

Eriaruanne

**Siseveetransport
Euroopas:
transpordiliigi osakaal
ja laevatamistingimused
ei ole alates 2001. aastast
oluliselt paranenud**



EUROOPA
KONTROLLIKODA

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel +352 4398-1

E-post: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA
YouTube: EUAuditorsECA

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

Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2015

Trükis	ISBN 978-92-872-1959-6	ISSN 1831-0818	doi:10.2865/744868	QJ-AB-15-001-ET-C
PDF	ISBN 978-92-872-1978-7	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/331518	QJ-AB-15-001-ET-N
EPUB	ISBN 978-92-872-1995-4	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/04188	QJ-AB-15-001-ET-E

© Euroopa Liit, 2015

Allikale viitamisel on reprodutseerimine lubatud.

Joonise 2 mistahes kasutuseks või paljundamiseks tuleb küsida luba otse autoriõiguse valdajalt.

Printed in Luxembourg

Eriaruanne

**Siseveetransport
Euroopas:
transpordiliigi osakaal
ja laevatamistingimused
ei ole alates 2001. aastast
oluliselt paranenud**

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

Auditlrühm

Kontrollikoja eriaruannetes esitatakse konkreetseid eelarvevaldkondi või juhtimisega seotud teemasid hõlmavate tulemus- ja vastavusauditite tulemused. Auditite valiku ja ülesehituse juures on kontrollikoja eesmärgiks maksimeerida nende mõju, võttes arvesse tulemuslikkuse ja vastavuse riske, konkreetse valdkonna tulusid ja kulusid, tulevase arengusuundi ning poliitilist ja avalikku huvi.

Käesoleva tulemusauditi viis läbi struktuuripoliitika, transpordi ja energeetika kuluvaldkondade eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Henri Grethen. Auditit juhtis kontrollikoja liige Iliana Ivanova, teda toetasid kabineti juhataja Tony Murphy, kabineti atašee Mihail Stefanov, üksuse juhataja Pietro Puricella, rühmajuht Enrico Grassi ning audiiditorid Christian Wieser, Erika Soveges, Erki Must ja Di Hai.



Vasakult paremale: E. Soveges, M. Stefanov, P. Puricella, C. Wieser, I. Ivanova, E. Must, E. Grassi, D. Hai, T. Murphy.

Punkt

Lühendid

Seletav sõnastik

I–VII Kokkuvõte

01–13 Sissejuhatus

01–06 ELi siseveeteedel toimuva kaubaveo eripärad

07–10 ELi siseveeteedel toimuva kaubaveoga seotud peamised poliitikaeesmärgid ja takistused

11–13 Euroopa Komisjoni ja liikmesriikide roll

14–16 Auditi ulatus ja lähenemisviis

17–49 Tähelepanekud

17–27 Siseveetranspordi osakaal oluliselt ei suurenenud ja ELi rahastatud projektid ei aidanud mõjusalt kaasa laevatamistingimuste üldisele parandamisele

18–19 Siseveeteede kaubavedude transpordiliigi osakaal oluliselt ei suurenenud

20–24 Käsitleti vaid üksikuid kitsaskohti, pööramata tähelepanu transpordikoridoride ja korrashoiuga seotud aspektidele

25–27 Rakendamisel esinenud viivitusi põhjustasid osaliselt aeganõudvad haldusmenetlused

28–49 ELi siseveetranspordi strateegiad ei põhinenud põhjalikul ja usaldusväärsel analüüsil

29–32 ELi strateegiad ei põhinenud usaldusväärsel analüüsil

33–40 ELi strateegiates ei käsitletud täielikult nende liikmesriikide tasandil elluviimist takistavaid põhitegureid

41–45 Ebapiisavalt keskendatud projektivaliku lähenemisviis

46–49 Liikmesriigid ei pööra jõgede korrashoiule piisavalt tähelepanu

50–54 Järeldused ja soovitused

- I lisa** **Euroopa siseveeteede klassifikatsioon vastavalt Euroopa Transpordiministrite Konverentsi resolutsioonile nr 92/2**
- II lisa** **Kontrollikoja uuritud projektide nimekiri**
- III lisa** **Siseveetranspordi osakaal kõikidest liikmesriikide maismaatranspordi liikidest peamistes siseveekoridorides ajavahemikul 2001–2012 (%)**
- IV lisa** **Erinevad võimalused Straubingi–Vilshofeni jõekäänaku kitsaskoha eemaldamiseks**
- V lisa** **Kitsaskohtade eemaldamise maksumus vastavalt Platina kitsaskohtade ja puuduvate ühenduste seisuga 31.3.2010 koostatud loetelule**

Komisjoni vastused

ERF: Euroopa Regionaalarengu Fond

TEN-T: üleeuroopaline transpordivõrk

UNECE: Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjon

Kitsaskoht: vastavalt Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) 2005. aasta resolutsioonile nr 49 kasutatakse seda mõistet siseveeteede nende osade puhul, mille parameetri väärtused on sihtnõuetest oluliselt madalamad.

Laevatõstuk: seade, mida kasutatakse laevade transportimiseks kahel erineval tasandil paiknevate veekogude vahel.

Lüüs: seade, mis on mõeldud laevade tõstmiseks ja langetamiseks jõgedes ja kanalites erineva tasemega veealade vahel.

Natura 2000: Euroopa Liidu territooriumil asuv looduskaitsealade võrgustik.

Põhivõrk: üleeuroopalise transpordivõrgu osa, mille puhul liikmesriikidel on õigusaktidest tulenev kohustus see valmis ehitada aastaks 2030.

Rakenduskava: komisjoni poolt heaks kiidetud kava, mis sisaldab liikmesriigis tehtavaid ELi kaasrahastatavaid investeeringuid. Rakenduskava põhineb omavahel seotud prioriteetidel ning projekte rahastatakse mitmeaastaste meetmete raames.

RIS (River Information Services): jõeteabeteenused on kaasaegsed liikluskorraldussüsteemid, mis võimaldavad veesõiduki ja kalda vahelist andmete elektroonilist edastamist ja reaajas toimuvat teabedastamist.

Sillaava kõrgus: veepinna ja silla kõige madalama osa vaheline kõrgus.

Siseveetee: maismaal asuvad veekogud, kus saavad liigelda vähemalt 50-tonnise kandevõimega tavapäraselt lastitud laevad. Siseveeteeeks on laevatatavad jõed, järved ja kanalid.

Süvis: laeva veesistumise sügavus. Mida rohkem laeval lasti on, seda suurem on tema lastitud süvis.

