

EUROOPA
KONTROLLIKODA

ISSN 1831-0818

Eriaruanne nr 8

2010

ÜLEEUROOPALISTE
RAUDTEETRANSPOORDITELGEDE
TOIMIMISE PARANDAMINE.
KAS ELi INVESTEERINGUD
RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ON OLNUD
MÕJUSAD?



ET



Eriaruanne nr 8 // 2010

ÜLEEUROOPALISTE RAUDTEETRASPORDITELGEDE TOIMIMISE PARANDAMINE. KAS ELi INVESTEERINGUD RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ON OLNUD MÕJUSAD?

(vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 287 lõike 4 teisele lõigule)

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel +352 4398-1
Faks +352 4398-46410
E-post: euraud@eca.europa.eu
Internet: <http://www.eca.europa.eu>

Eriaruanne nr 8 // 2010

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saate internetist Europa serverist (<http://europa.eu>).

Kataloogimisandmed on väljaande lõpus.
Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2010

ISBN 978-92-9207-816-4
doi:10.2865/95132

© Euroopa Liit, 2010
Allikale viitamisel on reprodutseerimine lubatud.

Printed in Luxembourg

SISUKORD

Punktid

SÕNASTIK

I–III KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

1–14 SISSEJUHATUS

1–3 TAUST

4–14 ELI RAUDTEEALASED SEKKUMISED

5–10 SEADUSANDLIKUD MEETMED ELI TASANDIL

11–14 RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ELI POOLNE KAASRAHASTAMINE

15–18 AUDITI LÄHENEMISVIIS JA ULATUS

19–61 TÄHELEPANEKUD

19–24 ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE MÄÄRATLEMINE KINDLATE PRAEGUSE JA PROGNOOSITAVA NÕUDLUSE PÕHJAL RAUDTEETEEENUSTE JÄRGI

21 ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE MÄÄRATLEMISE MENETLUSES 2004. AASTAL OLI PUUDUSI

22–24 ESMATÄHTSAD PROJEKTID EI VASTA ÜLEEuroopaliste raudteetelgede lõplikele kirjeldustele

25–38 ELI RAHALISE ABI SUUNAMINE, VALIK NING HEAKSKIITMINE

28–31 TEN-T KAASRAHASTAMISE KOONDAMINE PIIRIÜLESTELE LÕIKUDELE ON ALATES 2006. AASTAST PARENENUD, ENT ARENGURUUMI ON VEEL KÜLLALT

32 KOORDINAATORID ON AVALDANUD POSITIIVSET MÕJU INVESTEERINGUTE KOONDAMISELE NING ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE ARENDAMISE EDENDAMISELE

33 KITSASKOHTADE MÄÄRATLEMINE VAJAB PARANDAMIST

34–38 KOMISJONI VALIKU- JA HEAKSKIIDUMENETLUSTES OLI PUUDUSI

39–48 ELI POOLT KAASRAHASTATUD INFRASTRUKTUURI RAJAMINE VASTAVALT TEHNILISELE KIRJELDUSELE JA SELLE KASUTUSVALMIDUS

41–43 KAVANDATUD INFRASTRUKTUUR RAJATI VASTAVALT TEHNILISELE KIRJELDUSELE

44 INFRASTRUKTUURI KASUTUSELEVÕTUL ESINEB KOHATI VIIVITUSI

45–48 KÕIGIL LÕIKUDEL TÄHELDATI ENAMASTI ETTEÄGEMATUTEST ASJAOLUDEST TULENENUD KULUDE SUURENEMIST

49–61 ELi INVESTEERINGUTEGA KAASRAHASTATUD LÕIKUDE KASUTUSTÕHUSUS ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE KONTEKSTIS

52 KIIRRONGILIIKLUSEKS MÕELDUD LÕIKUDE TÕHUSUS VASTAB OOTUSTELE

53–61 TAVA- VÕI SEGAKASUTUSEKS MÕELDUD LÕIKUDE KASUTUSTÕHUSUS EI VASTA VEEL OOTUSTELE

62–66 JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

- | | | |
|----------|---|--|
| I LISA | – | KOKKUVÕTE EUROOPA PEAMISTEST RAUDTEEALASTEST ÕIGUSAKTIDEST |
| II LISA | – | KOOSTALITLUSVÕIME TEHNILISED KIRJELDUSED |
| III LISA | – | ÜLEEUROOPALISE TRANSPORDIVÕRGU ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE NIMEKIRI |
| IV LISA | – | AUDITIS KASUTATUD ELi KAASRAHASTATUD INFRASTRUKTUURI LÕIKUDE VALIM |
| V LISA | – | KOMISJONI POOLT RAUDTEE ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE JAOKS AMETISSE NIMETATUD KOORDINAATORID |
| VI LISA | – | AUDITI KÄIGUS KONTROLLITUD ELi KAASRAHASTATUD INFRASTRUKTUURI LÕIKUDE EHITUSE JA KASUTUSE OLUKORD |
| VII LISA | – | ÜLEVADE AUDITI KÄIGUS ÜLEEUROOPALISTE RAUDTEETELGEDE PIIRIÜLETUSKOHTADEL TÄHELDATUD SÜSTEEMIPIIRANGUTEST |

KOMISJONI VASTUSED

Foto 1. Lahti haagitud vedur enne manööverdamist Brennersee jaamas



© Euroopa Kontrollikoda, veebruar 2009.

SÕNASTIK

Esmatähtsad projektid. 30 ühist huvi pakkuvat projekti, mis koosnevad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevates suunistes sisalduvatest üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) lõikudest.

Esseni projektid. 14 üleeuroopalist huvi pakkuvat prioriteetset üleeuroopalise transpordivõrgu projekti, mis määratleti 1993. aasta Euroopa Ülemkogu kohtumisel Essenis.

Euroopa koordinaatorid. Komisjoni poolt nimetatud isikud, kelle ülesandeks on teatud projektide elluviimise koordineeritud edendamine, eriti just üleeuroopalist huvi pakkuvateks projektideks kuulutatud piiriüleste projektide või nende lõikude edendamine.

Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS). Üleeuroopaline initsiatiiv eesmärgiga aidata erinevate riiklike raudtee juhtimissüsteemide asendamise teel kaasa ühtse üleeuroopalise raudteesüsteemi loomisele. See koosneb kahest tehnilisest komponendist - Euroopa rongijuhtimissüsteemist (ETCS) ning raudteealasest globaalsest mobiilsidesüsteemist (GSM-R).

Euroopa Regionaalarengu Fond. Finantsinstrument, mille eesmärgiks on ELi regioonide vahelise majandusliku ning sotsiaalse ühtekuuluvuse edendamine. Euroopa Regionaalarengu Fondi sekkumist rakendatakse peamiselt paljusid projekte sisaldavate tegevusprogrammide kaudu.

Infrastruktuuri-ettevõtja. Asutus või ettevõtja, kes vastutab eelkõige raudteeinfrastruktuuri loomise ja hooldamise eest; see võib sisaldada ka vastutust kontrolli- ja ohutussüsteemide eest.

ISPA. ISPA oli perioodil 2000–2006 üks instrumentidest Kesk- ja Ida-Euroopa kandidaatriikide abistamisel ühinemiseks ettevalmistamisel. Selle eesmärkideks oli aidata kandidaatriikidel kohaldada ELi keskkonnastandardeid ja kaasajastada ning laiendada transpordivõrke, sealhulgas sidemeid üleeuroopalise võrguga. Peale liitumist muudeti need projektid Ühtekuuluvusfondi projektideks.

Koostalitlusvõime. Infrastruktuuri, veeremi, valgussignaalseadmete ning teiste raudteesüsteemide tehniline ühilduvus; menetlused veeremile kasutuslubade andmiseks üleeuroopalises raudteevõrgus.

Raudtee-ettevõtja. Vastavalt kohaldatavatele ühenduse õigusaktidele litsentseeritud riigi osalusega äriühing või eraõiguslik ettevõtja, kelle peamine tegevusala on kaupade ja/või reisijate raudteeveoteenuste osutamine

Reguleeriv organ. Organ, mis on sõltumatu mis tahes raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjast, maksustavast organist, jaotavast organist või taotlejast. Raudtee-ettevõtja võib ka esitada reguleerivale organile apellatsiooni.

TGV / HSL / AVE. *Trains à Grande Vitesse / High Speed Line / Alta Velocidad Española* kiirrongiliinid.

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

I.

ELi raudteepoliitika hõlmab ühest küljest seadusandlikke meetmeid, mis puudutavad Euroopa raudteeturu avamist, koostalitlusvõimet ja ohutust; ning teisest küljest raudteeinfrastruktuuri kaasrahastamist üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) ja ühtekuuluvuspoliitika kaudu. Kontrollikoja audit keskendus raudteeinfrastruktuuri ELi poolsele kaasrahastamisele ning uuris selle mõjusust üleeuroopaliste transporditelgede toimimise parandamisele.

II.

Kontrollikoda leidis, et raudteeinfrastruktuuri kaasrahastades aitab EL üleeuroopaliste raudteevõrkude jaoks uusi võimalusi luua. Siiski peaks võtma meetmeid, et tehtud kulutustest saadav tulu oleks suurem:

- esmatähtsate projektide definitsioon, mis on ELi finantsressursside koordineerimise ja koondamise põhiliseks mehhanismiks, ei ole siiani põhinenud tegelikel ja ennustatavatel transpordivõrkudel ning neile vastavad transporditeljed ei vasta põhiliste üleeuroopaliste telgede kirjeldustele;
- TEN-T poolse kaasrahastamise koondamine piiriületuskohtadele on parenenud ning komisjoni poolt piiriülestest ja muude lõikude edendamiseks nimetatud koordinaatorite panus on olnud positiivne. Sellegipoolest on neis kohtades veel palju teha ja kitsaskohtade analüüs vajab parandamist. Puudusi oli Ühtekuuluvusfondi projektide heakskiitmismenetlustes ning ka TEN-T valikumenetlustes on veel arenguruumi;
- kaasrahastatud infrastruktuuriprojektide raames valmis kavandatud infrastruktuur vastavalt tehnilisele kirjeldusele ning pärast valmimist pakkus see raudteetranspordi jaoks esmatähtsate projektide võtmelõikudel uusi ja paremaid võimalusi. Ehituse käigus ilmnenud asjaolude tõttu tehti tehnilistes kirjeldustes muudatusi ning tavaline oli projektikulude suurenemine;
- mõõdetavaid edusamme on saavutatud reisijateveoks mõeldud kiirrongiliinidel, ent oodatud mahu ei toimi raudteeteenused veel segakasutuseks ning kaubavedudeks mõeldud tavaliiinidel, mille kasutamist mõjutavad mitmed faktorid, sh raudteevõrgu süsteemipiirangud, eriti just piiriületuskohtadel.

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

III.

Kontrollikoda soovitab komisjonil:

- teha tulevikus esmatähtsate projektide defineerimisel koostööd liikmesriikide ja raudteeametkondadega, et määratleda need üleeuroopalised transpordikoridorid, kus on märkimisväärne olemasolev või oodatav nõudlus, tugedades vajaduse korral üleeuroopalist teadmiste- ja analüütilist baasi;
- arendada edasi koordinaatorite poolt siiani täidetud funktsioone ning tagada, et TEN-T vahendite suunamise otustamisel võetakse aluseks tähtsate kitsaskohtadega seoses tehtud põhjalikud analüüsid;
- tagada ühtekuuluvuspoliitika projektide heakskiitmismenetluste põhjalikkus ning samuti parandada TEN-T menetluste kulude ja tulude analüüsi;
- kasutada ära olemasolevaid kogemusi, asuda juhtima raudteefrastruktuuri projektide alase teabe ning kogemuste vahetamise edendamist projektide elluviijate vahel;
- kaaluda suurema rõhu asetamist piiriülese raudteetranspordi praktiliste piirangute leevendamiseks, mis ei ole oma olemuselt seotud infrastruktuuriga, ning julgustada ja edendada liikmesriikide raudteeametkondade sellealast koostööd.

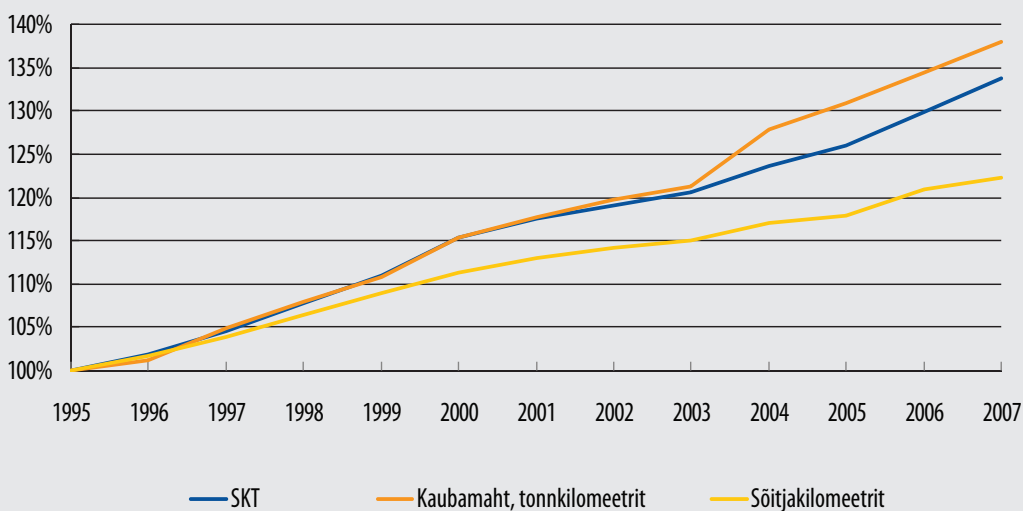
SISSEJUHATUS

TAUST

1. Viimastel aastatel on transpordimahud Euroopa Liidus märkimisväärselt kasvanud. Aastatel 1995–2007 on kaubavedude mahtude kasv ületanud SKT kasvu (vt **joonis 1**).
2. Kasvu jätkumist prognoositakse kuni aastani 2020. Hiljutiste prognooside kohaselt läheb suurem osa kaubavedude kasvust maantee- ja meretranspordi (vt **joonis 2**) ning valdav enamus reisijateveo kasvust sõiduautode arvele (vt **joonis 3**). Euroopa raudteede arvele läheb oodatavast kasvust vaid väike osa, mis viib transporditurul selle suhtelise turuosa prognoositud vähenemisele.

JOONIS 1

TRANSPORDIMAHTUDE KASV: EU-27 (1995–2007)



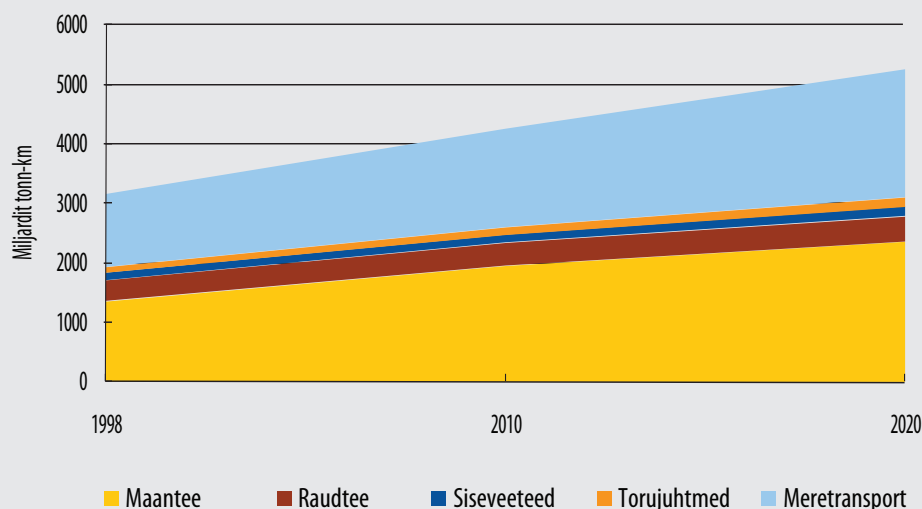
Allikas: EU Energy and Transport in Figures: Statistical pocketbook 2009, Euroopa Komisjon (energeetika ja transpordi peadirektoraat).

3. Komisjon on tuvastanud kolm tähtsat takistust tugeva ja konkurentsivõimelise Euroopa raudteetransporditööstuse arendamisel:

- o raudteeinfrastruktuur ei ole üleeuroopaliste teenuste osutamiseks hästi kohandatud, eelkõige tulenevalt puuduvatest lülidest riikide raudteevõrkude vahel (eriti piiriületuskohtadel), tähtsatel transporditelgedel on kitsaskohti ning suur osa Euroopas praegu kasutusel olevast infrastruktuurist on mitukümmend aastat vana (osa lausa sada aastat vana) ja vajab väljavahetamist või uuendamist;
- o Euroopa raudteevõrk koosneb erinevatest riiklikest raudteevõrkudest, mida on ajalooliselt arendatud riiklikest vajadustest lähtuvalt, igaühel neist on sarnased, kuid mitte identsed riiklikud tehnilised ja toimimispõhimõtted ning haldusmenetlused, tegelemist vajavad probleemid koostalitlusvõimega;
- o raudteeteenuste osutamine on ajalooliselt piirdunud vaid riikide siseturgudega ning konkurentsivõimeline üleeuroopaliste teenuste turg tuleb alles luua.

JOONIS 2

KAUBAVEDUDE KASVUPROGNOOS: EU-25 (1998–2020)



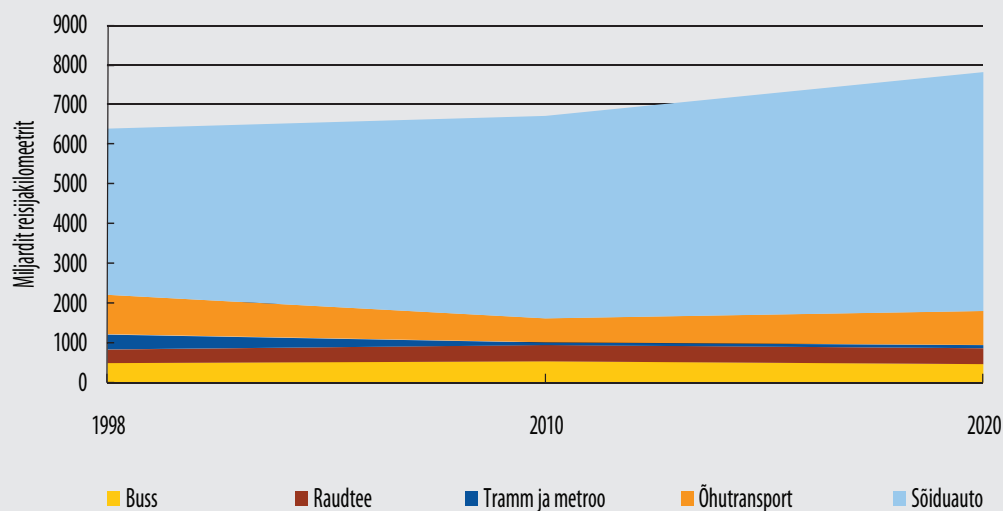
Allikas: Energeetika ja transpordi peadirektoraadi hindamise „Liikumisvõimeline Euroopa“, II lisa, lk 35 ja 36.

