurikulusid.

33. Tšehhi eraldas põhivõrgule tõepoolest ainult 15 % Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahenditest ning suurem osa Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide toetusest anti TEN-T väliselt. Mitmed olulised TEN-T põhivõrgu projektid, mis algselt pidi saama toetust Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest, lõpuks ei saanudki neist fondidest raha ning ELi keskkonnaalase õigustiku järgimisel tekkinud probleemide tõttu võtsid Tšehhi ametiasutused need projektid tagasi.

Vt ka komisjoni vastus punktile 32.

38. a) Neid lõike jälgitakse ja neid peetakse silmas ka Tšehhi Vabariigi ametiasutustega 2020. aasta järgsete programmide üle peetavatel läbirääkimistel. Komisjon toetab asjaomaseid lõike eelisjärjekorras, kuid toetus oleneb ka nende lõikude ettevalmistatusest ja maanteesektorile ettenähtud summadest.

b) Bulgaaria avaldas hiljuti oma 2030. aasta strateegia, milles nähakse ette TEN-T maanteepõhivõrgu väljaehitamine 2030. aastaks. Seetõttu on need lõigud esmatähtsad. Nende lõikude väljaehitamist kavatsetakse käsitleda Bulgaariaga 2020. aasta järgse programmitöö üle peetavate läbirääkimiste käigus.

3. selgitus: Doonau sild

Bulgaaria rajab praegu riigieelarvest rahastatavat Vidini – Botevgradi kiirteed.

Komisjon on olukorrast teadlik ning on 2019. aasta riigipõhises aruandes ja selle D lisas rõhutanud, et riigi põhjaosa peamisi ühendusteid ei ole piisavalt arendatud. Seda küsimust kavatsetakse käsitleda Bulgaariaga 2020. aasta järgse programmitöö üle peetavate läbirääkimiste käigus.

39. Praegu arutavad kaasseadusandjad delegeeritud volitusi ohutute ja turvaliste parkimisalade standardite kehtestamiseks[1]. Kaasseadusandjad jõudsid uue õigusakti küsimuses kokkleppele 2019. aasta detsembris ning praegu on käimas selle vastuvõtmise menetlus mõlemas institutsioonis. Õigusakt kavatsetakse vastu võtta 2020. aasta juulis.

43. Direktiiviga 2014/94/EL ei ole liikmesriikidele kehtestatud siduvaid nõudeid rajada vesinikutanklate taristu. Asjaomaste sõidukite väljatöötamine ja turustamine oli ja on varasemas staadiumis kui direktiiviga hõlmatud muud alternatiivkütustega töötavate sõidukite puhul.

54. Käesoleval programmitöö perioodil määratakse tulemusnäitajad kindlaks eraldi iga riigi jaoks, et järelevalveraamistik vastaks paremini konkreetsetes rakenduskavades nimetatud konkreetsetele probleemidele ja eesmärkidele.

55. TEN-T maanteede arendamise toetamine ei ole Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide jaoks eraldi eesmärk, vaid ainult üks ühtekuuluvuspoliitika eesmärkide saavutamise vahend. Seda peaks arvesse võtma ka Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide tulemusnäitajate süsteem.

[1] Vaadatakse läbi määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85.

64. Bulgaaria on komisjonile teatanud, et kavatseb liiklus- ja teemaksudest saadava tulu investeerida teedetaristu arendamisse ja hooldamisse. Ta on arvesse võtnud ka seda, et 2020. aastal hakatakse raskeveokitelt koguma teemaksu, millest saadavat tulu kasutab Bulgaaria maanteepõhivõrgu väljaehitamiseks.

## JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

70. Vt komisjoni vastus punktile 32.

1. soovitus. Prioriseerida investeerimist maanteepõhivõrku

a) Komisjon nõustub soovitusega.

b) Komisjon nõustub soovitusega.

TEN-T võrke arendatakse liikmesriikide ja komisjoni koostöös. Euroopa ühendamise rahastust, Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa Regionaalarengu Fondist on võimalik saada selleks ELi toetust.

Ühtekuuluvusfondi ja ERFi programmitöö aastateks 2021–2027 vastab ühtekuuluvuspoliitika õigusaktidega ettenähtud valdkondliku keskendamise nõuetele ja põhineb 2019. aasta Euroopa poolaasta riigipõhiste aruannete D lisal.

Peaeesmärk on vähendada piirkondlikku ebaühtlust säästva ja aruka Euroopa transpordisüsteemi arengus. Sellega seoses on prioriteediks näiteks süsinikuheite vähendamine, digiteerimine ja ohutus.

Põhjendatud juhtudel võib lisada programmidesse investeeringud teedesse, pidades silmas ELi keskkonnahoiu eesmärke ning asjaomaste liikmesriikide ja piirkondade sotsiaal-majanduslikke ja territoriaalseid iseärasusi, tingimusel et need programmid heaks kiidetakse. Sellist toetust võib anda TEN-T põhimaanteevõrgule, kuid ka muudele projektidele.