TEU (Twenty-foot Equivalent Unit): standardühik, millega kirjeldatakse konteinerlaevade ja konteineriterminalide mahtu; näitaja põhineb 20 jala pikkusel (6,1 m) kaubakonteineril, mida on võimalik hõlpsasti ühelt transpordivahendilt teisele ümber laadida (nt laevad, rongid ja veoautod).

tkm: tonnkilomeeter: transpordimahu mõõtühik, mis võrdub ühe tonni transportimisega 1 kilomeetri kaugusele. Arvutamisel korrutatakse tonnides veetav last kilomeetrites läbitud vahemaaga. Riikliku, rahvusvahelise ja transiittranspordi puhul võetakse arvesse ainult andmeid esitava riigi territooriumil läbitud vahemaa.

Transpordiliigi osakaal: erinevate alternatiivsete transpordiliikide (nt raudtee-, maantee-, sisevee-, mere- ja õhustransport, sh mootorita transpordivahendid) reise, mahu, kaalu, sõiduki- või transpordinäitajate (sõiduki-, tonn- või reisijakilomeetrid) osakaal kogutranspordis, mis käesoleva aruande kontekstis koosneb kolmest maismaatranspordiliigist: maantee-, raudtee- ja siseveetransport.

Üldvõrk: üleeuroopalise transpordivõrgu osa, mille puhul liikmesriikidel on õigusaktidest tulenev kohustus see valmis ehitada aastaks 2050.

I

Koos maantee- ja raudteetranspordiga on siseveetransport üks kolmest põhilisest maismaatranspordiliigist. Laevadega transporditakse kaupa siseveeteedel (nagu kanalid, jõed ja järved) siseveesadamate ja sadamasildade vahel. ELi eesmärk on maanteetranspordi asendamine keskkonnasõbralikumate transpordiliikidega (sh siseveeteetransport), kuna see peaks võimaldama kulusid säästa, saastet vähendada ja transpordi turvalisust suurendada. ELi strateegiate kohaselt on taristu kitsaskohtade kõrvaldamine Euroopa siseveelaevanduse arendamise üks peamisi tingimusi.

II

Kontrollikoda uuris, kas komisjon ja liikmesriigid on siseveeteede kaubaveo strateegiad mõjusalt ellu viinud. Täpsemalt otsiti vastust kahele peamisele auditiküsimusele:

- i) Kas ELi eelarvest kaasrahastatud projektid on siseveeteede kaubaveo osakaalu suurendamisele ja laevatamistingimuste parandamisele mõjusalt kaasa aidanud?
- ii) Kas ELi siseveetranspordi strateegiad olid sidosad ning põhinesid asjaomastel ja põhjalikel analüüsidel?

III

Auditis käsitleti poliitika- ja strateegiadokumente alates 2001. aastast ja vaadati läbi peamised poliitika- ja strateegiadokumendid; komisjoni, ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ja kolmandate poolte poolt kättesaadavaks tehtud teave ning asjaomased rahandus-, transpordi- ja laevatatavuse näitajad. Lisaks tehti 12 ELi rahastatud projekti (mida rahastati nii üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kui ka struktuurifondide eelarvetest programmitöö perioodil 2007–2013) puhul kohapealseid auditikülastusi Belgiasse, Tšehhi Vabariiki, Saksamaale ja Ungarisse.

IV

Kontrollikoda leidis, et üldiselt jäi liikluse maanteedelt siseveetransporti suunamise ja laevatatavuse parandamise eesmärk täitmata. Selle eesmärgi püstitamisest (aasta 2001) kuni viimase kättesaadava statistikani (aasta 2012) ei olnud siseveetranspordi osakaal oluliselt suurenenud ja oli endiselt ca 6%. Niisiis leiab kontrollikoda, et ELi siseveetranspordi strateegiaid ei ole mõjusalt ellu viidud.

V

Kontrollitud ELi kaasrahastatud projektid ei olnud alati kooskõlas siseveekogudel toimuva kaubaveo eesmärkidega ja ainult mõnega neist parandati laevatamistingimusi. Täpsemalt kõrvaldati üksikuid kitsaskohti, mida jäid ikkagi ümbritsema muud kitsaskohad. Seetõttu oli nimetatud projektide mõju siseveetranspordile vähene.

VI

Selle põhjuseks on osaliselt puudused ELi siseveetranspordi strateegiates (mis ei põhinenud piisavalt usaldusväärsel ja põhjalikul analüüsil) ning piiratud ressursside sihipärase kasutus ELi ja liikmesriikide tasandil. Lisaks olid liikmesriikide siseveetranspordi lähenemisviisid peamiste transpordikoridoride ääres ebajärjepidevad. ELi strateegiates ei võetud piisavalt arvesse keskkonnaaspekte ja liikmesriikide poolt jõgede korrashoiule pööratud tähelepanu.

VII

Kontrollikoda esitab järgmised soovitused:

1. soovitus

Siseveetranspordile antavate ELi vahendite mõjususe suurendamiseks ja projektide parema tulemuslikkuse tagamiseks tuleks teha järgmist:

- a) liikmesriigid peaksid eelistama selliste koridoride, jõgede või jõeosadega seotud siseveeteede projekte, millest saadakse siseveetranspordi arendamisel suurimat ja kõige otsesemat kasu;
- b) komisjon peaks rahastama neid projekte, mis on siseveetranspordi puhul kõige asjakohasemad ja mille puhul on juba rahastatavate projektitaotluste valikuetapis olemas välja töötatud kavad lähikümb- ruses paiknevate kitsaskohtade kõrvaldamiseks.

2. soovitus

ELi siseveetee kaubavedude strateegia edaspidise väl- jatöötamisega seoses ja liikmesriikidevahelise parema kooskõlastuse saavutamise nimel:

- a) peaks komisjon põhjalikult analüüsima sisevee- transpordi potentsiaalset turgu ja eeliseid erine- vatel jõeosadel ja koordineerima liikmesriikides TEN-T põhivõrgu rakendamist, võttes arvesse nen- de siseveetranspordi kaubaveokoridoride loomise potentsiaali;
- b) peaksid komisjon ja liikmesriigid leppima kokku konkreetsed ja saavutatavad eesmärgid ning ka täpsed vahe-eesmärgid Euroopa ühendamise rahastu vahenditest transpordikoridoride kit- saskohtade kõrvaldamiseks. Selles tuleks nõue- tekohaselt tähelepanu pöörata TEN-T eesmär- gile – ehitada põhivõrk valmis 2030. aastaks –, vahendite kättesaadavusele ELi ja liikmesriikide tasandil ning uue siseveetranspordi taristu ehit- mise (või olemasoleva uuendamise) poliitilistele ja keskkonnakaalutlustele;
- c) komisjon peaks TEN-T määruse järgmise muutmise käigus tegema ettepaneku õigusliku aluse tugev- damiseks, et i) laiendada veeteede laevatamistin- gimustega seotud aruandlusnõudeid ja ii) nõuda liikmesriikidelt riiklike siseveeteede hoolduskava- de koostamist koordineeritud viisil.