ELI RAUDTEEALASED SEKKUMISED

4. ELi raudteealased sekkumised Euroopas koosnevad kahest poliitikainstrumentist: ühest küljest seadusandlikest meetmetest, mis on suunatud Euroopa raudteeturu avamisele ja koostalitlusvõime edendamisele (ka ohutusele ja reisijate õigustele); ning teisest küljest raudteeinfrastruktuuri ehitamise ja uuendamise kaasrahastamisest (vt **joonis 4**). Üldine edenemine sõltub nende instrumentide vaheliste sünergiate maksimaalsest ärakasutamisest; nii ei ole näiteks võimalik uut piiriülest raudteeinfrastruktuuri täielikult ära kasutada, kui sellel osutatavate üleeuroopaliste raudteeteenuste turg pole korralikult välja arendatud.

JOONIS 3

REISIJATEVEO KASVUPROGNOOS: EU-25 (1998–2020)



Allikas: Energeetika ja transpordi peadirektoraadi hindamise „Liikumisvõimeline Euroopa“, II lisa, lk 35 ja 36.

ELI RAUDTEEPOLIITIKA EESMÄRGID JA VAHENDID



SEADUSANDLIKUD MEETMED ELi TASANDIL

TURG, KOOSTALITLUSVÕIME NING OHUTUS

5. 1991. aastal vastu võetud ELi direktiivis¹ sätestatakse integreeritud raudtee-ettevõtete eraldamine riiklikeks raudteefrastruktuuri-ettevõtjateks ja raudtee-ettevõtjateks. Samuti sätestati riigi raudteeturgu kontrollivate riiklike reguleerivate organite loomine.
6. Alates 2001. aastast on ELi turu avamist, koostalitlusvõimet ja ohutust käsitlevad direktiivid koondatud nn raudteepakettidesse (**joonis 4** loetleb kokkuvõtvalt ELi õigusaktid ning **I lisa** üksikasjalikud viited neile), mis liikmesriikidel tuleb siseriiklikku õigusesse üle võtta ning rakendada.
7. Ühised tehnilised standardid on ELi tasandil vormistatud koostalitlusvõime tehniliste standarditena, mis muu hulgas sisaldavad ka Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) standardeid (vt **1. selgitus**). Komisjon delegeeris koostalitlusvõime tehniliste standardite väljatöötamise Euroopa Raudteeagentuurile (kokkuvõtte avaldatud koostalitlusvõime tehnilistest standarditest on toodud **II lisas**).

¹ Nõukogu 29. juuli 1991 direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25).

1. SELGITUS

EUROOPA RAUDTEELIIKLUSE JUHTIMISSÜSTEEM (ERTMS)

ERTMSi eesmärgiks on aidata erinevate riiklike raudtee juhtimissüsteemide asendamise teel kaasa ühtse üleeuroopalise raudteesüsteemi loomisele. See aitab kaasa ka kiirrongiliiklusele, parandab raudteeliinide läbilaskevõimet ja suurendab ohutust. Mitme komisjoni otsuse, nende hulgas ERTMSi rakendamise kava puudutava otsuse², kohaselt peavad kõik uued raudteeliigud olema ERTMSiga varustatud ning teatud koridorid peavad olema sellega varustatud kindlateks tähtaegadeks. 500 miljonit eurot TEN-T perioodi 2007-2013 kaheksa miljardi euro suurusest eelarvest oli ette nähtud ERTMSi raudtee-ettevõtjate ning infrastruktuuri-ettevõtjate poolse kasutuselevõtu toetamiseks.

² Komisjoni otsus, 22. juuli, millega muudetakse otsust 2006/679/EÜ seoses üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alastsüsteemi koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse rakendamisega (ELT L 194, 25.7.2009, lk 60).

TEN-T JA ESMATÄHTSAD PROJEKTID

8. Aluslepingus sätestatakse, et EL peab edendama riiklike võrkude omavahelist ühendamist ja koostalitlusvõimet³. Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T) määratleb põhilised transporditeljed, millele suunatakse Euroopa raudteefrastruktuurile eraldatav rahastamine.
9. Erilist tähtsust omavad esmatähtsad projektid, mis määratleti esmakordselt pärast 1993. aasta Euroopa Ülemkogu koostumist Essenis selleks, et ELi abi koonduks veelgi rohkem kõige tähtsamatele transporditelgedele. Alates 2004. aastast on esmatähtsate projektide nimekiri suurenenud 30ni (19 neist on seotud raudteetranspordiga) ning see sisaldub üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevates suunistes⁴. Nimekirja koostamisel võeti arvesse endise voliniku Karel Van Mierti poolt juhitud kõrgetasemelise töörühma soovitusi (TEN-T ja esmatähtsate projektide peamiste vahe-eesmärkide kokkuvõtte on toodud **joonisel 5** ning esmatähtsate projektide nimekiri **III lisas**). **2. selgitus** kirjeldab esmatähtsate projektide rahastamisallikaid.
10. 2009. aastal algatas komisjon TEN-T poliitika põhjaliku läbi vaatamise, milles võetakse arvesse tuleviku poliitilised ja majanduslikud väljakutsed nagu kliimamuutuse vastu võitlemise eesmärgid, edasine majanduskasv, majanduslik ja sotsiaalne ühtekuuluvus ning Euroopa rahvusvaheline roll⁵. Komisjon pakus välja variante TEN-T edasiseks arendamiseks, mille aluseks on põhjalikum seadusandlik ettepanek, mis sisaldaks ka üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate suuniste muutmist.

³ Euroopa Ühenduse asutamislepingu (1992) artikkel 154. Üleeuroopalised võrgud on olemas transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika valdkonnas.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus 884/2004/EÜ, 29. aprill 2004, millega muudetakse otsust 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (EÜT L 1671, 30.4.2004, lk. 1).

⁵ Roheline raamat – üleeuroopaline transpordivõrk: poliitika läbivaatamine. Paremini integreeritud üleeuroopaline transpordivõrk ühise transpordipoliitika teenistuses, KOM(2009) 44 (lõplik), 4.2.2009.

2. SELGITUS

ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE RAHASTAMISALLIKAD

Värskete hinnangute kohaselt oli 2007. aastaks esmatähtsatesse projektidesse juba investeeritud 126,35 miljardit eurot, oodatav investeeringute maht perioodil 2007–2013 on 154 miljardit ning peale seda veel 119 miljardit eurot. Liikmesriikide eelarvete osa perioodil 1996–2013 esmatähtsatesse projektidesse tehtud investeeringutes on 66% (vt **tabel 1**).

JOONIS 5

TEN-T JA ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE ARENDAMISE VAHE-
EESMÄRGID

1994 Grupp riigipeade ning valitsuste esindajaid pakub välja nimekirja 14st „Euroopa huvides olevast projektist“ (10 neist raudteeinfrastruktuuri valdkonnas). Nn Esseni projektid saavad üleeuroopalise võrgu suuniste osaks.

2001 Komsjon avaldab valge raamatu Euroopa transpordipoliitika kohta kuni aastani 2010, märkides eriti vajadust raudteeliikluse taaselavdamiseks.

2004 Liikmes- ning liituvate riikide ettepanekute põhjal soovitas kõrgetasemeline töögrupp üleeuroopalist tähtsust omavate TEN-T projektide nimekirja kuni aastani 2020. Nõukogu kiitis lõpuks heaks 30 nn esmatähtsat projekti (19 neist raudteeinfrastruktuuri valdkonnas).

2005 Muudetud Lissaboni strateegia rõhutab transpordiinfrastruktuuri tähtsust Euroopa strateegilise arengu jaoks, tuues välja suurenevate globaalsete ja Euroopa-siseste kaubavoogudega toime tulemise vajaduse, käsitleb keskkonnavalaseid probleeme ning toetab sotsiaalset ja majanduslikku arengut.

2006 Jõustuvad uuendatud üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad suunised, mis sisaldavad võimalust piiriületuskohtade 30%-seks kaasfinantseerimiseks ja annavad võimaluse koordinaatorite ametisse nimetamiseks.

2009 Komisjon konsulteeris sidusrühmadega paremini integreeritud üleeuroopalise transpordivõrgu ja esmatähtsate projektide tulevase olemuse üle. Edaspidisteks aruteludeks valitud teemadeks on nt tuumvõrkude defineerimine ja intelligentsete transpordisüsteemide arendamine.

2010 Komisjon plaanib avaldada üleeuroopalise transpordivõrguteemalise valge raamatu.

RAUDTEEINFRASTRUKTUURI ELI POOLNE KAASRAHASTAMINE

11. **Tabelis 1** esitatakse kokkuvõtvalt 30 esmatähtsa projekti (v.a Galileo) investeeringute, k.a raudteetranspordiprojektid, rahastamisallikad⁶.
12. TEN-T ja ühtekuuluvuspoliitika raames ELi poolt kaasrahastatud raudteeinfrastruktuuri lõikude valik põhineb liikmesriikide ettepanekutel ning projektide teostamise eest vastutavad liikmesriikide ametiasutused. Komisjonil on kummagi rahastamisallika jaoks erinevad hanke- ning valikumenetlused.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse nr 680/2007, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas, artikkel 17 (ELT L 162, 22.2.2007, lk 1). Komisjon peab iga kahe aasta tagant esitama aruande üleeuroopalise transpordivõrgualase tegevuse kohta. Auditi käigus leiti, et kuigi komisjoni aruanded andsid üldiselt hetkeolukorrast tõepärase pildi, sisaldas 2008. aasta mais esitatud aruanne ebatäpsusi varasemate investeeringute mahtude osas.

TABEL 1

30 ESMATÄHTSA PROJEKTI (V.A GALILEO) INVESTEERINGUTE RAHASTAMISALLIKAD (1996–2013)

(miljardit eurot)		1996–1999 EU-15	2000–2006 EU-27	2007–2013 EU-27	Kokku	%
ELi abi	TEN-T	1,35	2,80	5,40	9,55	3%
	Ühtekuuluvusfond	3,83	7,00	12,30	23,13	8%
	ERDF	1,46	4,81	4,70	10,97	4%
Euroopa Investeeringuspank (EIB)		9,78	16,10	25,00	50,88	18%
Muud allikad (riiklikud)		16,23	63,00	106,60	185,83	66%
TEN-T esmatähtsate projektide koguinvesteeringud		32,65	93,70	154,00	280,35	100%

Kontrollikoda juhtis tähelepanu erinevusele perioodi 2007–2013 investeeringute kogumahu – 154 miljardi euro – ning üleeuroopalise transpordivõrgu esmatähtsate projektide eduaruandes toodud 151 miljardi euro vahel.

Allikas: „TEN-T Funding in Figures” – energia- ja transpordi peadirektoraadi veebileht:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/funding/doc/funding_figs.pdf

- 13.** TEN-T poliitika raames kaasrahastab EL uuringuid ja töid (kaasrahastamise ülemmäärad on toodud **tabelis 2**). Kaasrahastatud projektide tööde puhul on tavaliselt tegu esmatähtsate projektide mõne lõigu osade või tehniliste elementide ehitamisega. Projektid valitakse välja liikmesriigi ametiasutustele esitatud taotluste hindamisel. Taotluste hindamine põhineb projektide paremusjärjestusse asetamisega ning parimaks hinnatud projektid saavad ELi kaasrahastamise osaliseks. TEN-T poliitika eest vastutab liikuvuse ja transpordi peadirektoraat. Hindamismenetluse organiseerimine on üks hiljuti TEN-T täitevasutusele delegeeritud ülesannetest.
- 14.** Ühtekuuluvuspoliitika raames saavad kvalifitseeruvad liikmesriigid ELi kaasfinantseerimist taotleda Ühtekuuluvusfondist⁷ ja Euroopa Regionaalarengu Fondist (maksimaalsed kaasrahastamismäärad on toodud **tabelis 2**). Ühtekuuluvuspoliitika eest vastutab regionaalpoliitika peadirektoraat. Ühtekuuluvusfondi projektide⁸ ning ERFi suurprojektide⁹ puhul on vajalik komisjoni heakskiit vastavalt iga fondi kohta kehtivatele eeskirjadele. Heakskiidumenetlused sisaldavad esitatud projektide võrdlemist riiklike ning piirkondlike strateegiatega, nende üldise teostatavuse ja ettevalmistuse taseme kontrolli. Ühtekuuluvusfondi eeskirjad näevad ette, et transporti tuleb rahastada TEN-T ja eriti just esmatähtsate projektide kaudu¹⁰.

⁷ 2004. aastani rahastati ISPA raames ka kandidaatriike. Pärast liitumist muudeti need projektid Ühtekuuluvusfondi projektideks.

⁸ Alates 2007. aastast ei vaja Ühtekuuluvusfondist kaasrahastamiseks esitatud alla 50 miljoni euro suuruse maksumusega projektid enam komisjoni heakskiitu.

⁹ „Suurprojektide“ määratlus põhineb põhiliselt nende rahastamise mahul. Selle alla kuuluvad projektid, „mille kogukulud fondide rahalise panuse määramist arvesse võttes ületavad 50 miljonit eurot“ (nõukogu määruse (EÜ) nr 1260/1999 artikkel 25 (EÜT L 161, 26.6.1999, lk 1) ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1083/2006 artikkel 39 (ELT L 210, 31.7.2006, lk 25), mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 539/2010 (ELT L 158, 24.6.2010, lk 1)). Üksikasjalikuma teabe saamiseks antud teema kohta vt eriaruanne nr 1/2008 investeerimise suurprojektide kontrolli- ja järelhindamismenetluste kohta programmitööperioodidel 1994–1999 ja 2000–2006.

¹⁰ Nõukogu määruse (EÜ) nr 1164/94 artikkel 3 (EÜT L 130, 25.5.1994, lk 1), määruse (EÜ) 1264/1999 artikli 3 lõige 1 (EÜT L 161, 26.6.1999, lk 57) ja määruse (EÜ) nr 1084/2006 artikli 2 lõike 1 punkt a (ELT L 210, 31.7.2006, lk 79) sätestavad, et Ühtekuuluvusfondist rahastatavad transpordikulutused tuleb suunata TENT-T projektidesse ja eelkõige 2004. aasta TENT-T suunistes määratletud ühist huvi pakkuvatesse projektidesse.

TABEL 2

TEN-T JA ÜHTEKUULUVUSPOLIITIKA RAAMES KEHTESTATUD KAASRAHASTAMISE ÜLEMMÄÄRAD (2000–2013)¹

		2000–2006	2007–2013
TEN-T	Uuringud	50%	50%
	Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem raudteeäärsed / rongisisesed	10%	50%
	Esmatähtsate projektide piiriületuskohad	10% (alates 2004. a 20%)	30%
	Esmatähtsate projektide muud lõigud	10% (20% kitsaskohtadele)	20%
Ühtekuuluvuspoliitika	Ühtekuuluvusfond	85%	85%
	Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF)	75%	75% (80% liikmesriikidele, kes kvalifitseeruvad Ühtekuuluvusfondi abi jaoks)
	ISPA (kuni 2004)	75%	–

¹ Kaasrahastamismäärad kehtivad vaid ELi rahalist abi reguleerivate eeskirjade kohaselt abikõlblikele projektikuludele.

AUDITI LÄHENEMISVIIS JA ULATUS

15. Audit keskendus raudteeinfrastruktuuri ELi poolsele kaasrahastamisele ning uuris selle mõjusust üleeuroopaliste transporditelgedele toimimise parandamisel. Auditi läbiviimisel asetati rõhk neljale riskivaldkonnale, milleks olid:

- o kas esmatähtsad projektid on olnud mõjusaks mehhanismiks ELi vahendite koondamisel üleeuroopalistele transporditelgedele ning kas need määratleti kindlate praeguse ja prognoositava nõudluse alusel raudteeteenuste järgi;
- o kas TEN-T ja ühtekuuluvuspoliitika rahastamine on mõjusalt koondatud prioriteetsetele valdkondadele ning mil määral tugines see põhjalikele valiku- ja heakskiidumenetlustele;
- o kas ELi poolt kaasrahastatud infrastruktuur rajati vastavalt tehnilistele kirjeldustele ja kas seda asuti pärast valmimist ilma põhjendamatute viivitusteta kasutama;
- o kas ELi poolt kaasrahastatud infrastruktuuri löike on kasutatud vastavalt ootustele, k.a üleeuroopaline transporditelje raames, millel nad asuvad.

Foto 2. Kaubarong Münchenis enne Brennersee jaama kaudu Verona poole teeale asumist



© Euroopa Kontrollikoda, veebruar 2009.

16. Auditi käigus analüüsis kontrollikoda ELi poolt perioodil 2000–2006 kaasrahastatud 21 lõigust koosnevat valimit (14 eelkõige TEN-T rahastamisvahendist ja kaheksa eelkõige ühtekuuluvuspoliitika raames rahastatud lõiku). Need lõigud olid seotud kaheksa TEN-T suunistes määratletud esmatähtsa projektiga. Kokku hõlmab valim ELi investeeringuid mahus 8683 miljonit eurot, mis vastab 77%-le nendele kaheksale esmatähtsale projektile antud ELi kaasrahastamise kogumahust ning 36%-le nende kõikidest allikatest kokku pärinevate investeeringute kogumahust (üksikasjalikum teave valimi kohta on toodud **IV lisas** ja **3. selgituses** on toodud aruandes kasutatud terminite definitsioonid).
17. Auditi välitööd teostati vahemikus oktoober 2008 – mai 2009¹¹ ning auditi tõendusmaterjali kogumiseks kasutati intervjuusid liikmesriikide ametiisikute, projektide elluvijate ja sidusrühmadega, komisjoni käsutuses olevate dokumentide läbivaatamist, liikmesriikide ametkondade poolt täidetud tehnilisi küsimustikke ning liikmesriikidesse tehtud kohapealseid auditikäike. Teavet transpordi toimimise kohta edastasid riiklikud infrastruktuuri-ettevõtjad.
18. Auditi käigus ei hinnatud liikmesriikide finants- või tehnilise kontrolli mehhanisme.

¹¹ Auditikäikudel kasutas auditirühm sõltumatu raudteeksperti abi.

3. SELGITUS

ARUANDES KASUTATUD MÕISTED

Raudteetelg on raudteeliin (või raudteeliinide kogum), mis katab pikka vahemaad ja läbib mitut kaubanduslikult või tööstuslikult tähtsat paika. **Üleeuroopalised raudteeteljed** läbivad mitut liikmesriiki.