2. soovitus. Tõhustada järelevalvekorda

a) Komisjon nõustub soovitusega.

Komisjon kavatseb esitada ettepaneku lisada koridoride töökavadesse põhivõrgukoridoride vahe-eesmärgid. See puudutab peaaegu kõiki piiriüleseid lõike.

b) Komisjon nõustub soovitusega.

3. soovitus. Rohkem tähelepanu hooldusele

Komisjon nõustub soovitusega ja võtab seda arvesse TEN-T määruse eelseisva läbivaatamise käigus.

# Auditirühm

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

Käesoleva tulemusauditi tegi ühtekuuluvusse, majanduskasvu ja kaasamisse tehtud investeeringute kuluvaldkondade eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Iliana Ivanova. Auditit juhtis kontrollikoja liige Ladislav Balko, keda toetasid kabinetiülem Branislav Urbanic ja kabineti atašee Zuzana Frankova, valdkonnajuht Pietro Puricella, auditijuht Aleksandra Klis-Lemieszonek ning audiitorid Marjeta Leskovar, Fernando Pascual Gil, Svetoslav Hristov, Zuzana Gullova ja Valeria Rota. Keelealast abi osutasid Zuzanna Filipski ja Petra Karkosova.

*Vasakult paremale:* Pietro Puricella, Zuzana Gullova, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Fernando Pascual-Gil, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Branislav Urbanic, Marjeta Leskovar.

# Ajakava

| Sündmus | Kuupäev |
|---|---|
| Auditiplaani vastuvõtmine / auditi algus | 23.1.2019 |
| Aruande projekti ametlik saatmine komisjonile (või teisele auditeeritavale) | 16.1.2020 |
| Aruande lõplik vastuvõtmine peale ärakuulamismenetlust | 11.3.2020 |
| Komisjoni (või mõne teise auditeeritava) vastuste saamine kõigis keeltes | 24.3.2020 |

**AUTORIÕIGUS**

© Euroopa Liit, 2020.

Euroopa Kontrollikoja taaskasutamispoliitikat rakendatakse Euroopa Kontrollikoja otsusega nr 6-2019 avatud andmete poliitika ja dokumentide taaskasutamise kohta.

Kui ei ole märgitud teisiti (nt eraldiseisvates autoriõiguse märgetes), on ELile kuuluv kontrollikoja sisu litsentsitud vastavalt litsentsile Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). See tähendab, et taaskasutamine on lubatud, kui autoriõigustele on viidatud ja muudatused on ära märgitud. Taaskasutaja ei tohi moonutada dokumentide algset tähendust ega sõnumit. Kontrollikoda ei vastuta taaskasutamise tagajärgede eest.

Kui konkreetses sisus, näiteks kontrollikoja töötajatest tehtud fotodel, on kujutatud tuvastatavaid eraisikuid, või kui see sisaldab kolmandate isikute teoseid, tuleb teil taotleda täiendavaid õigusi. Kui luba on saadud, tühistab see eespool nimetatud üldloa ja osutab selgelt mis tahes kasutuspiirangutele.

On võimalik, et ELile mittekuuluva sisu kasutamiseks või taasesitamiseks peate küsima luba otse autoriõiguse omajatelt.

Tööstusomandi õigustega hõlmatud tarkvara või dokumendid, nagu patendid, kaubamärgid, registreeritud disainilahendused, logod ja nimed, ei kuulu kontrollikoja taaskasutamispoliitika alla ega ole teile litsentsitud.

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

**Euroopa Kontrollikoja logo kasutamine**

Euroopa Kontrollikoja logo ei tohi kasutada ilma kontrollikoja eelneva nõusolekuta.



| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ET | PDF | ISBN 978-92-847-4491-6 | ISSN 1977-5652 | doi:10.2865/64 | QJ-AB-20-009-ET-N |
| ET | HTML | ISBN 978-92-847-4493-0 | ISSN 1977-5652 | doi:10.2865/80622 | QJ-AB-20-009-ET-Q |

**Maanteedel on oluline roll ELi transpordis, kuna nende kaudu toimub suurem osa ELi reisijate- ja kaubaveost. Hindasime edusamme, mida on tehtud ELi eesmärgi saavutamisel, milleks on täielikult toimiv TEN-T maanteepõhivõrk, ning komisjoni rolli selles. Leidsime, et TEN-T maanteepõhivõrgu arendamisel, mida toetab ELi rahastamine ja komisjoni tegevus, on tehtud edusamme, saavutades seeläbi tulemusi võrgus liiklejate jaoks. Siiski takistavad teatavad olulised tegurid TEN-T maanteepõhivõrgu täielikku toimimist. Soovitame komisjonil seada esikohale investeeringud põhivõrku, tõhustada selle järelevalvekorda ja pöörata rohkem tähelepanu hooldusele.**

**Kontrollikoja eriaruanne vastavalt ELTLi artikli 287 lõike 4 teisele lõigule.**

EUROOPA KONTROLLIKODA

Euroopa Liidu Väljaannete Talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

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