ELi siseveeteedel toimuva kaubaveo eripärad

01

Koos maantee- ja raudteetranspordiga on siseveetransport üks kolmest põhilisest maismaatranspordiliigist. Laevadega transporditakse kaupa siseveeteedel (nagu kanalid, jõed ja järved) siseveesadamate ja sadamasildade vahel.

02

Pool Euroopa rahvastikust elab ranniku või siseveeteede läheduses ja enamikule Euroopa tööstuskeskustest on võimalik juurde pääseda siseveetransporti kasutades. Peamine rahvusvaheline siseveeteede võrk on 14 360 km pikkune Reini–Doonau võrk, mis moodustab peaaegu poole rahvusvahelise tähtsusega siseveeteedest¹. Kõige tähtsamad jõgikonnad on:

- i) Reini jõgikond, mis on kõige paremini välja arendatud, korras- hoiatud ja kasutatud veetee, mida kasutatakse kaubaveo eesmärgil. Seda iseloomustab kõige suurem asustus- ja veeteede tihedus. Ligikaudu 80% üldisest siseveeteede kaubaveost leiab aset Doonaul ja Reini-Maini-Doonau kanalil;
- ii) Doonau jõgikond, millel on potentsiaal tagada Põhjamere ja Musta mere vaheline jõeliiklus. Ligikaudu 9% kogu siseveetranspordist toimub Doonaul ja Reini-Maini-Doonau kanalil.

03

Üle kolmandiku Reini–Doonau jõgikonna veeteedest ei vasta Euroopa Transpordiministrite Konverentsi² poolt veeteedele kehtestatud standarditele (vt **I lisa**) ning Baieri valgalast³ ida- ja läänepool asuvate taristute kvaliteet erineb märkimisväärselt. Euroopa Liit plaanib kõik need standardid saavutada kogu üleeuroopalises võrgus (vt **joonis 1**).

04

Kaupade transportimine siseveeteedel võib olla kasulik, kuna tõugatavate praamidega on võimalik transportida rohkem kaupu kaugusühiku kohta (tkm) kui mistahes muu maismaatranspordi liigiga ja see võib aidata vähendada maanteeliiklust. Siseveelaevadel on sadade veokite kaaluga võrdne kandevõime, mis võiks aidata säästa transpordikulusid, vähendada heitkoguseid ja liikluskoormust (vt **joonis 2**). Lisaks on siseveelaevade ohutus väga heal tasemel.

- 1 ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE), *White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe*, New York ja Genf, 2011.
- 2 Euroopa Transpordiministrite Konverentsi resolutsioon nr 92/2.
- 3 Maa-ala või -riba, mis eraldab erinevatesse jõgedesse, jõgikondadesse või meredesse voolavat vett.

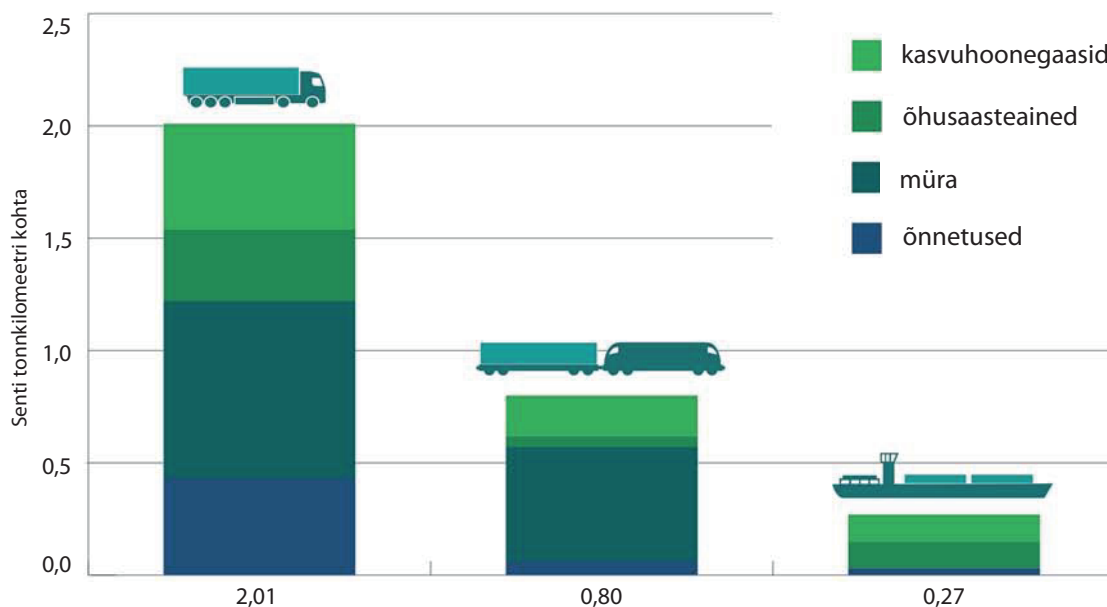
Peamised siseveeteed ELis (TEN-T üld- ja põhivõrk)



Allikas: Euroopa Komisjon.

Joonis 2

Siseveelaevanduse potentsiaalne kasu väliste kulude (senti tonnkilomeetri kohta) ja läbilaskevõime seisukohast

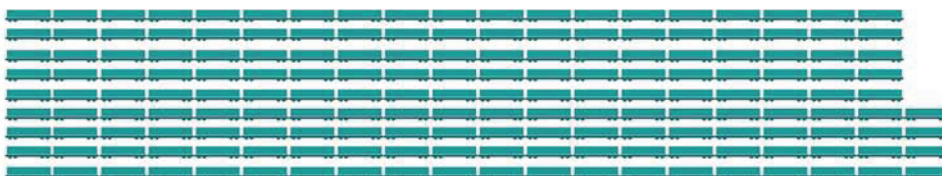


Siseveelaevade väliskulud on võrreldes teiste transportivahenditega palju väiksemad (puistkauba valitud transportiviisi keskmised väärtused)

1 pukseeritavate lihtrite konvoi: 7000 netotonni



175 40-tonnise massiga raudteevagunit



280 25-tonnise massiga veoautot



Siseveelaevade veomaht on maatee- ja raudtee sõiduvahendite omast suurem

Allikas: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde 2007.

Allikas: via donau.

05

Siseveetransport on energiasäästlik, kuna sama energiakoguse juures on siseveelaev võimeline transportima ühe tonni jagu kaupa peaaegu neli korda kaugemale kui veok (370 km võrreldes 300 km-ga raudteedel ja 100 km-ga maanteel). Ka transpordikulud on konkurentsivõimelised ja ühikumaksumus väheneb pikemate vahemaade puhul (vt **tabel 1**). Siseveetransport on aga maanteetranspordist aeglasem, seda kasutatakse tavaliselt kiireid tarnetähtaegu mittevajavate kaupade puhul, nagu metallimaagid, põllumajandussaadused, koks ja rafineeritud naftatooted, süsi ja toornafta. Viimasel paaril aastal on suurenenud ka konteinertransport, eriti Reini jõgikonnas.