Esmatähtis projekt tähistab **lõikude** kogumit, millest igaüks on seotud ühendusega mõne kaubanduslikult või tööstuslikult tähtsa paiga vahel ja mis on 2004. aastal ELi õigusaktides (884/2004/EÜ – vt **joonis 5**) ametlikult määratletud „ühist huvi pakkuva projektina“. Kuigi neid nimetatakse kohati telgedeks, ei ole esmatähtsate projektide lõikude kogumid alati üksteisega ühendatud.

Kaasrahastatud **projekt** on seotud seadmete või infrastruktuuriga, mis asub esmatähtsa projekti osaks oleval raudteelõigul ja millele on eraldatud ELi rahaline abi.

Nt on **esmatähtis projekt** nr 1 seotud raudteeteljega Berliin-Verona / Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo. Selle esmatähtsa projekti raames uuris kontrollikoda ELi poolt kaasrahastatud projekte järgmistel lõikudel: Berliini pearaudteejaam, Nürnberg-Ingolstadt, Kufstein-Innsbruck, Brenneri baastunnel, Bologna-Firenze, Rooma-Napoli ja Messina-Patti.

TÄHELEPANEKUD

ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE MÄÄRATLEMINE KINDLATE PRAEGUSE JA PROGNOOSITAVA NÕUDLUSE PÕHJAL RAUDTEETEENUSTE JÄRGI

19. Tulenevalt esmatähtsate projektide kui mehhanismi olulisusest ühenduse vahendite koordineerimisel ja koondamisel on tähtis, et nende määratlemine põhineks kindlal praeguse ja prognoositava nõudluse analüüsil raudteeteenuste kohta.
20. Kontrollikoda hindas, kas esmatähtsate projektide nimekirja määratlemise menetlus 2004. aastal oli põhjalik.

ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE MÄÄRATLEMISE MENETLUSES 2004. AASTAL OLI PUUDUSI

21. 2003. aastal loodud kõrgetasemelisele töörühmale¹² esitati liikmesriikidest ja tulevastest liikmesriikidest projektide ja lõikude kohta sada taotlust. Neid hinnati esmalt eelvalikukriteeriumide ning pärast grupi poolt määratletud hindamiskriteeriumide põhjal. Rühma soovitusel esitati neljas esmatähtsate projektide nimekirjas, mis sisaldas 14 valmimisjärgus projekti (tegelikult Esseni projektid), 18 projekti algusajaga enne aastat 2010, 4 pikemaajalist projekti ja 15 muud tähtsat territoriaalse ühtekuuluvuse valdkonna projekti. Need ettepanekud olid Euroopa Ülemkogule 2004. aastal aluseks TEN-T suunistes sisalduva 30 esmatähtsa projekti (neist 19 olid seotud raudteega) määratlemisel. Kontrollikoja analüüs avastas puudusi rühma poolt määratletud eelvaliku- ning hindamiskriteeriumide rakendamisel:
 - o tulenevalt selge arusaama puudumisest sellest, mis moodustab Euroopa peamise transporditelje, tunnistasid hindajad, et neil oli raskusi esitatud lõikude projektide asukohtade tugevuste hindamisel;

¹² Rühm koosnes ühest esindajast igast liikmesriigist, ühest vaatlejast igast kandidaatriigist, Euroopa Investeerimispanka vaatlejast ning seda juhtis endine volinik Karel Van Miert.

- o erinevused esitatud lõikude majandusliku tasuvuse ja sotsiaalmajandusliku tulu toetuseks toodud analüüside mahus ja puudused nende järjepidevuses tekitasid hindajatele raskusi projektitaotluste võrdlemisel;
- o projektitaotlused sisaldasid ebapiisavat ning ebajärjekindlat teavet projektide oodatava Euroopa lisandväärtuse, ning eriti just oodatava üleeuroopalise liikluse kohta.

¹³ Kõrgetasemelise töörühma aruanne üleeuroopalise transpordivõrgu kohta, 27. juuni 2003, punkt 49.

ESMATÄHTSAD PROJEKTID EI VASTA ÜLEEuroopaliste Raudteetelgede Lõplikele Kirjeldustele

22. Ehkki esmatähtsate projektide ja raudteesektori poolt määratletud põhiliste üleeuroopaliste raudteetelgede vahel võib olla märkimisväärsed sarnasusi, ei saa esmatähtsaid projekte vaadelda nende telgede lõplike kirjeldustena. Seda arusaama kinnitavad järgnevad tähelepanekud:

- o esiteks ei lähtunud kõrgetasemeline töörühm oma töös analüüsist kindla praeguse ja prognoositava nõudluse kohta raudteeteenuste järgi põhilistel raudteetelgedel. Rühm märkis seda puudust oma aruandes: „Rühmal ei olnud aega nende põhiliste telgede määratlemisel... [ning] ...esmatähtsad projektid võimaldavad esimest arusaama selliste telgede võimalikust kaardistamisest”¹³;

4. SELGITUS

NÄITED ERTMSi KORIDORIDEGA MITTEKATTUVATEST ESMATÄHTSATEST PROJEKTIDEST

Saksamaad põhjast lõunasse läbiv ERTMSi koridor B ei kattu Hannoveri ja Müncheni vahelise esmatähtsa projektiga;

Barcelona ja Valencia vaheline ERTMSi koridor D kattub esmatähtsa projektiga vaid osaliselt;

Saksamaad ning Poolat idast läände läbiv ERTMSi koridor F ei kattu ühegi esmatähtsa projektiga. Poola ametivõimud panevad rohkem rõhku sellele ida-lääne suunalisele teljele, olles sellesse tänaseni investeerinud 528 miljonit eurot võrreldes põhja-lõuna suunal kulgeva esmatähtsa projektiga nr 23, kuhu on investeeritud 449 miljonit eurot.

- o teiseks saavutati hilisemal Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) rakendamiseks prioriteetsete üleeuroopaliste raudteekoridoride määratlemisel (eesotsas komisjoni poolt nimetatud koordinaatori Karel Vinckiga (vt punkt 26)) 2008. aastal raudteesektoris laiapõhjaline konsensus ning lepiti kokku kuue sellise koridori osas¹⁴. Mitte kõik need kuus tööstusharus kokku lepitud koridori ei ühti täielikult esmatähtsate projektide kulgemisteedega (vt **4. selgitus**);
- o kolmandaks ei ole esmatähtsate projektide seas ühendusi teatud tähtsate sadamatega nagu Marseille, Rostock, Bremerhaven ja Le Havre; teised tähtsad sadamad, nagu nt Gioia Tauro, asuvad küll mõne esmatähtsa projekti lõigu läheduses, ent ühendused nendeni esmatähtsate projektide alla ei kuulu;
- o lõpetuseks ei kattu esmatähtsad projektid alati tööstusharuliitude poolt määratletud üleeuroopaliste telgedega.

23. Nende puuduste tagajärg on see, et esmatähtsate projektide määratlemise parandamine võiks ELi rahastamise koordineerimist ning koondamist veelgi paremaks muuta.

24. Kõrgetasemelise töörühma 2003. aasta aruandes kutsuti komisjoni üles analüüsima üleeuroopalisi transpordivooge, et esmatähtsad projektide nimekirja edaspidi tehtavad muudatused põhineksid sellel analüüsil¹⁵. 2009. aastal algatas komisjon arutelu üleeuroopalise transpordipoliitika tuleviku kohta, tunnistas üleeuroopalise raudteevõrgu aluseks olevate põhimõtete täpsustamise vajadust ning kutsus üles selgemale mõtlemisele investeerimispõhimõtete määratlemisel¹⁶. Komisjon pakkus samuti välja, et kaubaveoks kasutatavate üleeuroopaliste raudteevõrkude arendamisele tuleks kasuks põhiliselt kaubaveoks kasutatavate raudteekoridoride määratlemine konkreetsete ettevõtlusest toodud näidete varal¹⁷.

¹⁴ Euroopa Komisjoni ja Euroopa Raudteeassotsiatsioonide (CER – UIC – UNIFE – EIM – GSM-R Industry Group – ERFA) vastastikuse mõistmise protokoll koostöö tugevdamise osas Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi rakendamisel, juuli 2008.

¹⁵ Kõrgetasemeline üleeuroopaliste transpordivõrkude töörühm – Aruanne, jagu 6.4.3. punkt 11, 27. juuni 2003, Brüssel.

¹⁶ KOM(2009) 279 (lõplik) – Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi, Brüssel, 17.6.2009.

¹⁷ KOM(2008) 852 (lõplik), Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus konkurentsivõimeliselt kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta, Brüssel, 11.12.2008.

ELi RAHALISE ABI SUUNAMINE, VALIK NING HEAKSKIITMINE

25. ELi investeeringute suunamine on tähtis, sest:

- o esmatähtsatel projektidel on märkimisväärsed rahastamisvajadused ning nende rahastamine erinevatest allikatest on raske;
- o esmatähtsatel projektidel on üleeuroopaline mõõde, mis võib ulatuda väljapoole riiklikke huve.

26. ELi õigusaktides määratletakse üleeuroopalise võrgu võtme-prioriteetidenä kitsaskohtade eemaldamine ja puuduvate lülide rajamine (eriti piiriülestel lõikudel)¹⁸. Kontrollikoja 2005. aastal avaldatud eriaruandes leiti, et „TEN-T finantsabi eraldamine on katkendlik ning piisavalt ei toetata piiriüleseid projekte (või projektilõike). Sel viisil ei saa TEN-T toota optimaalset üleeuroopalist lisaväärtust”¹⁹. Pärast nende tähelepanekute tegemist on toimunud tähtsad muutused:

- o TEN-T määruse uuendamine, mis lõi muu hulgas võimaluse piiriüleste lõikude jaoks TEN-T abi andmiseks kuni 30% ulatuses abikõlblikest kuludest;
- o 2005. aasta juulis nimetas komisjon kuus koordinaatorit²⁰ „et hõlbustada teatavate projektide koordineeritud täideviimist, eriti piiriüleste projektide või piiriüleste projektide osade puhul”²¹ (vt **V lisa**).

27. Käesoleva aruande jaoks tegi kontrollikoda neist arenguist kokkuvõtte ja uuris eelkõige järgnevat:

- o TEN-T kaasrahastamise koondamist piiriülestele lõikudele ja valimis sisaldunud esmatähtsate projektide sellealast olukorda;
- o komisjoni poolt ametisse nimetatud koordinaatorite rolli;

¹⁸ Vt otsus nr 884/2004/EÜ ja määrus nr 680/2007. Lisaks, oma vastuses komisjoni teatisele „Muutuv Euroopa vajab eelarvereformi”, rõhutas kontrollikoda, et „piiriüleste efektidega või ühistes huvides tehtud kulutused on piiratud geograafilise efektiga kulutustega võrreldes *prima facie* ELi rahastamise jaoks eelistatud olukorras”.

¹⁹ Eriaruanne nr 6/2005 üleeuroopalise transpordivõrgu kohta koos komisjoni vastustega.

²⁰ Komisjon uuendas seda nimekirja 2007., 2008. ja 2009. aastal.

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta, punkt 17a (EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1).

- o üleeuroopalistel telgedel asuvate kitsaskohtade kõrvaldamisele kaasa aitavate analüüside kvaliteeti; ning
- o mil määral on Ühtekuuluvusfondi (ja ERDFi suurprojektide) heakskiidumenetlused küllalt põhjalikud puuduste avastamiseks projektide määratlemise ja ettevalmistuse faasis ning mil määral on TEN-T valikumenetlustes tehtud muudatustes võetud arvesse kontrollikoja eelmises eriaruandes leitud puudusi.

TEN-T KAASRAHASTAMISE KOONDAMINE PIIRIÜLESTELE LÕIKUDELE ON ALATES 2006. AASTAST PARENENUD, ENT ARENGURUUMI ON VEEL KÜLLALT

- 28.** TEN-T kaasrahastamise koondamine piiriülestele lõikudele on programmiperioodil 2007–2013 võrreldes 2000–2006 perioodiga oluliselt paranenud. Piiriületuskohtadel tehtud investeeringud moodustavad 37% kõigist vahemikus 2000–2006 tehtud TEN-T investeeringutest, samas kui perioodil 2007–2013 on selliste investeeringute oodatavaks määraks 71%. Kuigi puuduvad otsesed tõendid selle rollist olukorra paranemisel, on piiriülestel lõikudel tehtavate investeeringute kaasrahastamis-määr tõus 10%-lt 30%-ni ning liikmesriike piiriülestele projekti-taotluste esitamisele julgustanud koordinaatorite tegevus sel perioodil ometi oma osa mänginud.
- 29.** Kontrollikoja eelmise leiuga on kooskõlas asjaolu, et vastavalt liikmesriikide poolt esitatud taotlustele oleks 14 käesoleva auditi raames kontrollitud TEN-T poolt kaasrahastatud ning enne 2006. aastat heakskiidetud lõiku igal juhul rajatud, kuigi muudatuste ja/või täiendava riskiga. Vastavalt projektitaotlu-sele poleks aga ühte perioodil 2007–2013 heaks kiidetud täht-sat projekti (Brenneri baastunnelit) ilma ELi kaasrahastamiseta rajama hakatud.
- 30.** Kvalifitseeruvad liikmesriigid saavad raudteeinfrastruktuuri rajamiseks kasutada ka Ühtekuuluvusfondi ja ERDFi vahendeid (21st auditi käigus kontrollitud lõigust seitsme puhul pärines rahastamine neist fondidest); nt Hispaanias oli kogu ajavahe-mikus 2000–2006 Ühtekuuluvusfondist raudteeinfrastruktuuri investeeritud raha koondatud esmatähtsatele projektidele. Sel-legipoolsest ei ole mingit formaalset nõuet eelistada Ühtekuuluvusfondi investeeringute puhul piiriüleseid lõike.

31. Piiriüleste lõikude infrastruktuuri arendamine on nii poliitiliselt kui ka tehniliselt keeruline. See nõuab tihti pikki valitsuste tasandil peetavaid läbirääkimisi naabritest liikmesriikide vahel, enne kui saavutatakse kahepoolsed, tavaliselt ametlike lepingute vormis kokkulepped. Valimisse langenud 13 piiriülese esmatähtsa projekti hetkeolukorra üldine analüüs näitas, et eesmärkide saavutamiseks on veel kaugel ning lõikude valmimiseks tuleb teha veel palju tööd (vt **tabel 3**).

TABEL 3

ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE VALIMI PIIRIÜLESE INFRASTRUKTUURI ARENDAMISE PROJEKTID

		Asukoht	Valminud	Rajamisel	Uuring / ettevalmistus	Kavandamist pole alustatud
Esmatähtis projekt nr 1	Saksamaa – Austria	München-Kufstein			✓	
	Austria – Itaalia	Brenneri tunnel			✓	
Esmatähtis projekt nr 2	Saksamaa – Belgia	Aachen-Düren-Köln		✓		
	Madalmaad – Belgia	Rotterdam-Antwerpen	✓			
Esmatähtis projekt nr 3	Prantsusmaa – Hispaania (Atlandi ookean)	Dax-Vittoria				✓
	Prantsusmaa – Hispaania (Vahemeri)	Perpignan-Figueras	✓			
Esmatähtis projekt nr 6	Prantsusmaa – Itaalia	Lyon-Torino			✓	
Esmatähtis projekt nr 17	Prantsusmaa – Saksamaa	Kehli sild		✓		
	Saksamaa – Austria	Mühldorf-Freilassing				✓
	Austria – Slovakkia	Viin-Bratislava			✓	
Esmatähtis projekt nr 23	Poola – Slovakkia	Bielsko Biala - Zwardon			✓	
Esmatähtis projekt nr 24	Madalmaad – Saksamaa	Zevenaar-Emerich		✓		
	Saksamaa – Prantsusmaa	Mulhouse			✓	

KOORDINAATORID ON AVALDANUD POSITIIVSET MÕJU INVESTEERINGUTE KOONDAMISELE NING ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE ARENDAMISE EDENDAMISELE

32. Koordinaatorid on avaldanud positiivset mõju ELi investeeringute koondamisel, seda eriti:

- o edendades sidusgruppidevahelisi kontakte, võimaldamaks edasi liikuda esmatähtsate projektide probleemsete lõikude arendamisega, eriti olukordades, kus on olnud vajalik jõuda ühisele arusaamale raudteetranspordi sihtturu ning vajaliku infrastruktuuri tehnilise kirjelduse osas²² (nt Prantsusmaa ja Hispaania ametkondade vaheline kokkulepe esmatähtsa projekti nr 3 Vahemere haru puhul²³, ning Brenneri koridori platvorm (vt **5. selgitus**));
- o rõhutades liikmesriikidele teatud lõikude ELi kaasrahastamiseks esitamise tähtsust (nt Brenneri koridor esmatähtsa projekti nr 1 puhul ja esmatähtsa projekti nr 17 kitsaskohad ja piiriülesed lõigud Stuttgarti piirkonnas ning Müncheni ja Freilassingi vahel), andes samas mõista, et teised lõigud (nagu nt rongidega mitte otseselt seotud raudteejaamade infrastruktuur) ei leiaks positiivset vastuvõttu;
- o julgustades liikmesriikide raudteeametkondade vahelist koostööd transpordi toimimise ning olemasolevate koridoride käitamis- ja muude probleemide leevendamisel. Sellise koostöö näiteks on esmatähtsa projekti nr 6 ja ERTMS koridoride jaoks loodud rahvusvaheline raudteetranspordi kvaliteedi tõstmise töörühm (vt **14. selgitus**).

²² Euroopa koordinaatorite seisukohavõtt: Karel Van Miert, Etienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luis Valente de Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika tuleviku kohta, Brüssel, 6. oktober 2009.

²³ Euroopa koordinaatori Etienne Davignoni aastaaruanne, esmatähtis projekt nr 3, „Edela-Euroopa kiirraudteeliin“, Brüssel, august 2009.

5. SELGITUS

BRENNERI KORIDORI PLATVORM

Itaalia, Austria ja Saksa sidusrühmade vahelise suhtlemise edendamisega aitas tolleaegne koordinaator Karel Van Miert kaasa varasemal koostööl põhineva Brenneri koridori platvormi loomisele, mis on olnud võtmetähtsusega foorumiks välja pakutud infrastruktuuriprojektide (k.a Brenneri baastunnel) eesmärkide ning tehniliste kirjelduste kokkulepete saavutamisel.

KITSASKOHTADE MÄÄRATLEMINE VAJAB PARANDAMIST

- 33.** Täpne ja usaldusväärne analüüs on esmatähtsatel projektidel asuvate kitsaskohtadeks olevate lõikude määratlemise eelduseks ja seetõttu ka oluliseks teguriks ELi investeeringute suunamisel. Siiski puudub üleeuroopaliste transporditelgede kitsaskohtade põhjalik empiiriline analüüs ning komisjon tugineb eelkõige liikmesriikide tehtud analüüsidele, millele on viimastel aastatel lisandunud koordinaatorite poolt taoliste kitsaskohtade määratlemiseks kogutud info.