06

Veeteede geograafiline ulatus on siiski piiratud. Pealegi ei ole teekonnal esinevate probleemide (nt õnnetused, halvad ilmastikutingimused või liiga madal või kõrge veetase) korral tavaliselt võimalik laevu ümber suunata. Lisaks saavutatakse kulueelised vaid teatud tingimustel, sõltuvalt kaupade veeteedel transportimise vahemaast ja sellest, kui kaugel asub kauba saatja ümberlaadimispunktist, kus kaup laevadele või laevadelt maha laaditakse.

Tabel 1

Näited transpordi maksumusest tonnkilomeetri kohta 200 km ja 1000 km vahemaa puhul (eurosentes)

Kaubaveo liik	200 km	1000 km
Maanteetransport	14,30	8,80
Raudteetransport	16,04	7,40
Siseveetransport	2,73	1,95

Allikas: Planco Consulting GmbH, *Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways and Inland waterways*, november 2007.

ELi siseveeteedel toimuva kaubaveoga seotud peamised poliitikaeesmärgid ja takistused

07

2001. aasta juunis avaldas Euroopa Komisjon Euroopa transpordipoliitika valge raamatu⁴, mis sisaldas ettepanekuid erinevate transpordiliikide vahelise jaotuse muutmiseks, raudteede taaselistamiseks, mere- ja siseveetranspordi edendamiseks ning õhutranspordi suurenemise ohjamiseks. 2006. aastal lisandus selle valge raamatu vahehindamisega⁵ strateegiline eesmärk võidelda liiklusummikut vastu. Need eesmärgid kinnitati transpordi 2011. aasta valges raamatus⁶, milles nähti ette kaubavedude suunamine maanteedelt raudteedele ja veetranspordile.

08

Poliitikaeesmärkide saavutamiseks võttis Euroopa Komisjon vastu programmi Naiades⁷, et viie üksteisest sõltuva valdkonna tegevuse kaudu edendada siseveetransporti (vt **1. selgitus**).

09

Nii 2001. kui 2011. aasta valges raamatus ning 2006. ja 2013. aasta Naiadeses programmis rõhutati vajadust kitsaskohtade kõrvaldamiseks, et parandada jõgede laevatamistingimusi ja eemaldada seeläbi peamised taristut puudutavad takistused sisenavigatsiooni arendamiseks Euroopas.

- 4 Valge raamat „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada“, KOM(2001) 370 (lõplik), 12. september 2001.
- 5 „Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte“, KOM(2006) 314 (lõplik), 22. juuni 2006.
- 6 Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava. Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 (lõplik), 28. märts 2011.
- 7 Siseveetranspordi edendamist käsitlev dokument „Naiades – Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogramm“, KOM(2006) 6 (lõplik), 17. jaanuar 2006.

Programmi NAIADES tegevuskavad

Naiades on lühend ingliskeelsest nimetusest *Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe*, mis tähendab laevandus- ja siseveeteede alaseid meetmeid ning arengut Euroopas. Programmi Naiades tegevuskava koostati 2006. aastal. Euroopa Komisjon tegi ettepaneku suurendada mitmeliigilise kaubaveoga seotud lahenduste raames siseveelaevanduse kasutust, et luua jätkusuutlik, konkurentsivõimeline ja keskkonnasõbralik üleeuroopaline transpordivõrk. Komisjon koostas siseveetranspordi tugevdamiseks ühise lähenemisviisi ja pakkus välja tegevused viies sekkumisvaldkonnas: turg, laevastik, töökohad ja oskused, kuvand ja taristu.

Programm Naiades II⁸, mis avaldati 2013. aastal, on programmi Naiades jätk. Selle eesmärk on edendada siseveelaevandust järgnevatel meetmetel abil: i) uus taristu, sh puuduvate ühenduste loomine ja oluliste kitsaskohtade kõrvaldamine ning sadamate arendamine, ii) innovatsioon, iii) turu tõrgeteta toimimine, iv) keskkonna parem kvaliteet heitgaaside vähendamise abil, v) oskustega töäjõud ja kvaliteetsed töökohad ning vi) siseveetranspordi integreerimine mitmeliigilise transpordi logistikaketti.

8 „Siseveetranspordi kvaliteedi tõstmise kohta – Naiades II“. COM(2013) 623 final, 10. september 2013.

10

Selles kontekstis oli komisjoni määratluse kohaselt üheks suurimaks sisenaavigatsioon takistavaks teguriks ebapiisav taristu (nt kitsaskohad ja puuduvad ühendused). Jõgedel asuvate veeteede kõige sagedasemad kitsaskohtade ja puuduvate ühenduste liigid on:

- i) **sillad** – sillaava kõrgusest ja tugipostide vahelisest laiusest sõltub siseveelaevade suurus ja nendega transporditavate konteinerkihtide arv. Sillaava kõrgus väheneb kõrge veetasemega ja suureneb madala veetasemega (vt **1. foto**);

1. foto

Sisevee konteinerlaev silla alt läbi sõitmas

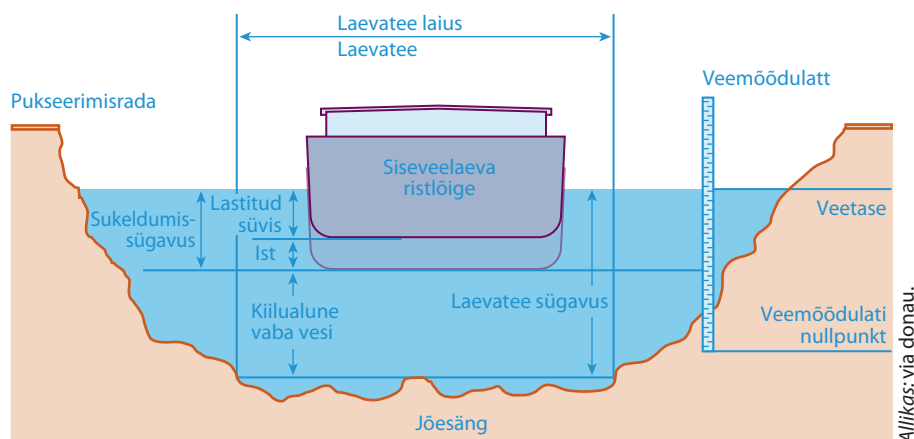


Allikas: Euroopa Komisjon.

- ii) **laevatee** – laevatee laius ja kuju määravad kindlaks selle, kas üles- ja allavoolu liikuvad laevad võivad samaaegselt liigelda, ning liikumiskiiruse suurusjärgu. Laevatee sügavus määrab kindlaks selle, mitu tonni kaupa võib siseveelaevaga vedada. Lastitud süvisel on siseveetranspordi kulutasuvusele otsustav mõju (vt **joonis 3**);

Joonis 3

Laevatee mõõtmete puhul kasutatavad terminid



Laevatee parameetrid (skeemi kujul)

Allikas: via donau.

iii) **lүүsid** – lүүsi mahutavus võib reisiaega pikendada, kuna lүүsi-kambrit (lүүsikambreid) läbivate laevade või laevakonvoide suuruse

tõttu tekivad ooteajad. Kui ühe lүүsikambriga lүүsid suletakse hoolduseks, võib see seisata siseveeliikluse tervel jõel (vt **2. foto**);

2. foto

Siseveelaev Lanaye kanalil lүүsis

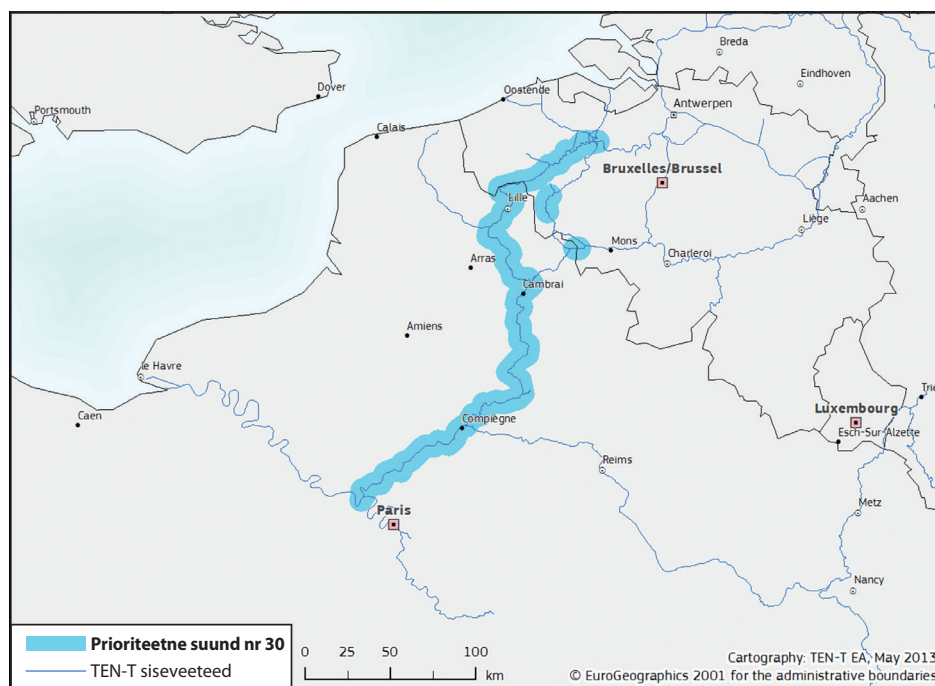


Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

- iv) **puuduvad ühendused** – rahvusvahelise tähtsusega siseveeteede kavandatava võrgustiku osad, mida praegu veel olemas ei ole. Näide puuduva ühenduse kohta on Prantsusmaa ja Belgia vaheline Seine'i–Schelde ühendus, mida praegu käsitlevad asjassepuutuvad liikmesriigid ja TEN-T (vt **joonis 4**).

Joonis 4

Seine'i ja Schelde vaheline puuduv ühendus



Allikas: Euroopa Komisjon.

Euroopa Komisjoni ja liikmesriikide roll

11

Euroopa Komisjon viib oma transpordipoliitikat ellu põhiliselt kahe peadirektoraadi kaudu: liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, mis kehtestab transpordipoliitika ja rahastab transporditaristu projekte TEN-T programmi raames, ning regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat, mis annab liikmesriikidele ja piirkondadele ERFi ja Ühtekuuluvusfondi kaudu rahalist toetust, mida võib kasutada transpordi arendamiseks.

12

TEN-T vahendiga antavat ELi rahastamist haldab Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet (INEA)⁹ otse. Komisjon avaldab iga-aastaseid ja mitmeaastaseid projektikonkurse ja liikmesriigid esitavad projektitaotlusi, mille hulgest komisjon teeb seejärel valiku vastavalt eelnevalt kindlaksmääratud projekti- valiku kriteeriumidele. Üleeuroopalise võrgu suunistes¹⁰ nähakse ette üleeuroopalise transpordivõrgu valmimine; see hõlmaks jõgesid ja kanaleid minimaalse süvisega 2,50 meetrit, minimaalse sillaaluse kõrgusega 5,25 meetrit ja minimaalse laevade pikkusega 80 meetrit (vt *I lisa*). Rakendusameti poolt 2007–2013 raamistikus rahastatud siseveetranspordiprojektide maht oli 747 miljonit eurot, mis moodustab 7,9% TEN-T vahendi raames antavast kogurahastamisest. Projektid sisaldasid uuringuid, mida tavaliselt rahastati 50% ulatuses, või ehitustöid, mida rahastati enamasti 10–20% ulatuses TEN-T eelarvest. Enamik taristuprojektidest hõlmas laevatatavuse parandamiseks tehtavaid laevateede parandustöid, sildade kõrguse suurendamist ja lüüsikambrite ehitust.

13

Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF) ja Ühtekuuluvusfondist (ÜF) rahastatavate siseveetranspordiprojektide puhul vastutavad liikmesriigid konkreetsete projektide valimise ja elluviimise eest. Komisjon ja liikmesriigid peavad tagama, et fondidest antav abi ühtiks Euroopa Liidu tegevuste, poliitika ja prioriteetidega ning täiendaks komisjoni teisi finantsinstrumente¹¹. Transpordivaldkonna puhul sätestati ERFi ja ÜFi määrustes¹² transpordiinvesteeringute rahastamise kord, sh üleeuroopalise võrgu täiustamine, ning toetati kaubaveo ühtlasemat jaotumist erinevate transpordiliikide vahel (transpordiliigi osakaal). Audiiti toimumise ajal oli siseveeteedele perioodiks 2007–2013 eraldatud eelarve suurus 531 miljonit eurot, mis vastab 0,2% liikmesriikidele eraldatud struktuurifondide kogusummast ja 0,7% transpordivaldkonnale eraldatud 76 674 miljonist eurost. ERFi/ÜFi transpordivaldkonna rakenduskavadest rahastatud projektid hõlmasid põhiliselt ehitustöid. Regionaalsetest või riikidevahelistest rakenduskavadest rahastatavad projektid sisaldasid üldiselt väiksema mahuga ehitustöid, nagu kahte liikmesriiki ühendavad sillad, ja projekte, mis olid suunatud erinevate liikmesriikide ametiasutuste vahelise koostöö tõhustamisele.