KOMISJONI VALIKU- JA HEAKSKIIDUMENETLUSTES OLI PUUDUSI

ÜHTEKUULUVUSFONDI RAAMES KIIDETI HEAKS PÕHJALIKULT ETTEVALMISTAMATA PROJEKTE

- 34.** Kontrollikoda uuris, kas Ühtekuuluvusfondi ja ERDFi suurprojektide raames kaasrahastamiseks esitatud raudteeinfrastruktuuri projektide heakskiidumenetlused on küllalt põhjalikud avastamaks puudusi projektide määratlemise ja ettevalmistuse faasis.

- 35.** Ühtekuuluvusfondist kaasrahastatud infrastruktuuriprojektide puhul juhtis kontrollikoda tähelepanu sellele, et esitatud projektide tehnilise poole hindamine ei olnud küllaldane. Vaadeldud juhtudel piirdus Ühtekuuluvusfondi kaasrahastamiseks esitatud tehniline hindamine komisjoni sisemiste nn talitusevaheliste konsultatsioonidega, mille käigus saadeti projektitaotlused arvamuse saamise eesmärgil regionaalpoliitika peadirektoraadist komisjoni teistesse talitustesse. Komisjoni dokumendikontroll näitas aga, et puuduvad tõendid sellest, et aramus põhineks põhjalikul tehnilisel analüüsil. Kuna protsessi käigus ei konsulteeritud raudteeinfrastruktuuri ekspertidega, siis ei saa vaid selliste sisemiste konsultatsioonidega piirdumist lugeda piisavaks tehnilise kontrolli mehhanismiks. Lisaks ei osutatud küllaldast tähelepanu sellele, et heakskiidetud projektid oleksid piisavalt ette valmistatud. Madrid-Levante projekti puhul küsis regionaalpoliitika peadirektoraat projektitaotluste kohta nõu Euroopa Investeeringuspangalt (EIB). Hoolimata EIB väljendatud murest seoses projekti piisava tehnilise kirjeldusega, kiideti heaks projekti Ühtekuuluvusfondi poolne kaasrahastamine. Projekti kulud on hiljem võrreldes projektitaotluses esitatuga tõusnud 89% (vt **8. selgitus**). Kontrollikoda märgib, et suurprojektide heakskiitmismenetlused on alates 2007. aastast muutunud.

TEN-T PROJEKTIDE VALIKUMENETLUSI ON UUENDATUD, KUID NEED VAJAVAD ENDISELT PARANDAMIST

- 36.** Kontrollikoda uuris TEN-T kaasrahastamiseks esitatud raudteeinfrastruktuuri projektitaotluste heakskiidumenetlustes tehtud muudatusi eelkõige selles osas, kas neis on kõrvaldatud kontrollikoja eelmises eriaruandes välja toodud puudused.

37. TEN-T projektide valikumenetlustes on kontrollikoja eelmiste soovitude kohaselt²⁴ tehtud eelkõige järgnevad muudatused:

- o taotluste hindamismenetluste uuendamine, mis sisaldab eelkõige välisekspertide kasutamist;
- o koordinaatorite panus esmatähtsate projektide kohapealse olukorra kohta käiva kontekstuaalse teabe andmisel;
- o mitmete ülesannete delegeerimine äsja loodud TEN-T täitevasutusele²⁵.

38. Eelnevast hoolimata vajab endiselt parandamist tulude ja kulude analüüsi kasutamine. Tulude ja kulude analüüse, keskkonna- ning sotsiaalmajanduslikke analüüse kasutades saab valikumenetluse käigus võrrelda erinevate projektitaotluste tugevusi. Valikumenetluse dokumentide kontroll näitas, et esitati vaid projektitaotluste tulude ja kulude analüüside kokkuvõtted ning tegelikkuses ei olnud järjepidevad ei neis kokkuvõtetes kirjeldatud muutujad, nende üksikasjalikkuse tase ega ka nende aluseks olevad eeldused. Eeldused kavandatavate transpordivoogude kohta on selliste analüüside jaoks esmatähtsad. Kuigi mõnel puhul on püütud tagada, et kavandatavate transpordivoogude hindamine oleks järjepidev (nt Apides kulgevate tunnelite puhul), on need jäänud üksikjuhtudeks. Nii üldise poliitika tasandil, kui ka üksikprojektide valikul kasutatava Euroopa raudteetranspordivoogude ühtse mudeli arendamine seisab veel ees.

²⁴ Eriaruande nr 6/2005 punktid 35, 43 ning 52–58.

²⁵ Komisjoni 26. oktoobri 2006. aasta otsus 2007/60/EÜ, millega asutatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 58/2003 kohaldades Üleeuroopalise Transpordivõrgu Täitevamet (ELT L 32, 6.2.2007, lk 88).

ELI POOLT KAASRAHASTATUD INFRASTRUKTUURI RAJAMINE VASTAVALT TEHNILISELE KIRJELDUSELE JA SELLE KASUTUSVALMIDUS

- 39.** Kõigi auditi valimisse langenud kaasrahastatud lõikude puhul uuris kontrollikoda, kas lõigu infrastruktuur rajati vastavalt tehnilisele kirjeldusele ja kas seda asuti pärast valmimist ilma põhjendamatute viivitusteta kasutama. Uuriti ka projektikulude suurenemist algse eelarvega võrreldes.
- 40.** *VI lisa* kirjeldab 21 auditi käigus kontrollitud kaasrahastatud lõigu olukorda.

KAVANDATUD INFRASTRUKTUUR RAJATI VASTAVALT TEHNILISELE KIRJELDUSELE

- 41.** Valimis sisaldunud 14 valminud lõigu tehniline infrastruktuur vastas tehnilisele kirjeldusele. Põhjendatud muudatusi tehnilises kirjelduses tehti ehituse käigus ilmnenu asjaolude tõttu. Ühel juhul ei osatud teatud tehnilisi tingimusi projektikirjelduses täiel määral ette näha (vt **6. selgitus**).

6. SELGITUS

PROJEKTI TEHNILISES KIRJELDUSES EI OSATUD TEHNILISI TINGIMUSI TÄIELIKULT ETTE NÄHA

Kuigi [Nürnberg-Ingolstadt](#) liini rajati vastavalt segakasutust arvestavale tehnilisele kirjeldusele, selgus ohutuskatsetuste käigus, et õhurõhuprobleemidest tulenevalt ei tohi rongid tunnelilõikudel üksteisest mööduda. Liini kasutatakse nüüd vaid kiirreisirongi-liikluseks.

42. Viit auditi tegemise ajal ehitusfaasis olevat lõiku rajati samuti vastavalt tehnilistele kirjeldustele. Kahe pika aja vältel rajatava Alpi-tunneli lõigu puhul (Mont-Cenis, Brenner (vt **foto 5**, lk. 37)) on kavandamis- ja ehitusfaasis tehnilistes kirjeldustes tehtavate muudatuste olemus ja määr nende lõikude erilist keerukust arvestades eeldatud piirides. Muudatusi on tehtud nt looduskaitsealastest aspektidest või muudest arengutest lähtudes.
43. Kontrollikoda tõi välja kogemuse ühest komisjoni poolt toetatud projektist, mille eesmärk oli suurte Euroopa infrastruktuuri-projektide juhtimise ja organiseerimise alase info levitamiseks mõeldud võrgustiku loomine²⁶. See andis kasulikke tulemusi projektijuhtide vahel kontaktide sõlmimisel ning praktilise info vahetamisel ning pakub kogemusi, mida saab kasutada tulevaste algatuste juures.

²⁶ Netlipse projekt, mida toetati Euroopa teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse kuuendast raamprogrammist (www.netlipse.eu).

7. SELGITUS

PERPIGNAN-FIGUERAS RAHVUSVAHELINE LÕIK

Perpignan-Figueras rahvusvaheline lõik (44 km pikk, k.a 8 km pikkune Perthusi tunnel) võimaldab asjakohase varustusega UIC-rööpmelaiusega rongidel peatumata Prantsusmaa ja Hispaania vahel sõita ning suurendab kauba- ja reisijateveo läbilaskevõimet. See oli valimi ainuke avaliku ja erasekori partnerlusprojekt ning töövõtja lõpetas infrastruktuuri ehituse 2009. aasta lõpus. Põhjaliku ja üksikasjaliku kavandamise tulemusena valmis projekt enam-vähem ajakava ning eelarve piires. Hoolimata sellest, et liin ühendati Perpignani juures raudteevõrguga, ei ole see Figuerase juures senini ühendatud Hispaania raudteevõrguga. Barcelona ja Figuerase vahel käivad endiselt tööd UIC-rööpmelaiusega ühenduse loomiseks ning see ei valmi enne aastat 2012. Sel põhjusel ei võeta valminud uut rahvusvahelist lõiku täielikult kasutusele veel vähemalt kahe aasta jooksul pärast valmimist. Ajutine lahendus valmib parimal juhul 2010. aasta lõpuks. Selle käigus paigaldatakse Girona ja Figuerase vahele kolmas rööppapaar, mis võimaldab liinil liikuda nii UIC- kui ka Pürenee poolsaarel kehtiva rööpmelaiusega rongidel, kuid ka nii saab uut liini parimal juhul vaid osaliselt kasutada.

Foto 3. Uus liin veel kasutusse võtmata Perpignan-Figuerase rahvusvahelisel lõigul



© Euroopa Kontrollikoda, märts 2009.

INFRASTRUKTUURI KASUTUSELEVÖTUL ESINEB KOHATI VIIVITUSI

44. Auditi tegemise ajal oli 14st valminud lõigust kasutusele võetud 12. Ühe tähtsa piiriülese lõigu puhul (Perpignan-Figuera rahvusvaheline lõik Prantsusmaa ja Hispaania vahel (vt **7. selgitus** ning **foto 3**)) tekkis aga kahe piirneva lõigu ühendamisest tekkinud viivituse tõttu olukord, kus infrastruktuuri ei saanud selle valmimisest hoolimata kasutusse võtta.

KÕIGIL LÕIKUDEL TÄHELDATI ENAMASTI ETTENÄGEMATUTEST ASJAOLUDEST TULENENUD KULUDE SUURENEMIST

45. Kõigil juhtudel täheldati projektikulude suurenemist (vt **8. selgitus**). Pea kõigil juhtudel olid need seotud ehituse käigus ilmnunud ettenägematute asjaoludega, nagu nt ootamatult keerulised geograafilised tingimused, looduskaitsealased või ohutusnõuded ning ehitajate oodatust kallimad hinnapakkumised²⁷.

²⁷ Teaduslikud uurimused on leidnud, et suurprojektid on väga keerukad ettevõtmised ning ajalooliselt on projektikulude algsetest eelarvetest märkimisväärselt kõrgemale kerkimine väga tavapärane. „Projektikulude suurenemised reaalkaartuses 50% kuni 100% võrra on tavapärased ning tavatud ei ole ka 100% ületavad suurenemised”. Flyvbjerg B, Bruzelius N ja Rothengatter W, „Megaprojects and risk: An anatomy of ambition”, Cambridge University Press, 2003, lk 44. Vt ka Hugo Priemus, Bent Flyvbjerg, Bert Van Wee: *Decision-making on Mega-projects: Cost-benefit Analysis, Planning and Innovation*, Edward Elgar Publishing Ltd, 2008, ISBN 1845427378.

8. SELGITUS

KULUDE SUURENEMISED AUDITI KÄIGUS KONTROLLITUD LÕIKUDEL

Teave kulude kohta oli olemas 21st auditeeritud lõigust 19 kohta. 11 lõigul esines kulude suurenemisi kuni 49% ulatuses, kuuel lõigul esines kulude suurenemisi vahemikus 50% kuni 100% ning kahel lõigul ületas kulude suurenemine 100% projekti esialgsest maksumusest. Üldiselt oli kulude kasv samas suurusjärgus teistes suurtes transpordi- ja infrastruktuuriprojektide kohta tehtud uuringutes täheldatuga. Kontrollitud projektidest kõige suurem kulude suurenemine oli Varssavi-Gdynia lõigul (rahastatud üttekuuluvuspoliitika raames), kus kasvuks oli 166% – 2004. aastal esitatud projekti 475 miljoni euro suurune hinnanguline maksumus oli 2009. aasta novembri viimase prognoosi kohaselt kasvanud 1265 miljoni euroni.

- 46.** Põhjalikult ja üksikasjalikult ettevalmistatud projektide puhul oli kulude suurenemise tõenäosus väiksem; nt Perpignan-Figuerase projekt, mis valmis enam-vähem ajakava ning eelarve raames (vt **7. selgitus**). Võrdlusena oli vähem põhjalikult ja üksikasjalikult ette valmistatud projektide puhul suurem kulude olulise suurenemise oht; nt Madrid-Levante lõigul, mille puhul EIB oma muret väljendas, suurenesid kulud 89% (vt punkt 35).
- 47.** Projektide suurenenud maksumused ei mõjutanud otseselt ELi eelarvet, sest ELi investeeringud piirdusid algselt heaks kiidetud summadega. Suurenemisi peab aga vaatama esmatähtsate projektide suuremahuliste investeeringute valguses ja arvestades asjaolu, et üha tähtsamaks peetakse erasektori investeeringute kaasamist. Projektikulude suurenemise oht võib süvendada muret investeeringute madala tasuvuse pärast ning seega erasektori investoreid eemale peletada.
- 48.** Võtmaks arvesse projektide keerukat olemust ja projektikulude suurenemise ohtu, loodi osade projektide puhul reserv (nt Brenneri baasunneli puhul), mille eesmärk oli vähendada sellistest kulude suurenemistest tulenevat mõju projektide üldeelarvetele.

ELi INVESTEERINGUTEGA KAASRAHASTATUD LÕIKUDE KASUTUSTÕHUSUS ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE KONTEKSTIS

- 49.** Kiirrongiliiklust peetakse üldiselt tähtsate linnade vahelisel turul pakutavaks teenuseks, mis suudab konkureerida maanteetranspordi ja lühilennuliinidega; nende punktist punkti reisi usaldusväärsus, mugavus ja kiirus on seega väga tähtsad. Kaubavedudel on teine loogika – mida pikem on vahemaa, seda konkurentsivõimelisem on raudtee võrreldes teiste transportiviisidega (eriti maanteetranspordiga). Pikemad üleeuroopalised marsruudid eeldavad mitme riigi raudteevõrgu läbimist.

- 50.** Pärast valmimist ja kasutuselevõttu sõltub raudteeinfrastruktuuri kasutamise määr sellest, kas raudteeteenused toimivad eeldatud mahus. Kontrollikoda kontrollis:
- kas kasutustõhusus vastab ootustele, ühest küljest kiirrongiliikluseks rajatud lõikudel ning teisest küljest kaubavedudeks või segakasutuseks mõeldud tavalõikudel;
 - mil määral pärsivad süsteempiirangud transporditelgedel asuvate ELi poolt kaasrahastatud lõikude kasutustõhusust ning millist edu on saavutatud nende vähendamisel.
- 51.** *VI lisa* näitab, millises faasis on auditi käigus kontrollitud ELi kaasrahastatud lõigud.

Foto 4. AVE kiirrong Chamartini jaamas enne väljumist 28 km pikkust Guadarrama tunnelit läbival liinil Madrid-Segovia-Valladolid



© Euroopa Kontrollikoda, märts 2009.

KIIRRONGILIKLUSEKS MÕELDUD LÕIKUDE TÕHUSUS VASTAB OOTUSTELE

52. 21st auditi käigus kontrollitud lõigust 8 moodustasid osa uutest kiirrongiliikluseks mõeldud liinidest. Seitse neist olid auditi tegemise ajal kasutuses (**foto 4**). Kuuel liinil toimus raudteeliiklus vastavalt ootustele ning äsja lahendati seitsmendal liinil (HSL Zuid) raudteeliikluse täiemahulist alustamist takistanud probleemid. Projektide elluviijad eeldasid tavaliselt, et projektid avaldavad sihtturgudele suurt mõju ning olemasolevad andmed näitavad, et nende tegelik saavutatud tõhusus vastab algsetele ootustele (vt **9. selgitus**). Tulenevalt sellest, et antud infrastruktuur on mõeldud täpselt defineeritud ühte tüüpi teenuste jaoks, ei muuda segakasutuse vajadused selle juba niigi keerulist ekspluatatsiooni veelgi raskemaks.

9. SELGITUS

KIIRRONGILIIKLUS ON OMA EESMÄRGID SAAVUTANUD

Madrid-Barcelona lõik vähendas kahe linna vahelist sõiduaega 6 tunnilt 35 minutilt (1998) 2 tunni 30 minutini, võttes turuosa lennuliinidelt. Reisijate arv kasvas 2,62 miljonilt (2007) 5,8 miljonile (2008).

Berliini pearaudteejaama lõik vähendas põhja-lõuna ning ida-lääne telgede vahelist ümberistumisaega 25 minutit ning pakub ka täiesti uusi reisimisvõimalusi.

LGV Est (1. järk) lõik võimaldab liikumiskiirust kuni 320 km/h ja lühendab seeläbi sõiduaega Pariisi ja Strasbourgi vahel 3 tunnilt 50 minutilt 2 tunni 20 minutini ning Pariisi ja Luxembourgi vahel 3 tunnilt 35 minutilt 2 tunni 5 minutini. Sellega kaasneb lennuliikluse vähenemine Pariisi ja neist kiirrongiühendustest kasu saavate linnade läheduses olevate lennujaamade vahel.

Lisaks reisijateveo otsesele parandamisele suurendasid **Frankfurt-Köln** ja **Nürnberg-Ingolstadt** kiirrongiliinide kasutuselevõtt olemasolevate kauba- ning segaliinide läbilaskevõimet.

TAVA- VÕI SEGAKASUTUSEKS MÕELDUD LÕIKUDE KASUTUSTÕHUSUS EI VASTA VEEL OOTUSTELE

- 53.** Auditi käigus kontrollitud lõikudest oli 13 seotud segakasutuse või kaubaveoga, kasutusse oli neist võetud vaid viis. Nende lõikude eesmärgiks oli tavaliselt kitsaskohtade eemaldamine, läbilaskevõime suurendamine ja sõiduaja lühendamine (vt ka **10. selgitus** Alpi-tunnelite kohta).
- 54.** Kasutuses oleva viie lõigu puhul on kavandatud tõhususe saavutamine olnud problemaatiline ning ükski neist ei toimi veel planeeritud mahus. Kavandatud tõhususe saavutamise probleemid on põhiliselt seotud ühest küljest nõudlusega infrastruktuuril teostatavate raudteevedude järgi ning teisalt koostalitlusvõime ning teiste üleeuroopalistes raudteevedudes katkestusi põhjustavate raudteesüsteemi piirangutega. See kinnitab ka koordinaatorite poolt väljendatud arvamust²⁸, et üleeuroopalise raudteetranspordi edu sõltub turge ja koostalitlusvõimet puudutavate seadusandlike meetmete ning kaasfinantseerimise poliitikameetmete sünergiast.

²⁸ Euroopa transpordikoordinaatorite Karel Van Mierti, Etienne Davignoni, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorsti, Péter Balàzsi, Karla Peijsi, Luis Valente de Oliveira, Pavel Telička ja Karel Vincki seisukoht Ten-T poliitika tuleviku kohta, Brüssel, 6. oktoober 2009.