- 9 INEA on Üleeuroopalise Transpordivõrgu Rakendusameti (TEN-T EA) õigusjärglane ning võttis sellelt üle TEN-T elluviimise. INEA vastutab ka Marco Polo programmide elluviimise eest, mis oli enne Konkurentsivõime ja Uuendustegevuse Täitevasutuse (EACI) ülesanne.
- 10 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1), artikkel 15.
- 11 Nõukogu 11. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1083/2006, millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1260/1999 (ELT L 210, 31.7.2006, lk 25).
- 12 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1080/2006, 5. juuli 2006, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1783/1999 (ELT L 210, 31.7.2006, lk 1) ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1084/2006, 11. juuli 2006, millega asutatakse Ühtekuuluvusfond ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1164/94 (ELT L 210, 31.7.2006, lk 79).

14

Kontrollikoja auditi eesmärk oli uurida, kas komisjon ja liikmesriigid on siseveeteede kaubavedude strateegiaid mõjusalt ellu viinud. Vastust otsiti järgnevatele peamistele auditiküsimustele:

- i) Kas ELi eelarvest kaasrahastatud projektid on siseveeteede kauba-veo osakaalu suurendamisele ja laevatamistingimuste parandamisele mõjusalt kaasa aidanud?
- ii) Kas ELi siseveetranspordi strateegiad olid sidusad ning põhinesid asjaomastel ja põhjalikel analüüsidel?

15

Audit hõlmas poliitika- ja strateegiadokumente, mis olid koostatud 2001. aastast alates, kui komisjon oli esimest korda oma valges raamatus määratlenud keskkonnasõbralike transpordiliikide väljaarendamise vajaduse. Auditis uuriti komisjoni, UNECE ja muude kolmandate poolte poolt kättesaadavaks tehtud asjaomaseid dokumente, korraldati intervjuusid, analüüsiti aruandeid, vaadati läbi hindamisi ja hinnati

projektide andmeid. Lisaks vaadati auditi käigus läbi transpordiliigi osakaalu ja laevatatavuse peamised näitajad ja võeti hindamise aluseks komisjoni ja muude asjaomaste organisatsioonide (nagu UNECE) ja kolmandate poolte esitatud teave programmitöö perioodil 2007–2013. Struktuurifondidest ja üleeuroopalisest võrgust kaasrahastatava 12 projekti elluviimist kontrolliti ka kohapeal Belgias, Tšehhi Vabariigis, Saksamaal ja Ungaris. Nimetatud projektidest kaks puudutasid uuringuid, üheksa oli seotud taristu ehitustöödega ja üks projekt oli segaprojekt, kuna sisaldas neid mõlemaid (vt **II lisa**). Auditi planeerimise ajal hõlmasid auditeeritavad riigid 88% edasijõudnud etapis olevatest siseveeteede taristuprojektide kulutustest ehk projektidest, mis tõenäoliselt valmivad 2013. aasta lõpuks (vt **tabel 2**).

16

Kontrollikoda analüüsis ka regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraadi, liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ja INEA esitatud teavet.

Tabel 2

Auditi planeerimise ajal edasijõudnud etapis olnud TEN-T, ERFi ja Ühtekuuluvusfondide projektide maht (miljonites eurodes)

	Kokku	AT	BE	CZ	DE	EL ¹	FR	HU	IT	NL	PL	RO	SK
Ehitustööd	253,2	0,0	3,3	138,0	93,5	0,0	6,8	0,0	0,0	2,0	9,6	0,0	0,0
Uuringud	47,9	3,4	7,4	0,0	16,5	4,5	7,4	5,1	2,9	0,0	0,0	0,1	0,6
Mõlemad	5,5	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kokku	306,7	3,4	16,2	138,0	110,0	4,5	14,2	5,1	2,9	2,0	9,6	0,1	0,6

¹ EL tähistab rahvusvahelisi projekte, mis hõlmavad mitut liikmesriiki.

Siseveetranspordi osakaal oluliselt ei suurenenud ja ELi rahastatud projektid ei aidanud mõjusalt kaasa laevatamistingimuste üldisele parandamisele

17

Kontrollikoda hindas seda, kas siseveetranspordi osakaal oli suurenenud ja laevatamistingimused oluliselt paranenud. Lisaks hinnati seda, kas ELi rahastatavad projektid toetasid siseveetranspordi eesmärke, st kas projektide eesmärgid olid siseveetranspordile seatud eesmärkidega kooskõlas, kas projekte viidi ellu plaanipäraselt ning kas nendega parandati laevatamistingimusi ja nad avaldasid siseveetranspordile kavandatud mõju.

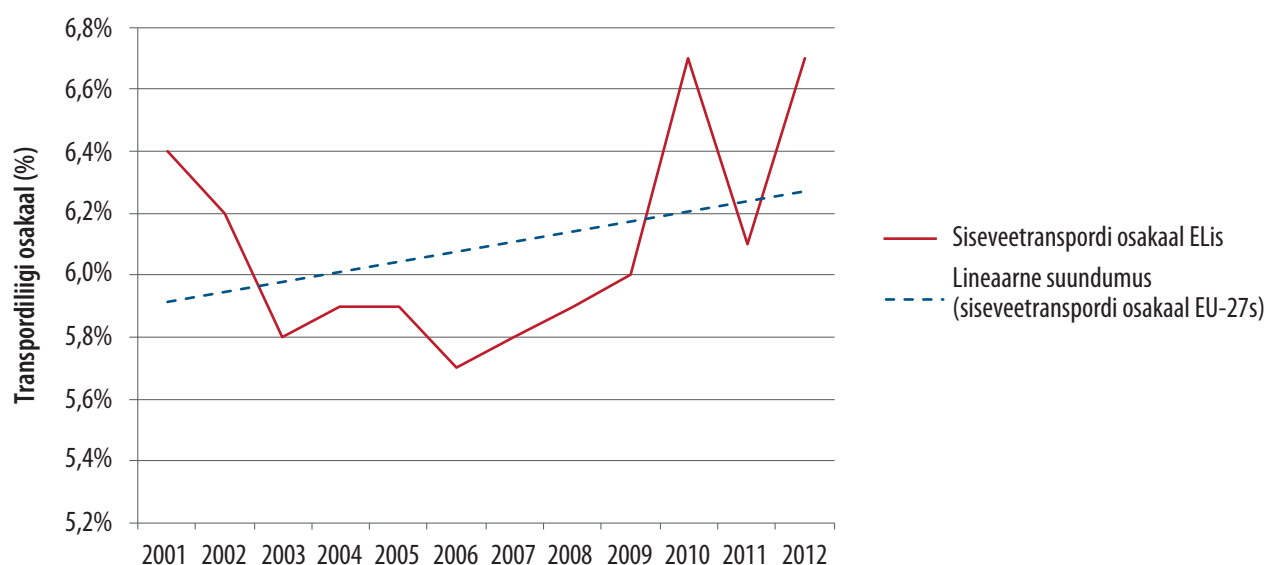
Siseveetranspordi kaubavedude osakaal oluliselt ei suurenenud

18

2001. aastal seadis komisjon eesmärgiks asendada maanteetransport keskkonnasõbralikumate transpordiliikidega (vt **7. selgitus**). Sellest ajast peale ei ole aga siseveetranspordi osakaal oluliselt suurenenud ja on ligikaudu 6%. Kuigi siseveetransport moodustas 2001. aastal 6,4% kõikidest maismaatranspordi liikidest, langes see 2006. aastal 5,7%-ni ja suurenes siis kuni 2012. aastani, kui selle transpordiliigi osakaal moodustas 6,7% (vt **joonis 5**).