ERILÕIGUD: BRENNERI JA MONT-CENIS' ALPI-TUNNELID

Need on eriti suuremahulised lõigud, mis moodustavad tunnelid Austria ja Itaalia (**Brenner**) ning Prantsusmaa ja Itaalia vahel (**Mont-Cenis**) eesmärgiga hõlbustada tõhusamat reisijate- ja kaubavedu, vältides Alpide ületamisel kasutuspiirangutega teede kasutamist, mis on ebasoovitav nii transpordi- kui ka keskkonnaaspektidest lähtudes. Kuigi tunnelite puhul eeldatakse segakasutust, on nende põhirõhk kaubavedudel; projektide elluviijad eeldavad, et praegu võimalikest oluliselt suuremate kaubamahude saavutamisel on sihtturgu muutev mõju ja teistelt transpordiliikidelt haaratakse oluline turuosa. Projektid on 10–15 aastat kestvad pikaajalised ettevõtmised, mis on praegu alles kavandamis- ning uurimisstaadiumis.

Foto 5. Sissepääs Brenneri baastunneli uurimistunnelisse Fortezza lähedal



© Euroopa Kontrollikoda, veebruar 2009.

SÜSTEEMIPIIRANGUTEST TULENEV NEGATIIVNE MÖJU NING KALLITE INFRASTRUKTUURIINVESTEERINGUTEGA SAADAV TULU VÕIVAD OLLA SAMAS SUURUSJÄRGUS

- 55.** Raudteeinfrastruktuuri kasutamise määr sõltub paljudest tingimustest, k.a üldised majandustingimused²⁹, sadamate, tunnelitega jne seotud arengud (vt **11. selgitus**) ning mujal raudteesüsteemi tehtud investeeringud (vt **12. selgitus**).
- 56.** Olulise tähtsusega on ka süsteemipiirangud. Nt Pariisi, Brüsseli ja Londoni vaheliste üleeuroopaliste kiirrongiliinide jaoks on võetud teatud meetmeid, mis võimaldavad neil liikuda piiridel peatumata. Nt on vedurid koostalitlusvõime tagamiseks varustatud erinevatele süsteemidele vastavate veoenergia- ning juhtimis-/signaalimissüsteemidega, kokku on lepitud neil liinidel kehtivad kasutuseeskirjad jne. Need keerulised lahendused on osutunud võimalikuks tänu sellele, et teenusel on üks eesmärk ning põhilistel sidusrühmadel on kindel valmisolek võimalike probleemide lahendamiseks.

²⁹ Komisjoni aruanne nõukogule ja parlamendile, Teine aruanne raudteeturu arengu seire kohta KOM(2009) 676 (lõplik), Brüssel 18.12.2009.

Foto 6. Vagunite teljed TRANSFESA rattapaaride vahetamise keskuses Cerbère's Prantsusmaa ja Hispaania piiril



© Euroopa Kontrollikoda, märts 2009.

11. SELGITUS

INFRASTRUKTUURI LÕIGUD, MILLE TOIMIMINE SÕLTUB TEISTEST ARENGUTEST

Vaid kaubavedudeks mõeldud [Betuwe](#) liin kulgeb ida-lääne suunal Rotterdami sadama ja Madalmaade ning Saksamaa vahelise piiri vahel. Kuigi liini infrastruktuur keskmise maksimaalse läbilaskevõimega 380 rongi päevas valmis täies ulatuses juunis 2007, läbib lõiku praegu 20 rongi päevas. Aastaks 2013 peaks päevane rongide arv kasvama 150ni. Seni on piiranguks olnud ERTMS teise taseme signaalimissüsteemiga ühilduvate vedurite kasutuselevõtt. Prognositakse, et 380 rongini päevas tõuseb liini läbivate rongide arv pärast kavandatud teise Maasvlakte valmimist Rotterdami sadamas.

Müncheni ja Verona vahelises Brenneri koridoris asuva ELi kaasrahastatava [Kufstein–Innsbrucki](#) lõigu toimimise piiranguks saab Brennersee jaama juures asuva mäekuru läbilaskevõime. See olukord paraneb märgatavalt alles 2022. aastal, kui valmib praegu ehitusjärgus olevat [Brenneri baasunnelit](#) läbiv raudteeliin.

[Perpignan-Figuerase](#) rahvusvalise lõigu kasutamine sõltub osaliselt Hispaania ja Prantsusmaa vahelistest kaubavoogudest, suurt mõju avaldavad ka sadamates (nt Barcelona sadamas) toimuvad arengud.

12. SELGITUS

INFRASTRUKTUUR, MIS ON RAJATUD TEENUSTE JAOKS, MILLELE JÄRELE LÜHIAJALISES KUNI KESKPIKAS PERSPEKTIIVIS NÕUDLUS PUUDUB

[Rooma-Napoli](#) ja [Bologna-Firenze](#) liinidel rajati nii reisijate- kui ka kaubaveoks suure läbilaskevõimega kiirrongiliinid. Nii reisi- kui ka kaubarongide liikumise võimaldamiseks investeeriti märkimisväärsed summasid ühenduskohtadesse tavaliinidega. Rajati tunneleid, silde ja viadukke, mis vähendas kallakuid, ning investeeriti, et võimaldada suuremaid teljekoormusi. Neil liinidel veel kaubavedusid ei toimu. Neid hakatakse arvatavasti kunagi tegema, ent operaatorfirmadel puuduvad selleks konkreetsed plaanid.

[Rooma-Napoli](#), [Bologna-Firenze](#) ja [Piolto-Treviglio](#) liinidel kasutatavad kaubavedurid pole võimelised arendama nõutavat miinimumkiirust 120 km/h.

[Raca-Trnava-Piestany](#) liinil on võimalik sõita kiirusega kuni 160 km/h, ent Slovakkias puuduvad praegu rongid, mis suudaksid sellist kiirust saavutada.

57. Kauba- ja reisijateveoks kasutatavatel tavaliiinidel on olukord aga problemaatilisem. Piiriületus mõne riikliku raudteesüsteemi vahel on endiselt nii keeruline, et üleeuroopalised raudteeliinid on sunnitud piiriületuskohtadel peatuma. Kontrollikoda leidis mitmeid probleeme, k.a erinevaid rööpmelaiusi, veoenergia-, ning juhtimis-/signaalimissüsteeme, erinevusi rongide pikkuses ja kasutuseeskirjades. Lisaks peavad rongid piiridel peatuma ka sellistel põhjustel nagu nt teises riigis kasutatava veeremi mitteaktsepteerimine, rongipersonali koolitus ja sertifitseerimine, tehnilised ja kaubanduslikud kontrollid ja liikluse reaalajas juhtimine (vt **VII lisa**, kus on toodud kokkuvõtte probleemidest koos näidetega auditi valimisse langenud lõikudelt ja üleeuroopalistelt telgedelt, millel nad asuvad). Kuigi eraldi võetuna ei tekita need probleemid piiriületusel olulisi viivitusi, võib nende koguefekt olla oluline, eelkõige aga võivad nad tekitada probleeme liikluse juhtimisel, mis omakorda toob kaasa ummikute ning nendest tulenevate viivituste ohu (vt **13. selgitus**).

Foto 7. Liiklusjuhtimiskeskus Brennersee jaamas



© Euroopa Kontrollikoda, veebruar 2009.

KAUBARONGI TEEKOND MÜNCHENIST BRENNERSEE JAAMA

Enne Münchenist teele asumist (vt **foto 2**, lk. 18) viiakse läbi tehniline ja kaubanduslik kontroll, mille käigus kontrollitakse rongi kompleksust ning pidurite töökorras olekut. Kahe veduriga varustatud rongi juhib üks saksa keelt kõnelev vedurijuht.

Kufsteinis Austria raudteevõrku sisenedes ei ole vaja rongi juures mingeid muudatusi teha, kuna Saksamaa ja Austria kasutuseeskirjad on harmoniseeritud ning vastavad ametkonnad aktsepteerivad ametlikult teatud väikseid erinevusi teineteise standardites. Toetamaks tõusu Brennersee poole lisatakse rongile kolmas vedur (vt **foto 8**).

Brennersee jaamas mäetippu jõudmisel (Austria-Itaalia piiril) eemaldatakse rongilt kaks edaspidi mittevajalikku vedurit. Teostatakse veel järgmised Itaalia ja Austria kasutuseeskirjade erinevusest tulenevad tegevused:

- o juhi vahetus: Itaalia eeskirjad nõuavad kahte itaalia keelt kõnelevat juhti (litsentsitud Itaalias sõitmiseks), kes vahetavad välja ühe saksa keelt kõneleva juhi (litsentsitud Saksamaal ja Austrias sõitmiseks);
- o tagumiste signaaltulede vahetus: Saksamaal ja Austrias on nõutavad rongi tagaosas asuvad valgustpeegeldavad plaadid)³⁰, ent Itaalias on valgustpeegeldavate plaatide asemel nõutavad põlevad tagatuled (vt **foto 9**, lk. 47):

Kuigi enne Münchenist lahkumist viidi läbi tehniline kontroll ning teekond Veronasse on vaid 448 km (seega vähem kui Itaalia eeskirjades nõutud maksimaalsed 700 km), teostatakse Brennersee jaamas veel üks umbes 25 minutit kestev kontroll. See lisakontroll teostatakse sellepärast, et Itaalia raudtee-ettevõtja ei aktsepteeri Saksa raudtee-ettevõtja poolt tehtud tehnilist kontrolli. Tagasiteel pole selline kontroll vajalik, sest Saksa raudtee-ettevõtja aktsepteerib oma Itaalia kolleegide poolt varem tehtud kontrolli.

³⁰ Saksa ja Austria tööeeskirjades sätestatud valgustpeegeldavate plaatide kirjeldused on küll veidi erinevad, kuid mõlemad pooled aktsepteerivad teineteise plaate.

Foto 8. Kaubarong teel läbi Austria Alpide Brennersee jaama poole



© Euroopa Kontrollikoda, veebruar 2009.

- 58.** Selliste kitsaskohtade kõrvaldamisel tehtavate edusammude üleeuroopalist transporti edendav mõju on võrreldav suurtest infrastruktuuriinvesteeringutest saadava tõhususe kasvuga (**tabel 4** toob näite esmatähtsast projektist nr 1). Sellised edusammud eeldaksid pigem liikmesriikide ametiasutuste vahelist paremat koostööd kui infrastruktuuri tehtavaid rahalisi investeeringuid.

TABEL 4

25-MINUTILINE KOKKUHOID NING 25-MINUTILINE VIIVITUS ESMATÄHTSAL PROJEKTIL NR 1

25 minutit

Saksamaal Nürnbergi ja Ingolstadt'i vahele rajatud uuest 2336 miljonit eurot maksnud kiirrongiliinist tulenev kokkuhoid sõiduajas (ELi TEN-T programmi poolne kaasrahastamine summas 134 miljonit eurot)

Itaaliasse sisenemisel Austria-Itaalia piiril Brennersee jaamas tehtavale tehnilisele kontrollile kuluv lisaaeg, sest Itaalia raudtee-ettevõtja ei aktsepteeri oma Saksa kolleegide poolt enne Münchenist lahkumist juba tehtud tehnilist kontrolli

59. Kuigi nende piirangute olemaolu tähtsates raudteekoridorides on Euroopa raudteeringkondades hästi teada, puudub Euroopa tasandil kõiki tähtsaid transporditelgi hõlmav uuring, mis selliseid probleeme täies mahus kirjeldaks, nende mõju kvantifitseeriks ja võimalikke lahendusi pakuks.
60. Üleeuroopaliste transporditelgede süsteemipiirangute leevendamine eeldab liikmesriikidevahelist kokkulepet. Euroopa tasemel on katsed koostööd teha suhteliselt viimase aja arengud, sest ajalooliselt on kahepoolses protsessis edu saavutamine raske olnud. Liikmesriikide institutsioonide raudteetelgede tõhususe parandamiseks tehtavas koostöös on siiski üks olulist edu saavutanud erand (vt **14. selgitus**). Edenevad ka teised taolised algatused (tihti komisjoni poolt ametisse nimetatud koordinaatorite toetusel), nagu nt Brenneri koridoriga tegelev algatus.
61. Ühes valdkonnas on probleemiga tegeletud Euroopa tasandil. 2008. aastal võeti vastu ELi õigusakt, mille eesmärk on kaasa aidata riiklike raudteevõrkude vahelisele veeremi vastastikusele kasutamisele³¹.

³¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta (EÜT L 191/1, 18.7.2008, lk 1).

14. SELGITUS

RAHVUSVAHELINE PÕHJA-LÖUNA KORIDORIS (ROTTERDAM-GENOVA) RAUDTEETRASPORDI KVALITEEDI TÕSTMISE TÖÖGRUPP

Alates 2003. aastast on Saksa, Madalmaade, Itaalia ja Šveitsi raudteeametkonnad teinud koostööd transpordikoridori probleemide analüüsimisel ning lahendamisel. Saavutatud on märkimisväärset edu nt juhtide tunnustamise ning üksteise veeremi heakskiidu menetluste alal. 2008. aastal loodi Euroopa majandus-huvigrupp ning grupi töö juhtimiseks seati sisse programmi juhtimise büroo. Kiideti heaks 14-punktiline tegevuskava, mis peegeldab käesoleva uuringu leidusid, rõhutades üleeuroopalise transpordi põhiliste piirangutena selliste aspektide tähtsust, nagu ERTMSi kasutuselevõtt, kasutuseeskirjad ning rongiperisoonali sertifitseerimine.

JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

- 62.** Raudteefrastastrukturi kaasfinantseerides on EL aidanud pakkuda üleeuroopalisele raudteetranspordile uusi võimalusi. Kulutatud ELi raha eest suurema kasu saamiseks oleks siiski võinud võtta teatud meetmeid.
- 63.** Esmatähtsad projektid on peamiseks mehhanismiks ühenduse vahendite koordineerimisel ja koondamisel. Seetõttu on tähtis, et projektide määratlemine põhineks olemasolevate ja prognoositavate vajaduste analüüsil. Sellegipoolest ei põhine nad senini praeguste ja tulevaste transpordivoogude analüüsil ning ei vasta üleeuroopaliste raudteetelgede lõplikele kirjeldustele (vt punktid 19–24).

1. SOOVITUS

Komisjon peaks **ELi vahendite koondamise eesmärgil** tulevaste esmatähtsate projektide puhul:

- o tegema koostööd liikmesriikide ja raudteeametkondadega tugevdamaks Euroopa tasandil praeguste ja tulevaste transpordivoogudealaseid **teadmisi ning analüütilist baasi**;
- o määratlema need üleeuroopalised koridorid, mille järele on olemas oluline **nõudlus praegu või edaspidi**.

- 64.** Tähtis on ELi infrastruktuuriinvesteeringute koondamine TEN-T programmi alla. TEN-T kaasrahastamise koondamine piiriülestele lõikudele on paranenud, ent valimisse langenud esmatähtsate projektide lõikudel on veel küllalt arenguruumi. Koordinaatorid on avaldanud positiivset mõju, kuid kitsaskohtade analüüs vajab parandamist. Komisjoni Ühtekuuluvusfondi projektide heakskiidumenetlustes oli puuduseid ning TEN-T projektide valikumenetlused vajavad parandamist (vt punktid 25–38).

2. SOOVITUS

Komisjon peaks:

- o tagama, et TEN-T vahendite suunamise otsuste tegemisel võetaks aluseks kõige tähtsamate kitsaskohtadeks olevate lõikude kohta tehtud põhjalikud analüüsid;
- o arendama edasi praegu koordinaatorite poolt täidetud funktsioone ja kaaluma teiste esmatähtsate projektide jaoks täiendavate koordinaatorite nimetamist;
- o tagama ühtekuuluvuspoliitika projektide heakskiitmise menetluste põhjalikkus, eriti tehniliste andmete ülevaatamine, ning seoses märkimisväärse kulude suurenemise ohuga tagama, et projektitaotlused on põhjalikult ette valmistatud, ning kasutama valdkonna häid tavasid, mida on kogutud ajakava ja eelarve raames ellu viidud projektidega;
- o parandama TEN-T programmi valikumenetluste käigus kasutatavate kulude ja tulude analüüside kvaliteeti.

65. ELi kaasrahastatud infrastruktuuriprojektide raames kavandatud infrastruktuur valmis vastavalt tehnilisele kirjeldusele ning pärast valmimist pakkus raudteetranspordi jaoks esmatähtsate projektide võtmelõikudel uusi ja paremaid võimalusi. Ehituse käigus ilmnenu asjaolude tõttu tehti tehnilistes kirjeldustes paljudel juhtudel muudatusi (vt punktid 39–48).

3. SOOVITUS

Komisjon peaks haarama initsiatiivi raudteeinfrastruktuuri projektide alase teabe ning kogemuste vahetamise edendamiseks projektide elluvijate vahel, kasutades selleks varasemaid kogumusi (nt Netlipse projekt).

66. Mõõdetavaid edusamme on saavutatud reisijateveoks mõeldud kiirrongiliinidel, mis toimivad oodatud mahus. ELi kaasrahastatud tavalõikude kasutamist sega- ja kaubavedudeks mõjutavad mitmed faktorid, mistõttu raudteeveod oodatud mahus veel ei toimu. Euroopa raudteevõrgus eksisteerivad endiselt süsteemipiirangud, eriti just piiriületuskohtadel (vt punktid 49–61).

4. SOOVITUS

Komisjon peaks:

- o püüdma suurendada ELi raha eest saadavat kasu, pan-
nes suuremat rõhku piiriülese raudteetranspordi inf-
rastruktuuriga mitte seotud **praktiliste piirangute**
leevendamisele;
- o julgustama ning toetama liikmesriikide **raudteeamet-**
kondade transpordikoridoride tasandil tehtava koostöö
tekkimist (nagu nt Rotterdam-Genova koridoris tehtava
koostöö struktuur), mis tegeleks olemasoleval infrastruk-
tuuril raudteetranspordi sujuvat toimimist takistavate
probleemide lahendamisega.

II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Morten LEVYSOHN, võttis käesoleva aruande vastu 8. septembri 2010. aasta koosolekul Luxembourgis.

Kontrollikoja nimel



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
president

Foto 9. Itaalias nõutud tagatuled enne nende paigaldamist Brennersee jaamas



© Euroopa Kontrollikoda, veebruar 2009.