Joonis 5

Siseveetranspordi osakaal (EU-27) alates 2001. aastast



Andmete allikas: Eurostat.

19

Kontrollikoda täheldas siiski selle olukorra puhul erandeid Belgia, Madalmaade ja Prantsusmaa puhul, kus selle transpordiliigi osakaalu puhul võis täheldada märgatavat suurenemist¹³. Teistes liikmesriikides jäi siseveetranspordi osakaal üldiselt samaks või vähenes (vt *III lisa*).

Käsitleti vaid üksikuid kitsaskohti, pööramata tähelepanu transpordikoridoride ja hool-dusega seotud aspektidele

20

Kontrollikoda uuris, kas vaatlusalusel perioodil tegeleti kitsaskohtade kõrvaldamisega. Ei liikmesriigid ega komisjon ole avaldanud kitsaskohtade kõrvaldamise kohta eduaruannet, v.a TEN-T prioriteetne projekt nr 18 (Reini/Meuse'i–Maini–Doonau veeteede telg) ja prioriteetne projekt nr 30 (Seine'i–Schelde siseveeteede). Seepärast tegi kontrollikoda UNECE poolt aastatel 2006 ja 2012 avaldatud aruannete võrdleva analüüsi, mis sisaldas olemasolevate kitsaskohtade loetelu.

Kõrvaldati liiga vähe kitsaskohti

21

Alates 2006. aastast on kõrvaldatud väga vähe kitsaskohti. UNECE poolt erinevatel aastatel (nt 2006 ja 2012) avaldatud kitsaskohtade loetelu analüüs näitab, et aastaks 2012 oli kõrvaldatud ainult viis 47st 2006. aastal koostatud loetelus sisalduvast kitsaskohast¹⁴. Sellise tempo juures kuluks kõigi loetelus sisalduvate kitsaskohtade kõrvaldamiseks ca 60–70 aastat.

22

Kehv edasimineku oli tingitud peamiselt asjaolust, et liikmesriigid pöörasid sellele transpordiliigile liiga vähe tähelepanu, mida näitab ka kontrollikoja tehtud riiklike strateegiadokumentide läbivaatamine. Kontrollikoda võrdles ka siseveetranspordi osakaalu ja sellele eraldatud rahalisi vahendeid, et hinnata transpordiliigile omistatud prioriteetsuse taset. Pärast komisjoni projek-tikonkursside väljakuulutamist esitati TEN-T rahastamise saamiseks suhteliselt vähe siseveetranspordiprojekte. Teiste transpordiliikidega võrreldes keskenduti esitatud projektitaotlustes raudteetranspordile. Siseveetranspordile suunatud projektitaotlusi oli võrreldes selle transpordiliigi osakaaluga (vt *tabel 3*) proportsionaalselt vähem enamikus oluliselt suurte siseveetranspordile suunatud TEN-T kulutustega liikmesriikides, v.a Madalmaad ning Prantsusmaa ja Belgia, kus viidi ellu enamik mitut riiki hõlmavatest Seine'i–Schelde ühenduse meetmetest.

13 Belgia puhul on selgelt näha, et liiklust suunati maanteedelt siseveekogudesse (maanteetransport vähenes ja siseveetransport samaaegselt suurenes).

14 2012. aastal UNECE poolt koostatud kitsaskohtade loetelu sisaldas lisaks veel 20 kitsaskohta, mida 2006. aasta loetelus ei olnud.

Tabel 3

TEN-T projektitaotluste kogumaksumus kõige suuremate transpordimahtudega liikmesriikides ja võrdlus siseveetranspordi transpordiliigi osakaaluga

Liikmesriik	Maanteetranspordi projektitaotlused (miljonites eurodes) A	Raudteetranspordi projektitaotlused (miljonites eurodes) B	Siseveetranspordi projektitaotlused (miljonites eurodes) C	Siseveetranspordi projektitaotluste osakaal C/(A+B+C)	Siseveetranspordi osatähtsus (2012. aasta)
EL ¹	170,8	9 866,8	5 399,5	35,0%	
Belgia ²	209,4	2 712,4	414,0	12,4%	24,3% ³
Bulgaaria	0	9,9	0	0,0%	16,4%
Tšehhi Vabariik	105,2	768,0	0	0,0%	0,1%
Saksamaa	448,4	9 482,2	218,3	2,2%	12,3% ⁴
Prantsusmaa ²	0	21 302,7	347,3	1,6%	4,2%
Luksemburg		811,1	0	0,0%	3,4%
Ungari	0	39,3	8,0	16,9%	4,4%
Madalmaad	229,4	496,7	561,4	42,3%	38,7%
Austria	785,7	9 552,3	175,5	1,7%	4,6%
Rumeenia	0	0	0,5	100,0%	22,5%
Slovakkia	27,7	51,4	2,8	3,4%	2,6%

1 Mitut liikmesriiki hõlmavad rahvusvahelised projektid.

2 Selle liikmesriigi projektitaotlused ei hõlma „ELI” all loetletud taotlusi Seine'i ja Schelde vahelise siseveeteedühenduse valmishitamiseks.

3 Esialgne arv.

4 Eurostati hinnangul põhinev arv.

Andmete allikas: Euroopa Komisjon – INEA ja Eurostat.

Enamik kontrollitud projektidest ei saavutanud kaubaveo alaseid tulemusi

23

Kontrollikoda leidis, et üldiselt oli kontrollitud projektide mõju kaubaveole piiratud, kuna teisi koridoris asuvaid kitsaskohti ei kõrvaldatud ega plaanitud ka lähitulevikus kõrvaldada. Kontrollikoja uuritud projektidest 10 olid seotud ehitustöödega ja olukord oli järgmine:

- a) ainult üks projekt – lüüs Lanayes (Belgia) – omas potentsiaali aidata kaasa siseveetranspordi edasiarendamisele pärast ehitustööde lõppu (vt **2. selgitus** ja **2. foto**);

2. selgitus

Lüüs Lanayes (Belgia)

Lanaye kanalis (Belgia) asuva lüüsi kogumaksumus oli 151 miljonit eurot, millest 27 miljonit eurot rahastas komisjon. See oli hea näide rahvusvahelise tähtsusega kitsaskoha kõrvaldamiseks tehtud piiriülesest koostööst. Projekti kaasrahastasid osaliselt Belgia ja Madalmaade valitsused, ning jõel liiklevad erinevaid liikmesriike läbivad siseveelaevad.