KOKKUVÕTE EUROOPA PEAMISTEST RAUDTEEALASTEST ÕIGUSAKTIDEST

		Õigusakt	Muudatused	
Organid ja turud	Ühenduse raudteede arendamine	Nõukogu direktiiv 91/440/EMÜ, 29. juuli 1991, ühenduse raudteede arendamise kohta	Direktiiv 2001/12/EÜ Direktiiv 2004/51/EÜ Direktiiv 2007/58/EÜ	
	Euroopa Raudteeagentuur	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 881/2004, 29. aprill 2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur	Määrus (EÜ) nr 1335/2008	
	Litsentsimine	Nõukogu direktiiv 95/18/EÜ, 19. juuni 1995, raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta	Direktiiv 2001/13/EÜ Direktiiv 2004/49/EÜ	
	Raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasud	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/14/EÜ, 26. veebruar 2001, raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise ja raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise kohta	Otsus 2002/844/EÜ Direktiiv 2004/49/EÜ Direktiiv 2007/58/EÜ	
	Riigiabi eeskirjad	Komisjoni teatis – Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta	(2008/C 184/07)	
Ohutus ja koostalitlusvõime	Koostalitlusvõime	Tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ, 19. märts 2001, üleeuroopalise tavaraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta	Direktiiv 2004/50/EÜ Direktiiv 2007/32/EÜ
		Üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime	Nõukogu direktiiv 96/48/EÜ, 23. juuli 1996, üleeuroopalise kiirraudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta	Direktiiv 2004/50/EÜ Direktiiv 2007/32/EÜ
		Ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/57/EÜ, 17. juuni 2008, ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta	
	Ohutus	Raudteeohutus	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ, 29. aprill 2004, ühenduse raudteede ohutuse kohta	Direktiiv 2008/110/EÜ
			Komisjoni määrus (EÜ) nr 653/2007, 13. juuni 2007, ühtse vormi kasutamise kohta Euroopas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/49/EÜ artikli 10 kohaste ohutustunnistuste ja taotlusedokumentide puhul ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/14/EÜ alusel antud ohutustunnistuste kehtivuse kohta	

		Õigusakt	Muudatused
Raudteetöötajad	Vedurijuhid	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/59/EÜ, 23. oktoober 2007, ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta	
	Liikuvad töötajad	Nõukogu direktiiv 2005/47/EÜ, 18. juuli 2005, Euroopa Raudteede Ühenduse (CER) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahelise raudteesektoris piiriüleseid koostalitlusteenuseid osutavate liikuvate töötajate töötingimuste mõningaid aspekte käsitleva kokkuleppe kohta	
Reisijate õigused	Avaliku teenindamise kohustused	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1370/2007, 23. oktoober 2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70	
	Reisijate õigused	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1371/2007, 23. oktoober 2007, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta	

KOOSTALITLUSVÕIME TEHNILISED KIRJELDUSED

Kategooria	Kirjeldus	Viide
Kiirraudtee koostalitluse tehnilised kirjeldused (vastu võetud komisjoni otsusega)	Hoolduse alamsüsteem	
	Kontroll ja signaalimine Kontroll ja signaalimine – parandus	(2002/731/EÜ)
	Infrastruktuuri alamsüsteem	(2002/732/EÜ)
	Energiavarustuse alamsüsteem	(2002/733/EÜ)
	Veeremi alamsüsteem	(2002/735/EÜ)
	Käitamise alamsüsteem	(2002/734/EÜ)
	Kontrolli ja signaalimise alamsüsteem ERTMS ja otsust 2006/679 muutev A lisa	(2006/860/EÜ)
	Kontroll ja signaalimise alamsüsteem ERTMS – komisjoni otsust nr 2006/679/EÜ muutev A lisa ja otsust 2006/860 muutev A lisa	(2008/386/EÜ)
Muudetud Kiirraudtee koostalitluse tehnilised kirjeldused (vastu võetud komisjoni otsusega)	Infrastruktuuri alamsüsteem	(2008/217/EÜ)
	Käitamise alamsüsteemi A lisa ja P9 lisa	(2008/231/EÜ)
	Veeremi alamsüsteem Veerem – parandus	(2008/232/EÜ)
	Energiavarustuse alamsüsteem	(2008/284/EÜ)
	Kontroll ja signaalimine – 30. mai 2002. aasta otsust 2002/731/EÜ muutev A lisa Kontroll ja signaalimine – 30. mai 2002. aasta otsust 2002/731/EÜ muutva A lisa parandus	(2004/447/EÜ)
	Kontroll ja signaalimine – ning otsust 2006/860 muutev A lisa kiir- ja tavaraudtee jaoks	(2007/153/EÜ)

Kategooria	Kirjeldus	Viide
Tavaraudtee koostalitluse tehnilised kirjeldused (vastu võetud komisjoni otsuste / määrustega)	Kaubavedude telemaatikarakendused	(62/2006/EÜ)
	Tavaveeremi müraaspektid	(2006/66/EÜ)
	Kontroll ja signaalimine	(2006/679/EÜ)
	Kontroll ja signaalimine	(2009/561/EÜ)
	Kontrolli ja signaalimise alamsüsteem ERTMS ja komisjoni otsust nr 2006/679/EÜ muutev A lisa	(2006/860/EÜ)
	Kontrolli ja signaalimise alamsüsteem ERTMS – komisjoni otsust nr 2006/679/EÜ muutev A lisa ja otsust 2006/860 muutev A lisa	(2008/386/EÜ)
	Veerem– kaubavagunid – otsuste 2006/861/EÜ ja 2006/920/EÜ muudatused	(2006/861/EÜ) (2009/107/EÜ)
	Käitamine ja liikluskorraldus – otsuse 2006/861/EÜ muudatuse P5 lisa ja 2006/920/EÜ muudatuse P9 lisa	(2006/920/EÜ) (2009/107/EÜ)
	ERTMSi arenduskava	(2009/561/EÜ)
Nii kiir- kui ka tavaraudteevõrgustiku suhtes kohaldatavad koostalitluse tehnilised kirjeldused (vastu võetud komisjoni otsusega)	Ohutus raudteetunnelites	(2008/163/EÜ)
	Liikumispuudega isikud	(2008/164/EÜ)

ÜLEEuroopalise transpordivõrgu esmatähtsate projektide nimekiri

„Esseni projektid” (1996. aasta üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad suunised)	Esmatähtsad projektid (EP) (2004. aasta üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevad ühenduse suunised)
Kiirrongiliiklus/kombineeritud transport põhja–lõuna suunal: Nürnberg- Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin Brenneri telg; Verona-München	EP1 Raudteetelg Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
Kiirraudtee (Pariis–Brüssel–Köln–Amsterdam–London)	EP2 Kiirraudteetelg Pariis–Brüssel–Köln–Amsterdam–London
Lõunasuunaline kiirrongiliiklus: Madrid–Barcelona–Perpignan–Montpellier; Madrid–Vitoria–Dax	EP3 Kiirraudteetelg Lissabon/Porto-Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours
Ida kiirraudteetelg	EP4 Ida kiirraudteetelg
Betuwe liin	EP5 Betuwe liin
Kiirrongiliiklus / kombineeritud transport: Lyon-Trieste	EP6 Raudteetelg Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukraina piir
	EP8 Mitmeliigilise transpordi telg Portugal/Hispaania-ülejäanud Euroopa
Raudteetelg Cork-Dublin-Belfast-Stranraer	EP9 Raudteetelg Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
Sundi püsiühendus	EP11 Sundi püsiühendus
Põhjamaade kolmnurk (raudteed/maanteed)	EP12 Põhjamaade kolmnurk (raudteed/maanteed)
Atlandi ookeani ranniku pealiin	EP14 Atlandi ookeani ranniku pealiin
	EP16 Kaubaraudteetelg Sines-Madrid-Pariis
	EP17 Raudteetelg Pariis-Strasbourg-Stuttgart-Viin-Bratislava
	EP19 Kiirraudteede koostalitlusvõime Pürenee poolsaarel
	EP20 Fehmarn Belti raudteetelg
	EP22 Raudteetelg Ateena-Sofia-Budapest-Viin-Praha-Nürnberg/Dresden
	EP23 Raudteetelg Gdansk-Varssavi-Brno/Bratislava-Viin
	EP24 Raudteetelg Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
	EP26 Raudtee-/maanteetelg Iirimaa/Ühendkuningriik/Mandri-Euroopa
	EP27 „Rail Baltica” telg Varssavi-Kaunas-Riia-Tallinn-Helsingi
	EP28 „Eurocaprail” Brüssel-Luxembourg-Strasbourg raudteeteljel
	EP29 Joonia/Aadria ühendvedude koridori raudteetelg

AUDITIS KASUTATUD ELI KAASRAHASTATUD INFRASTRUKTUURI LÕIKUDE VALIM

1. Auditi käigus analüüsiti 21st ELi poolt kaasrahastatud lõigust (ja nendega seotud rahastamisotsustest) koosnevat valimit. Lõigud olid seotud kaheksa esmatähtsa projektiga (1, 2, 3, 5/24, 6, 4/17, 19, 23). Lisainfo valimi kohta on toodud allolevas tabelis.
2. Valim hõlmas suurt osa ELi raudteeinfrastruktuuri tehtud investeeringutest. Kokku hõlmas valim ELi investeeringuid 8683 miljoni euro suuruses summas (1613 miljonit eurot TEN-T programmist ja 7070 miljonit eurot Ühtekuuluvusfondist, ISPast ning ERDFist), mis vastab 77%-le neile kaheksale esmatähtsale projektile antud ELi kogu kaasrahastamise mahust ning 36%-le nende projektide kõikidest allikatest kokku pärinevate koguinvesteeringute mahust.
3. Valimis sisaldunud lõigud olid võimaluse korral:
 - o lõigud, mis olid juba valmis või valmimisjärgus,
 - o piiriülesed või kitsaskohtadeks olevad lõigud,
 - o asusid tähtsates kauba- ja reisijateveokoridorides (eeldusel, et nad kattusid teatud määral ERTMSi koridoridega),
 - o ühendused EU-15 ja EU-10 liikmesriikide vahel,
 - o lõigud, mille puhul kasutati erasektoripoolset rahastamist,
 - o olulised Alpe läbivad tunnelilõigud.

AUDITI KÄIGUS ANALÜÜSITUD TEN-T, ÜHTEKUULUVUSFONDI VÕI ERDFI POOLT KAASRAHASTATUD ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE LÕIGUD

		Reisijateveo liinid	Segakasutuses olevad liinid	Kaubaliinid
Valminud lõigud	Kasutuses	Berliini pearaudteejaam (DE) [TEN-T] Frankfurt-Köln (DE) [TEN-T] Nürnberg-Ingolstadt (DE) [TEN-T] TGV Est 1. järk (FR) [TEN-T] Madrid-Valladolid (ES) [CF, ERDF, TEN-T] Madrid-Barcelona (ES) [CF, TEN-T] HSL Zuid (NL) [TEN-T]	Pioltello-Treviglio (IT) [TEN-T] Raca-Trnava-Piestany (SK) [CF] Rooma-Napoli (IT) [ERDF, TEN-T] Messina-Patti (IT) [ERDF]	Betuwe liin (NL) TEN-T
	Ootavad kasutuselevõttu		Perpignan-Figueras (FR, ES) [TEN-T] Bologna-Firenze (IT) [TEN-T]	
Ehitusjärgus olevad lõigud		Madrid-Levante (ES) [CF, ERDF, TEN-T]	Karlsruhe-Basel (DE) [TEN-T] Kufstein-Innsbruck (AT) [TEN-T] Linz-St Polten (AT) [TEN-T] Varssavi-Gdynia (PL) [CF]	
Kavandamise ja uuringute faasis olevad lõigud			Brenneri baastunnel (AT, IT) [TEN-T] Lyon-Torino baastunnel (FR, IT) [TEN-T]	

KOMISJONI POOLT RAUDTEE ESMATÄHTSATE PROJEKTIDE JAOKS AMETISSE NIMETATUD KOORDINAATORID

Raudtee esmatähtis projekt	Koordinaator
1	Pat Cox
3	Carlo Secchi
6	Laurens Jan Brinkhorst
17	Péter Balázs
19	Carlo Secchi
22	Gilles Savary
27	Pavel Telička
ERTMSi rakendamine	Karel Vinck

AUDITI KÄIGUS KONTROLLITUD ELI KAASRAHASTATUD INFRASTRUKTUURI LÕIKUDE EHTITUSE JA KASUTUSE OLUKORD

		Kasutusvalmidus			Kasutuse määr				
		Ehitus lõpetatud	Ehitusjärgus	Kasutusvalmis	Täiel määral kasutuses	Võetakse täiel määral kasutusse	Eeldab muid transpordivõrgus tehtavaid töid	Potentsiaali täielik kasutamine pole lühiajalises ja keskmises perspektiivis tõenäoline	Pikaajalisemad lõigud
Kaubavedude lõik	Betuwe liine	✓		✓			✓		
Tavaraudteelõigud (segakasutus)	Lyon-Torino baastunnel		✓						✓
	Brenneri baastunnel		✓						✓
	Varssavi-Gdańsk		✓			✓			
	Linz-St. Polten		✓			✓			
	Kufstein-Innsbruck		✓				✓		
	Karlsruhe-Basel		✓			✓			
	Bologna-Firenze	✓						✓	
	Perpignan-Figueras	✓					✓		
	Messina-Patti	✓		✓				✓	
	Rooma-Napoli	✓		✓				✓	
	Raca-Trnava-Piestany	✓		✓				✓	
	Pioltello-Treviglio	✓		✓				✓	
Reisijatevedu	Madrid-Levante		✓			✓			
	HSL Zuid	✓		✓		✓			
	Madrid-Barcelona	✓		✓	✓				
	Madrid-Valladolid	✓		✓	✓				
	TGV Est (1. järk)	✓		✓	✓				
	Nürnberg-Ingolstadt	✓		✓	✓				
	Frankfurt-Köln	✓		✓	✓				
	Berliini pearaudteejaam	✓		✓	✓				

ÜLEVAADE AUDITI KÄIGUS ÜLEEuroopaliste Raudteetelgede Piiriületuskohtadel Tähelestatud Süsteemipiirangutest

RÖÖPMELAIUS

1. Enamus Euroopa Liidu raudteesid kasutab UIC¹ standardile vastavat rööpmelaiust. Tähtsaks erandiks on aga Hispaania raudteevõrk, kus kasutatakse laiemat rööpmelaiust. Rööpmelaiuse erinevus tähendab, et Prantsusmaa ja Hispaania vahel saavad peatumata sõita vaid spetsiaalse rööpmelaiuse kohandussüsteemiga varustatud reisirongid; kõik teised rongid peavad piiril peatuma. Piiri ületavad kaubarongid kas laaditakse ümber või vahetatakse spetsiaalsetes keskustes nende teljed (vt **foto 6**). Rööpmelaiuse probleemi lahendatakse infrastruktuuriinvesteeringutega (sellega on seotud neli auditi käigus kontrollitud lõiku, mis asuvad esmatähtsatel projektidel nr 3 ja 19):

- o Hispaania AVE kiirrongivõrk ehitatakse UIC-rööpmelaiust kasutades ning see kavandatakse ühendada Prantsuse võrku Perpignani ja Figuerase ning Iruni ja Hendaye vahel;
- o Hispaania raudteevõrgu neis kohtades, kus UIC- ning Püreneee poolsaarel kasutatava rööpmelaiusega liinid kohtuvad, tagatakse koostalitlusvõime rööppaaside vahetamise keskustes (nt Chamartini jaama juures Madridis ja Medina del Campo lähedal).

¹ Union International de Chemins de Fer.

VEOENERGIA

2. Mõningate riikide süsteemide koostalitlusvõime on endiselt raskendatud, kuna naaberriigi raudtee elektrivarustuses kasutatakse erinevaid standardeid ning see tekitab probleeme piiriületuskohtadel (vt **selgitus A**). Tulenevalt märkimisväärsetest kuludest ja tehnilisest keerukusest on ebatõenäoline, et see probleem lahendatakse spetsiaalsete energiavarustusse tehtavate investeeringutega riikide tasandil ja praktikas kasutatakse pragmaatilisi lahendusi. Kui elektrisüsteemid ei ole koostalitlusvõimelised, siis kas:

- o ühesüsteemsed rongid peatuvad vedurite vahetuseks piiril, seejuures kulub vähemalt 15 minutit manööverdamisele, millele lisandub täiendavate viivituste oht;

VII LISA

- o raudtee-ettevõtjad varustavad oma vedurid seadmetega, mis töötavad mitmes elektrisüsteemis või;
- o kasutatakse diiselveidureid, mis on laialt levinud hoolimata sellest, et neid peetakse vähemtõhusateks ja keskkonnavaenulikumateks.

RONGI PIKKUS

3. Riikide raudteevõrkudes lubatud rongide pikkused võivad isegi sama transpordikoridori raames erineda. Piirangud tulenevad tihti infrastruktuuri omadustest nagu nt möödumiskohtade olemasolu, järsud kurvid või suured kallakud (nt Alpe ületavatel liinidel). Näiteks Prantsusmaal on rongide maksimaalseks pikkuseks 600 meetrit, ent Hispaanias on lubatud vaid 450 meetrit (esmatähtis projekt nr 3). Kahe riigi rööpmelaiuse erinevust arvestamata kasutatakse prantsuse poolel kas ainult kuni 450 meetri pikkuseid kaubaronge või, kui riiki sisse või sealt välja sõites tahetakse kasutada pikemaid ronge, siis peab arvestama rongide lahti- ja kokkuhaakimisele kuuluva lisaajaga, millele võivad piiril lisanduda täiendavad viivitused.

SELGITUS A

NÄITED ELEKTRISÜSTEEMIDE KOOSTALITLUSVÕIMEST

Saksamaa ja Austria elektrisüsteemid on koostalitlusvõimelised ja seega ei ole probleeme ka ühesüsteemsetel veduritel. Küll aga ei ole koostalitlusvõimelised Madalmaade ja Saksamaa (esmatähtis projekt nr 5) ning Austria ja Itaalia (esmatähtis projekt nr 1) süsteemid. See tekitab probleeme sellistes piiriületuskohtades nagu Brennersee.

RONGIJUHTIMIS- JA (SIGNAALIMIS)SÜSTEEMID

4. Euroopa Liidus on kasutusel enam kui 20 erinevat omavahel mitteühilduvat juhtimis- ja (signaalimis)süsteemi, mis kujutab endast suurt takistust üleeuroopalisele koostalitlusvõimele. ERTMSi abil püütakse erinevate riikide juhtimissüsteemide asendamisega kaasa aidata ühtse Euroopa raudteesüsteemi loomisele. See edendab ka kiirrongiliiklust, parandab liinide läbilaskevõimet ning ohutust. ERTMSil on kaks põhilist koostisosa: riikide praeguseid süsteeme asendav rongide automaatne kaitse-süsteem nimega Euroopa rongijuhtimissüsteem (ETCS) ning rongi ja raudteeliini vaheline kõne- ja andmesidesüsteem (GSM-R). ERTMSi kohta on liikmesriikidel kokku lepitud Euroopa arengukava². Praeguste kavade kohaselt kestab selle rakendamine aga kaua ja on tihti seotud olemasolevate juhtimissüsteemide asendamise ajakavadega. Rakendusfaasis ei ole ERTMS kasutusel kogu transpordikoridoris ning mõnel lõigul toimivad vaid olemasolevad süsteemid. Seega peavad vedurid olema varustatud nii ERTMSi kui ka olemasolevate süsteemidega, millega raudtee-ettevõtjale kaasnevad kõrgemad paigaldus- ja hoolduskulud. See kehtib eriti kaubavedudel kasutatavate vedurite kohta, mis liiklevad tavaliselt mitmetel erinevatel liinidel.

² Komisjoni 22. juuli 2009. aasta otsus, millega muudetakse otsust 2006/679/EÜ seoses üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku kontrolli ja signaalimise alastsüsteemi koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse rakendamisega („Euroopa arengukava“), [K(2009) 5607 (lõplik)].

ERINEVUSED KASUTUSEESKIRJADES

5. Igal liikmesriigil on riigi raudteedel kasutamiseks oma kasutuseeskirjad (sarnaselt liikluseeskirjadega). Eeskirjadega sätestatakse põhilised rongide seadmete ohutusega seotud elemendid ning määratakse, kuidas vedurijuhid erinevates liiklusolukordades käituma peavad. Mõnel juhul on üksteisega piirnevatel liikmesriikidel üldjoontes sarnased kasutuseeskirjad ning naabrite kasutuseeskirju aktsepteeritakse nii palju, et rongid saavad liikuda ilma piiridel peatumata (nt Saksamaa ja Austria). Paljudel teistel juhtudel aga peavad rongid erinevate üksteisega piirnevate raudteevõrkude kasutuseeskirjade erinevusest tulenevalt piiril peatuma ja ronge kohandama (sellised erinevused on näiteks tagatulesid käsitlevad eeskirjad, juhtide arv, tulekustutid jne) või vedureid vahetama (vt **13. selgitus**). Kuigi taolised kohandused ei tekita iseenesest olulisi viivitusi, muudab rongide piiridel peatamine keerulisemaks liiklusjuhtimise ning toob kaasa täiendavate viivituste ohu.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta.

VEEREMI VASTASTIKUNE AKTSEPTEERIMINE

6. Tagamaks, et veerem sobib raudteeinfrastruktuuril kasutamiseks, peab seda tehniliselt kontrollima (seda protsessi nimetatakse homologiseerimiseks). Kontrollid viiakse läbi liikmesriigi raudteeohutuse eest vastutava ametkonna poolt, kes käsitleb sobivust riigi infrastruktuuriga ning nende põhjal väljastatakse veeremile sertifikaadid. Kui vedurid või vagunid tahavad aga liigelda mitme liikmesriigi raudteevõrgus, peavad nad läbima kontrolli igas riigis. See võib olla aeganõudev ja mõnikord ka kallis protsess. Euroopa raudteevõrgu üldise lihtsustamise huvides on see, et ühes liikmesriigis heaks kiidetud veeremit võib kasutada ka teise liikmesriigi raudteevõrgus. See ei ole alati nii ja rongid, mille veduritel puudub luba teises liikmesriigis liiklemiseks, peavad piiril peatuma ning vedureid vahetama (isegi siis, kui muidu puuduvad koostalitlusvõime- või muud piirangud). Olukorra parandamiseks võetakse Euroopa Liidu tasandil meetmeid³.

RONGIPERSONALI SERTIFITSEERIMINE

7. On tähtis, et rongipersonali ja raudteeliikluse juhtimiskeskuste vaheline suhtlus toimiks ja et rongipersonal oleks võimeline rongi juhtima vastavalt kasutuseeskirjadele. Vaid ühe liikmesriigi raudteevõrgus liiklevate rongide puhul on nende tingimuste tagamine suhteliselt lihtne. Üleeuroopalistel liinidel, kus rongid läbivad mitmeid raudteevõrke, on olukord keerulisem, sest personal peab võib olla rääkima erinevaid keeli ja olema võimeline sõitma mitme liikmesriigi kasutuseeskirju järgides. Seega on veel üheks piiridel peatumise põhjuseks rongipersonali vahetamine. Raudtee-ettevõtjad kavandavad üleeuroopalisi liine tihti pragmaatiliselt nii, et rongipersonali vahetamine toimub samaaegselt teiste erinevatest kasutuseeskirjadest tulenevate tavaliselt piiridel tehtavate toimingutega nagu nt vedurite vahetamine ja rongide üleandmine teisele raudtee-ettevõtjale. Kavandatud on ka seda, et vedurijuhid saaksid ühe tööpäeva sees koju naasta. Olukordades, kus üleeuroopaliste raudteevõrkude raames on vaja peatumata riigipiire ületada, nt kiirrongiliinide puhul, tuleb leida lahendused rongipersonali koolituse ja sertifitseerimise jaoks (vt **selgitus B**). Olukorra parandamiseks võetakse Euroopa Liidu tasandil meetmeid⁴.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta direktiiv 2007/59/EÜ ühenduse raudteesüsteemis vedureid ja ronge juhtivate vedurijuhtide sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 3.12.2007, lk 51).

PIIRIÜLESED LAHENDUSED RONGIPERSONALI SERTIFITSEERIMISE KÜSIMUSES

Esmatähtsa projekti nr 2 **Pariis-London** kiirrongiliini lõigul leppisid prantsuse ja inglise raudteeametkonnad kokku ühises sõnavaras, mis võimaldab erikoolituse saanud rongijuhtidel sõita terve liini ulatuses.

Esmatähtsa projekti nr 4 **Mannheim-Metz** lõigul, mis on ajalooliselt olnud keeruliseks piiriületuskohaks, lepitati kokku spetsiaalses koolitusprogrammis, mille raames antakse saksa ja prantsuse rongipersonalile erisertifitseering.

TEHNILISED JA KAUBANDUSLIKUD KONTROLLID

8. Tehniliste ja kaubanduslike kontrollide tegemiseks on kaks põhjust. Esiteks on mõne riigi eeskirjadega määratletud maksimaalsed välbad, mille järel veerem peab läbima rongi ohutuse tagamiseks mõeldud kontrolli (nt Itaalias on maksimaalseks välbaks 700 km). Ühel juhul aga täheldati, et piirijaamas nõuti keset reisi tehnilise kontrolli tegemist hoolimata sellest, et reisi pikkus oli lühem maksimaalselt lubatust. Teiseks võtavad piiriüleste raudteevedude (eriti kaubavedude) puhul erinevad kaubanduspartneritena tegutsevad raudtee-ettevõtjad piiri ületamisel tavaliselt üle ka vastutuse ajaks, mil rong on nende raudteevõrgus. Tavaliselt teostavad mõlemad raudtee-ettevõtjad oma tehnilised ja kaubanduslikud kontrollid, mis tähendab sisuliselt samade kontrollide kahekordset tegemist. Ühel juhul täheldati kahe liikmesriigi raudtee-ettevõtjate koostööd teineteise tehtud kontrollide aktsepteerimise nimel. Selline vastastikusel usaldusel põhinev rongide üleandmine võib piirijaamades aega kokku hoida (vt **selgitus C**). Olukorra parandamiseks võetakse direktiivi 2008/57/EÜ kohaselt Euroopa Liidu tasandil meetmeid.

USALDUSEL PÕHINEV RONGIDE ÜLEANDMINE BRATISLAVA IDA RAUDTEEJAAMAS

Rongide piiriterminalis üleandmiseks viisid nii Austria kui Slovakkia raudtee-ettevõtjad läbi eraldi tehnilised ja kaubanduslikud kontrollid, mis kestsid kummalgi poolel vähemalt 30 minutit. Mittevajaliku viivituse lühendamiseks töötatakse välja vastastikust kokkulepet, mille raames viiks kontrollid läbi vaid üks raudtee-ettevõtja ja teine aktsepteeriks neid. Sellise lahendusega võiks kokku hoida 30 minutit.

REAALAJAS LIIKLUSE JUHTIMISSÜSTEEM

9. Reaalajas toimiv liikluse juhtimissüsteem on eriti oluline lõikudel, kus on ummikute tekkimise oht, nagu nt kitsaskohad ja piiriületuskohad, kus paljud üle-euroopalised rongid peatuma peavad (auditi käigus vaadeldud esmatähtsatel projektidel on sellisteks näideteks Emmerich Madalmaade-Saksamaa piiril ning Brennersee Austria-Itaalia piiril (vt **foto 7**)). Ummikud võivad seal tekkida juhul, kui rongid ei saabu neile naaberriigi raudteevõrku sisenemiseks määratud teenindusajaks ning peavad jääma ootama uue teenindusaja määramist. Taoliste olukordadega toimetulekuks on tähtis omada reaalajas informatsiooni rongide asukoha kohta ning tagada suhtlus naaberriikide liiklusjuhtide vahel. Keeruliste kommunikatsioonivahendite omamine pole tähtis (nt aitas hollandi ja saksa liiklusjuhtide vahelist suhtlemist Emmerichis parandada telefoni ja e-posti kasutamine). Kuigi erinevate riikide liiklusjuhtimissüsteeme ühendavate tõhusate IT-põhiste lahenduste loomine seisab alles ees, on juba praegu väljatöötamisel projektid, mille eesmärk on parandada raudtee-ettevõtjatele nende rongide liikumise kohta reaalajas edastatavat teavet (vt **selgitus D**).

EUROPTIRAILS

Europtirails rakendus (alates 2007. aastast RailNetEurope vastutusel) võimaldab esimest korda Euroopa raudteeliiklust reaalajas juhtida, aidates seejuures leida kohad, kus kvaliteet vajab veel parandamist. Rakendust võiks nt kavandatud ja tegeliku sõiduaja võrdlemise teel kasutada ka liinide toimimise tõhususe hindamiseks.

KOMISJONI VASTUSED

KOKKUVÕTE

II. Esimene taane

Komisjon nõustub, et esmatähtsate projektide kindlaksmääramisel ei ole lähtunud tegelike ja ennustatavate transpordivoogude analüüsist. Tuleb aga arvesse võtta, et üksikprojektide ja terve võrgu uuringutest ei ole veel tehtud lõplikke järeldusi, mistõttu nende uuringute tulemusi ei saa esialgu kasutada.

Komisjonile tundub, et põhiliste üleeuroopaliste raudteetelgede lõpliku kirjelduse väljatöötamine on väga keeruline, kuna need teljed muutuvad pidevalt olenevalt rändest, kaubavoogudest ja geopoliitika suundumustest. Kuid ka komisjon on seisukohal, et peavõrgustik tuleb kindlaks määrata objektiivsete kriteeriumide alusel. Seega tuleb esmatähtsad projektid ka edaspidi kindlaks määrata nõukogu ja Euroopa Parlamendi poliitilisel kokkuleppel, tuginedes senisest enam objektiivsetele andmetele.

II. Teine taane

Komisjon tervitab kontrollikoja järeldust, et positiivsetele muutustele aitasid kaasa TEN-T-poolse kaasrahastamise koondamine piirialadele ja koordinaatorite töö. Komisjon nõustub järeldusega, et kitsaskohtade kindlaksmääramiseks tuleb veel tööd teha, ning astub selleks konkreetseid samme.

Komisjonile tundub, et projektide heakskiitmise menetlused on töökindlad, eriti pärast nende põhjalikku ümberkorraldamist 2007.–2013. aasta programmiperioodiks. Edu saavutamisele aitas oluliselt kaasa asjaolu, et programmide koostamisel hakati arvestama Ühtekuuluvusfondi, võeti konkreetseid meetmeid projektide ettevalmistamise ja dokumenteerimise parandamiseks ning parandati nende suhtes läbiviidavate komisjoni hindamiste kvaliteeti.

II. Kolmas taane

Komisjonil on hea meel TEN-T ja Ühtekuuluvusfondi kaasrahastatud projektide tulemustele antud positiivse hinnangu üle. Ta tahaks rõhutada, et nagu punktis 47 märgib ka kontrollikoda, ei avalda kulude suurenemine mõju ELi eelarvele, kuna ELi rahaline panus projektis määratakse kindlaks projekti alguses.

II. Neljas taane

Komisjon nõustub kontrollikoja järeldusega, et reisijateveoks mõeldud kiirrongiliinidel on tehtud mõõdetavaid edusamme, ning kavatseb parandada olukorda ka segakasutuseks ning kaubavedudeks mõeldud tavaliliinidel.

III. Esimene taane

Komisjonil juba on tihedad kontaktid liikmesriikide ja raudteeametkondadega ning ta jätkab nendega koostöö tegemist. Praegu sidusrühmadega TEN-T suuniste üle peetava arutelu käigus loodab komisjon saada ideid selle kohta, kuidas oleks kõige parem kindlaks määrata need üleeuroopalised koridorid, mille järele on oluline nõudlus praegu või edaspidi.

III. Teine taane

Ka komisjon on seisukohal, et koordinaatorite roll on ülitähtis, ning nimetas 8. juunil 2010 veel kolm koordinaatorit. Nüüd on koordinaatoreid üheksa.

Komisjon nõustub järeldusega, et kitsaskohtade kindlaksmääramiseks tuleb veel tööd teha, ning astub selleks täiendavaid samme. Euroopa koordinaatorid on analüüsinud nende vastutusel olevate esmatähtsate projektide kitsaskohti. Komisjon on kitsaskohtadest esitanud ülevaate ka oma aastaaruannetes.

KOMISJONI VASTUSED

SISSEJUHATUS

III. Kolmas taane

Komisjonile tundub, et ühtekuuluvuspoliitika valdkonna 2007.–2013. aasta programmiperioodi projektide heakskiitmise menetlused on töökindlad. Komisjoni eesmärk on neid veelgi parandada ning ta on projektide ettevalmistamise parandamiseks ette näinud märkimisväärsed vahendeid.

Komisjon tervitab kontrollikoja tähelepanekut, et TEN-T valikumenetlusi on parandatud, ning nõustub järeldusega, et TEN-T menetluste kulude ja tulude analüüse saab veelgi paremini ära kasutada. TEN-T täitevasutus teebki selle nimel tööd, kuid kuna TEN-T rahastab projektidest vaid väikest osa võrreldes liikmesriikidega, on loomulik, et kulutuste ja nende tulemuslikkuse hindamine on liikmesriikide ülesanne, eriti pidades silmas, et andmed ja analüüside aluseks olevad eeldused pärinevad neilt.

III. Neljas taane

Ka komisjon on seisukohal, et kogemuste vahetamine projektide elluvijate vahel on oluline. TEN-T täitevasutus aitab sellele kaasa, korraldades oma tavapärastel aruteluseminaridel eeskätt raudteesektorit käsitlevat mõttevahetust hea tava praeguste ja tulevaste kasutajatega ning teabevahetust projekti läbivijate vahel.

III. Viies taane

„Praktiliste piirangute” leevendamiseks on komisjon välja töötanud koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse ning kavatses tööd selles valdkonnas jätkata. Nimetatud probleemidele pööravad erilist tähelepanu ka Euroopa koordinaatorid.

11. 6. joonealune märkus

Arvnäitajad, mida komisjon esitab dokumentides investeeringute kohta, põhinevad liikmesriikide esitatud andmetel. Komisjon tunnistab, et finantsandmete kvaliteet võiks olla parem, kuid kinnitab, et on teinud märkimisväärsed jõupingutusi, mille tulemusel on tema 2010. aasta juuni aruandes esitatud andmete kvaliteet palju parem kui varasemates aruannetes.

14.

Komisjon rõhutab, et enne 2007. aastat võeti kõik Ühtekuuluvusfondist toetatavad projektid vastu Üksikotsusega vastavalt eelarves eraldatud vahenditele. Esmatähtsate projektide õiguslik alus kehtib alles alates 2004. aastast.

KOMISJONI VASTUSED

TÄHELEPANEKUD

22.

Kontrollikoja väidet, et esmatähtsad projektid ei vasta üleeuroopaliste raudteetelgede lõplikele kirjeldustele, mõistab komisjon selliselt, et vaja on saavutada üldine kokkulepe selle kohta, missugused raudteeteljed on põhiteljed, ning eesmärgiks tuleb seada, et need teljed püsiksid võimalikult muutumatuna.

Komisjonile tundub, et põhiliste üleeuroopaliste raudteetelgede kirjeldamine on tõenäoliselt väga keeruline, kuna need teljed muutuvad pidevalt olenevalt rändest, kaubavoogudest ja geopoliitika suundumustest. Kuid ka komisjon on seisukohal, et peavõrgustik tuleb kindlaks määrata objektiivsete kriteeriumide alusel. Seetõttu tuleb esmatähtsad projektid ka edaspidi kindlaks määrata nõukogu ja Euroopa Parlamendi poliitilisel kokkuleppel, tuginedes senisest enam objektiivsetele andmetele.

22. Kolmas taane

Komisjon mõonab, et ühendused teatavate tähtsate sadamatega ei kuulu esmatähtsate projektide hulka, kuid osutab sellele, et paljud niisugused ühendused kuuluvad. TEN-T läbivaatamise käigus esitas komisjon 4. mail 2010 töödokumendi TEN-T tulevase võrgustiku kindlaksmääramise meetoditega. See peaks aitama vältida kontrollikoja kirjeldatud olukorra kordumist.

4. selgitus

Komisjon mõonab, et Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) koridorid ei kattu täielikult esmatähtsate projektidega. Infrastruktuur ja veerem peavad vastama teatavatele ERTMSi nõuetele. TEN-T läbivaatamise eesmärk on nimetatud probleem lahendada. Selleks kaalutakse võimalust arvata ERTMSi koridorid esmatähtsate projektide hulka.

Komisjonile teadaolevalt esitavad Poola ametiasutused 2010. aasta lõpul taotluse kaasrahastada Varssavist Gdyniani ulatuva Poola põhja-lõunasuunalist telge 386 miljoni euroga, kusjuures taotlusega on hõlmatud ka ERTMS.

23.

Komisjon nõustub seisukohaga, et nimetatud esmatähtsate projektide rakendusala tuleb läbi vaadata. Seda tehakse TEN-T läbivaatamise käigus.

24.

Komisjon nõustub, et esmatähtsate projektide kindlaksmääramisel ei ole lähtutud tegelike ja ennustatavate transpordivoogude analüüsist. Tuleb aga arvesse võtta, et üksikprojektide ja terve võrgu uuringutest ei ole veel tehtud lõplikke järeldusi, mistõttu nende uuringute tulemusi ei saa esialgu kasutada.

KOMISJONI VASTUSED

Kontrollikoda kinnitab ka ise, et komisjon tunnistab vajadust vaadata TEN-T poliitika läbi. See läbivaatamine on praegu käimas ja selle käigus uuritakse TEN-T tulevase võrgustiku kindlaksmääramise meetodeid.

29.

Komisjon on seisukohal, et ELi poolse rahastamisega on kaasnenud väga suur mõju kõikidele kontrollikoja poolt auditis käsitletud TEN-T lõikudele. Muu hulgas on parandatud projektide esialgset kava ja vähendatud nendega seotud riske.

30.

Komisjon on seisukohal, et neis riikides, kus Ühtekuuluvusfond projekte rahastab, ei viidaks paljusid raudteeprojekte, sealhulgas piiriüleseid lõike hõlmavaid projekte üldse ellu, kui neid ei kaasrahastaks EL Ühtekuuluvusfondi või ERFi kaudu. Sellised projektid aitavad parandada juurdepääsetavust ja tõhusust kõikide kasutajate jaoks. Kehtivate tingimuste kohaselt tuleb eelistada tehniliselt ja majanduslikult küpseid projekte, mida saab programmiperioodi jooksul ellu viia. Vastasel juhul ei oleks fondist abisaajate jaoks kasu.

Määruse (EÜ) nr 1083/2006 artiklis 39 esitatud suurprojektide määratlust on muudetud selliselt, et liikmesriikidel oleks lihtsam esitada suuri piiriüleseid projekte.

33.

Komisjon nõustub järeldusega, et kitsaskohtade kindlaksmääramiseks tuleb veel tööd teha, ning astub selleks täiendavaid samme. Euroopa koordinaatorid on analüüsinud nende vastutusel olevate esmatähtsate projektide kitsaskohti. Komisjon on kitsaskohtadest esitanud ülevaate ka oma aastaaruannetes.

34.

Komisjon on täiustanud ERFi ja Ühtekuuluvusfondi 2007.–2013. aasta suurprojektide raames kaasrahastatavate projektide heakskiidumenetlusi. Eelarvelistel põhjustel kiideti 2000.–2006. aastal Ühtekuuluvusfondi kaasrahastatavad suurprojektid sageli heaks lõikhaaval. Seetõttu ei tarvitse üksiklõikude ettevalmistamise kvaliteet kajastada terve telje ettevalmistamise ja arendamise kvaliteeti.

35.

Komisjoni asjaomaste talituste omavahe- lised nõupidamised (nn talitustevahelised konsultatsioonid) on kogu aeg olnud hindamise ja heakskiitmise protsessi tähtsaim osa.

2007.–2013. aasta programmiperioodil on komisjon teinud Jaspersi algatuse, mille raames osutatakse uutele liikmesriikidele tehnilist abi, aidates projektide kvaliteeti parandada juba nende algetapis. Suurprojektide hindamiseks vajalike tehniliste nõuannete saamiseks on ta sõlminud ka lepingu välisekspertidega.

Liikmesriikidega koostöös hallatavate projektide puhul vastutab projekti teostaja selle eest, et projekti tehniline kirjeldus oleks piisav. Raudtee infrastruktuuri tehnilist taset aitab märkimisväärselt parandada tehniliste kirjelduste vastuvõtmine (vt I lisa). Eelarvelistel kaalutlustel kiideti Madrid-Levante projekt heaks järk-järgult osade kaupa ja mitte ühekorraga, kuna tegemist on 940 kilomeetri pikkuse kiirraudteevõrgustikuga. Selle projekti kohta küsiti ka Euroopa Investeeringupanga arvamust ja tema soovitusi võetakse järk-järgult arvesse. Euroopa Investeeringupank peab kõnealuse projekti rahastamist põhjendatuks ja annab sellele suuri laene lisaks Ühtekuuluvusfondi toetusele.

KOMISJONI VASTUSED

Komisjon ei nõustu järeldusega, et kulud suurenesid põhjustel, millele oli osutanud Euroopa Investeerimispank, ning on seisukohal, et seda põhjustasid punktis 46 osutatud asjaolud.

37. Esimene taane

Komisjon rõhutab, et TEN-T projektide valikumenetlustes kuulub keskne koht välisekspertidele. Kaasatud on ka välisvaatleja, kes pakub TEN-T täitevasutusele igakülgset tagasisidet välishindamise käigu kohta.

38.

Komisjon tervitab kontrollikoja tähelepanekut, et TEN-T valikumenetlusi on parandatud, ning nõustub järeldusega, et TEN-T menetluste kulude ja tulude analüüse saab veelgi paremini ära kasutada. TEN-T täitevasutus kavatseb seni tehtud töö alusel kasutada tulude ja kulude analüüse järjekindlamalt. Projektide paremaks ettevalmistamiseks kavatseb ta tegeleda 2010. aastal 3. prioriteedi pakumiskutse raames valitud projektidega ning muu hulgas muuta tulude ja kulude analüüsi kasutamise järjepidevaks.

Kuna TEN-T rahastab projektidest vaid väikest osa võrreldes liikmesriikidega, on loomulik, et kulutuste ja nende tulemuslikkuse hindamine on liikmesriikide ülesanne, eriti pidades silmas, et andmed ja analüüside aluseks olevad eeldused pärinevalt neilt.

Komisjon on endiselt veendunud, et kuna Euroopa raudteetranspordivoogude ühtne mudel annab uusi teadmisi, on selle väljatöötamiseks tehtavad kulutused põhjendatud.

44.

Olukorra parandamise tegevuskava esitati 8. juuni 2010. aasta vastastikuse mõistmise memorandumis, millele on alla kirjutanud kõik kolm EP3ga seotud liikmesriiki (Prantsusmaa, Hispaania ja Portugal).

45.

Komisjon rõhutab, et kulude suurenemine ei ole suurte infrastruktuuriprojektide puhul haruldane.

46.

Komisjon nõustub märkusega projektide põhjaliku ja üksikasjaliku ettevalmistamise kohta, kuid nagu kontrollikoda ise märgib eelmises punktis, on kulude suurenemine pea kõigi vaadeldavate juhtumite puhul seotud ehituse käigus ilmnenud ettenägematute asjaoludega.

Madrid-Levante raudteelõigu ja ka mõne teise kontrollikoja nimetatud projekti kulud võisid suureneda paljudel põhjustel, millest mitmeid oli võimatu ette näha. Nii näiteks võisid Madrid-Levante raudteelõigu kallinemist põhjustada Hispaania ehitusprojektidega seotud inflatsioon ning rasked geoloogilised tingimused.

KOMISJONI VASTUSED

47.–48.

Komisjon on nagu kontrollikodagi seisukohal, et projektide kallinemine ei mõjutanud ELi eelarvet otseselt ning märgib, et kontrollikoda ei ole osutanud ka kaudsetele mõjudele.

Komisjon rõhutab, et 2007.–2013. aasta projektide TEN-T vahenditest rahastamise otsuste tegemise uue korra kohaselt tuleb abisaajail ja projektide elluviiail esitada strateegiline tegevuskava, milles kirjeldatakse projekti elluviimist, sealhulgas kavandamist, riskihalduse kava ja juhtimist. TEN-T täitevasutusel on juba valminud sellealased suunised ja ta aitab abisaajatel kogemusi vahetada.

8. selgitus

Varssavi-Gdynia lõigu II etapi rajamisel esines palju probleeme, mis ei olene komisjoni heakskiidumenetlusest, nagu hankemenetluse venimine, probleemid ehitamiseks vajaliku maa ostmisel ning allhankijatega tekkinud vaidlused. Komisjon on korduvalt juhtinud tähelepanu kulude ületamisele Varssavi-Gdynia lõigu II etapi rajamisel ja Poola ametiasutused on lubanud esitada uue asjakohase ettepaneku. Komisjon teatab, et ta ei vaata muudatusi läbi enne, kui Poola ametiasutused esitavad horisontaalanalüüsi raudteesektori kulude suurenemise põhjuste ja olukorra lahendusvõimaluste kohta.

54.

Komisjon nõustub kontrollikoja seisukohaga, et üleeuroopalise raudteetranspordi edu sõltub turge ja koostalitlusvõimet puudutavate seadusandlike meetmete ning kaasfinantseerimise poliitikameetmete sünergiast.

11. selgitus

Komisjon jälgib kujunenud olukorda tähelepanelikult ERTMSi koridori A raames. Ta on vastu võtnud ERTMSi arengukava ning esitanud kaubaveekoridore käsitleva määruse ettepaneku, mille Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid vastu 15. juunil 2010. Komisjon on ka nimetanud TEN-T koordinaatorid.

12. selgitus

Komisjonile on teada, et Rooma-Napoli ja Bologna-Firenze suure läbilaskevõimega kiirliinidel ei sõida praegu kaubaronge. Kuid tänu nende suure läbilaskevõimega kiirliinide käikuandmisele on suurenenud kaubatranspordi läbilaskevõime tavaliiinidel. Tuleb ka märkida, et enamiku ERFi toel rajatud raudteelõikude eesmärk on parandada reisijate vedu, mitte aga kaubavedu.

57.

Komisjon mõõnab, et koostalitlusvõime paraneb aeglaselt. Kiireks ühtlustamiseks ei saa aga midagi ette võtta, kuna raudteeinfrastruktuur ja veerem on pika kasutuseaga ning investeerimiskulud peavad jääma realistlikuks.

Kuid koostalitlusvõimelise infrastruktuuri ja veeremi hulk suureneb pidevalt ja liikmesriigid taotleavad komisjonilt vaid üksikute erandite tegemist tehnilisi koostalitlusnõudeid käsitlevatesse rakendusõigusaktidesse. See annab tunnistust praeguste tehniliste koostalitlusnõuete edukast rakendamisest. Eelduste kohaselt suudetakse nende rakendamine TEN-T võrgustikus lõpule viia 2010. aastal. See aitab kaasa TEN-T ja Ühtekuuluvusfondist rahastatavate projektide elluviimisele.

KOMISJONI VASTUSED

Edasises töös pöörab komisjon erilist tähelepanu niisuguste tehniliste koostalitlusnõuete rakendamisele, mis annavad häid tulemusi lühikese ja keskpika perioodi jooksul, näiteks signalisatsiooni ning kauba- ja reisijateveo telemaatiliste rakendustele. Ta on loonud ka koridoride organisatsioonid, mille ülesanne on telghaaval välja selgitada ja kõrvaldada raudtee-kaubaveo konkurentsivõimet kahjustavad probleemid.

VII lisa punktis 8 nimetatud meetmete kohta märgib komisjon, et praegu arutatakse Euroopa tasandil järgmisi samme olukorra parandamiseks:

- 1) direktiivi 2008/57 raames tehakse tööd riikide raudteeliikluse eeskirjade süstematiseerimiseks ning selgitatakse välja omavahel kattuvad nõuded eesmärgiga vältida topeltkontrolle eriti piiridel;
- 2) ERTMSi koridoride raamistikus on loodud töörühmad, kes uurivad ja selgitavad välja kõikidel piiridel tekkivaid konkreetseid takistusi.

60.

Euroopa koridorid on teinud jõupingutusi süsteemsete piirangute mõju leevendamiseks. Nimetatud tööd laiendatakse veelgi, kui võetakse vastu raudtee-kaubavedusid käsitlevate õigusaktide ettepanekud.

Oluline samm selles valdkonnas on komisjoni 2008. aastal esitatud ettepanek võtta vastu määrus, milles nähakse ette kõikide kaubaveokoridoride struktuur. Eelnõuga tugevdatakse infrastruktuurihaldajate vahelist koostööd liikluskorralduse (käitamismeetmed) ja investeringute (kitsaskohtade kõrvaldamine ja tehniliste tingimuste ühtlustamine) valdkonnas. Ettepanek põhineb Rotterdami-Genova ja Antwerpeni-Lyoni/Baseli koridoriga seoses saadud kogemusel.

KOMISJONI VASTUSED

JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

62.

Komisjon avaldab tunnustust kontrollikoja tööle, mis on tehtud väga õigel ajal, kuna TEN-T võrgustikud kavatakse varsti läbi vaadata.

63.

Komisjon nõustub kontrollikojaga küsimuses, et esmatähtsad projektid on koordineerimise ja TEN-T jaoks rahaliste vahendite koondamise peamine mehhanism, ning kavatseb selles valdkonnas edasi liikudes ühtaegu silmas pidada nii regionaalarengu kui ka ühtekuuluvuspoliitika eesmärgi. Ta mõistab, miks kontrollikoda soovib esmatähtsate projektide valikul lähtuda praeguste ja tulevaste transpordivoogude analüüsist. Tuleb aga tähele panna, et üksikprojektide ja terve võrgu uuringutest ei ole veel tehtud lõplikke järeldusi, mistõttu nende uuringute tulemusi ei saa praegu kasutada.

Komisjonile tundub, et põhiliste üleeuroopaliste raudteetelgede lõplike kirjelduste väljatöötamine on väga keeruline, kuna need teljed muutuvad pidevalt olenevalt rändest, kaubavoogudest ja geopoliitika suundumustest. Kuid ka komisjon on seisukohal, et peavõrgustik tuleb kindlaks määrata objektiivsete kriteeriumide alusel. Seega tuleb esmatähtsad projektid ka edaspidi kindlaks määrata nõukogu ja Euroopa Parlamendi poliitilisel kokkuleppel, tuginedes senisest enam objektiivsetele andmetele.

1. soovitus esimene taane

Komisjonil juba on tihedad kontaktid liikmesriikide ja raudteeametkondadega ning ta jätkab nendega raudteeliikluse alase koostöö tegemist.

1. soovitus teine taane

Praegu sidusrühmadega TEN-T suuniste üle peetava arutelu käigus loodab komisjon saada ideid selle kohta, kuidas oleks kõige parem teha.

64.

Komisjon tervitab kontrollikoja tõdemust, et TEN-T-poolse kaasrahastamise koondamine piirialadele ja koordineerimise töö on kaasa toonud positiivseid muutusi. Komisjon nõustub järeldusega, et kitsaskohtade kindlaksmääramiseks tuleb veel tööd teha, ning astub selleks konkreetseid samme.

Komisjon märgib, et alates 2007. aastast kehtivad oluliselt muudetud Ühtekuuluvusfondi projektide heakskiidumenetlused.

Komisjon tervitab kontrollikoja järeldust, et TEN-T valikumenetlusi on parandatud, ning nõustub järeldusega, et TEN-T menetluste kulude ja tulude analüüse saab veelgi paremini ära kasutada.

KOMISJONI VASTUSED

2. soovitusel esimene taane

Komisjon nõustub järeldusega, et kitsaskohtade kindlaksmääramiseks tuleb veel tööd teha, ning astub selleks täiendavaid samme. Euroopa koordinaatorid on analüüsinud nende vastutusel olevate esmatahtsate projektide kitsaskohti. Komisjon on kitsaskohtadest esitanud ülevaate ka oma aastaaruannetes.

2. soovitusel teine taane

Komisjon nõustub seisukohaga, et koordinaatorite roll on ülitähtis, ning nimetas 8. juunil 2010 veel kolm koordinaatorit.

2. soovitusel kolmas taane

Komisjonile tundub, et projektide heakskiitmise menetlused on töökindlad, eriti pärast nende põhjalikku ümberkorraldamist 2007.–2013. aasta programmiperioodiks. Komisjoni eesmärk on neid veelgi parandada ning ta on projektide ettevalmistamise ja hindamise parandamiseks ette näinud märkimisväärsed vahendeid. Koostalitlusvõime tehniliste standardite väljatöötamise jätkamine aitab oluliselt parandada projektide tehniliste omaduste läbivaatamist.

2. soovitusel neljas taane

Komisjon nõustub seisukohaga, et tulude ja kulude analüüsi kasutamist saab parandada. TEN-T täitevasutus kavatseb tulude ja kulude analüüsi kasutada järjekindlamalt. Projektide paremaks ettevalmistamiseks kavatseb ta tegeleda 2010. aastal 3. prioriteedi pakkumise raames valitud projektidega ning muu hulgas muuta tulude ja kulude analüüsi kasutamise järjepidevaks.

Kuna TEN-T rahastab projektidest vaid väikest osa võrreldes liikmesriikidega, on loomulik, et kulutuste ja nende tulemuslikkuse hindamine on liikmesriikide ülesanne, eriti pidades silmas, et andmed ja analüüside aluseks olevad eeldused pärinevad neilt.

3. soovitus

Ka komisjon on seisukohal, et kogemuste vahetamine projektide elluvijate vahel on oluline. TEN-T täitevasutus aitab sellele kaasa, korraldades oma tavapärastel aruteluseminaridel eeskätt raudteesektorit käsitlevat mõttevahetust hea tava praeguste ja tulevaste kasutajatega ning teabevahetust projekti läbivijate vahel.

66.

Komisjon nõustub kontrollikoja järeldusega, et reisijateveoks mõeldud kiirrongiliinidel on tehtud mõõdetavaid edusamme, ning kavatseb parandada olukorda ka segakasutuseks ning kaubavedudeks mõeldud tavaliniinidel.

4. soovitusel esimene taane

„Praktiliste piirangute“ leevendamiseks on komisjon välja töötanud koostalitlusvõime tehnilise kirjelduse ning kavatseb sellealast tööd ka jätkata. Nimetatud probleemidele pööravad eritählepanu ka Euroopa koordinaatorid.

4. soovitusel teine taane

Komisjon esitas 2008. aastal ettepaneku võtta vastu määrus, milles nähakse ette kõikide kaubaveokoridoride struktuur. Eelnõuga tugevdatakse (liikmesriikide järelevalve all toimuvat) infrastruktuurihaldajate vahelist koostööd liikluskorralduse (käitamismeetmed) ja investeringute (kitsaskohtade kõrvaldamine ja tehniliste tingimuste ühtlustamine) valdkonnas. Ettepanek põhineb Rotterdami-Genova ja Antwerpeni-Lyoni/Baseli koridoridega seoses saadud kogemusel.

Euroopa Kontrollikoda

Eriaruanne nr 8/2010

**Üleeuroopaliste raudteetransporditelgede toimimise parandamine.
Kas ELi investeeringud raudteeinfrastruktuuri on olnud mõjusad?**

Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus

2010 — 71 lk — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9207-816-4

doi:10.2865/95132

Kust saab ELi väljaandeid?

Tasuta väljaanded:

- EU Bookshopi kaudu (<http://bookshop.europa.eu>);
- Euroopa Liidu esindustest või delegatsioonidest. Nende kontaktandmed saab veebisaidilt <http://ec.europa.eu> või saates faksi numbrile +352 2929-42758.

Tasulised väljaanded:

- EU Bookshopi kaudu (<http://bookshop.europa.eu>).

Tasulised tellimused (nt Euroopa Liidu Teataja aastatellimused ja Euroopa Liidu Kohtu kohtulahendite kogumikud):

- Euroopa Liidu Väljaannete Talituse edasimüüjate kaudu (http://publications.europa.eu/others/agents/index_et.htm).

EUROOPA LIIDUS PROGNOOSITAKSE TRANSPORDIMAHTUDE EDASIST KASVU, ENT EUROOPA RAUDTEEVALDKONNAS ON SUURI PROBLEEME. ÜLEEuroopaline raudteefrastruktuur vajab laiaulatuslikku arendamist ning ühtekuuluvuspoliitika ja üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika kaudu on el sellesse teinud mahukaid investeeringuid. Kontrollikoda uuris raudteefrastruktuuri tehtud investeeringute mõjust.



EUROOPA KONTROLLIKODA



Väljaannete talitus

ISBN 978-92-9207-816-4



9 789292 078164