Projekt ei ole veel valmis. Kuna laevade keskmine suurus on viimaste aastate jooksul kasvanud, parandaks suurem lüüsikamber laevatavatus tingimusi ooteaegade vähendamise ja suurematele laevadele läbisõiduvõimaluse pakkumisega.

- b) kuue projekti puhul ei olnud võimalik ehitustöödest saadud parandusi täiel määral ära kasutada, kuna läheduses paiknevad teised kitsaskohad piirasid nende mõjust. Nimetatud piirangud esinesid raudteesildade puhul

Deggendorfis (Saksamaa) ja Kolínis (Tšehhi Vabariik), kuid ka sildade puhul Alberti kanalis (Belgia), Fankeli lüüsis (Saksamaa) ja Niederfinowi laevatõstuki (Saksamaa) puhul (vt nt **3. selgitus** ja **3. foto**);

3. selgitus

Laevatõstuk Niederfinowis

Laevatõstuk Berliini ja Poola piiri vahelisel lõigul asuvas Niederfinowis vajab uuendamist, sest oli vananenud. Uue laevatõstuki maksumus oli 284 miljonit eurot, millest 48,5 miljonit eurot rahastati ERFist. Uus laevatõstuk pidi saama suurema süvise, et raskema lastiga laevad seda kasutada saaks. Projekti kavandamine põhines eeldusel, et süvise vastavaks suurendamiseks süvendatakse ka kanali ülejäänud osa. Saksamaa ametkondade tehtud hiljutise jõgede prioriseerimise kohaselt on nimetatud kanal aga nii madala prioriteetsusega (C-kategooria), et sellel jõel muid olulisi parandusteid ei tehta. Seetõttu ei hakata laevatõstuki täiustatud süvist täiel määral kasutama.

Projekt on veel töös. Laevatee piiratud sügavus hakkab aga siseveeliikluse kasumlikkust piirama ja vähendab seega läbilaskevõime potentsiaalset suurenemist.

3. foto

Uue laevatõstuki ehitus Niederfinowis



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

- c) kuigi kolm projekti olid liigitatud siseveeteede transpordile suunatuks, et olnud neil seost siseveeteede laevatamistingimuste parandamisega (vt nt **4. selgitus**).

4. selgitus

Projekt, mis ei olnud suunatud siseveetranspordi kaubavedude parandamisele

České Budějovice – Hluboká (Tšehhi Vabariik) vahelise Vltava veete ehituse maksumus oli 32 miljonit eurot, millest 20,5 miljonit eurot rahastati transpordi rakenduskava raames ERFist. Kuigi projekt oli liigitatud siseveetranspordi projektiks, oli see põhiliselt seotud turismiga. Nimetatud veeteel on ainult piirkondlik tähtsus ja ta ei kuulu Euroopa transpordivõrku. See kitsaskoht ei sisaldu ka UNECE poolt ja Platina projekti raames avaldatud kitsaskohtade loeteludes (vt **4. foto**).

4. foto

Väikeste reisilaevade ja eraisikutele kuuluvate laevade sadam – osa ERFi toel Vltava veeteel elluviidavast projektist



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Kaks uuringut ei päädinud asjaomaste kitsaskohtade kõrvaldamisega**24**

Kaks projekti koosnesid uuringutest, mis küll potentsiaalselt käsitlesid kitsaskohti, kuid millele ei järgnenud kitsaskohtade kõrvaldamiseks vajalikke ehitustöid (vt **5. selgitus**).

5. selgitus**Doonau jõel kitsaskohtade kõrvaldamiseks tehtud ebamõjusad uuringud**

Straubingi ja Vilshofeni vaheline Doonau jõe osa Saksamaal on kogu siseveeteede võrgu seisukohast kriitilise tähtsusega. Kuna erinevad huvirühmad, sh keskkonnakaitsjad, on vaidlustanud kitsaskohtade kõrvaldamise alternatiivseid võimalusi analüüsivad eelnevad uuringud, otsustasid Euroopa Komisjon ja Saksamaa ametkonnad teha uue põhjaliku ja sõltumatu uuringu, et analüüsida kahe realistliku variandi võimalikku maksumust ja mõju (ilma seejuures kummalegi variandile toetust avaldamata). Nendeks olid variant A, millega saavutataks veidi väiksem keskkonnamõju, kuid laevatamistingimusi parandataks vähemal määral, ning variant C 2.80, mille puhul saavutataks veidi suurema keskkonnamõjuga paremad laevatamistingimused (variandi A puhul oli ökoloogiliste taastusalade suurus 1360 ha ja variandi C 2.80 puhul 1415 ha, vt **IV lisa**). Uuringu põhjalikkusastmest tulenevalt koostati mõlema variandi rakendamiseks üksikasjalikud tehnilised kavad.

Uuringu maksumus oli 30 miljonit eurot, millest 50% rahastati ELi vahenditest.

Kuigi uuringu kohaselt saadi variant C 2.80-ga paremad laevatamistingimused ning soodsam tulude ja kulude suhe (vt **IV lisa**), otsustasid Saksamaa ametkonnad rakendada varianti A, mis ei suuda tagada Euroopa siseveetranspordi kestvaks arenguks vajalikke laevatamistingimusi.

Sarnaselt tuli ühe 8 miljonit eurot maksnud projekti käigus, millest 50% rahastati ELi vahenditega ning mis sisaldas uuringut laevatamistingimuste parandamise kohta Doonau jõe Ungarile kuuluvas osas, projekti lõpuks hankida keskkonnalaad 31 sekkumisalale. Kuigi keskkonnaasutused olid osa neist lubadest väljastanud, tühistati need hiljem. Käesoleval hetkel on kohtuprotsessid ikka veel pooleli ja Doonau jõe Ungarile kuuluvas osas laevatatavuse parandamiseks tehtavaid ehitustöid ei ole alustatud ega kavandatud (vt punkt 40).

Rakendamisel esinenud viivitusi põhjustasid osaliselt aeganõudvad haldusmenetlused

25

Lisaks hindas kontrollikoda, kas projekte viidi ellu kavakohaselt. Kontrollikoja hindamine põhines TEN-T mitmeaastase programmi projektiportfelli vahetundamist ja ERFi või TEN-T eelarvest rahastatud kümne siseveeteede taristuprojektide analüüsil.

26

TEN-T mitmeaastase programmi projektiportfelli vahetundamist kohaselt esines viivitusi 60% TEN-T projektide puhul ja 40% puhul kestis viivitused üle aasta. Hindamist kohaselt põhjustas mitu viivitust asjaolu, et projektid ei olnud veel elluviimisteks valmis, kuna liikmesriigid esitasid projekte, millele keskkonnalubasid veel ei väljastatud.

27

Samuti esines viivitusi enamiku kontrollikoja uuritud projektide puhul. Osa viivitustest oli tingitud keskkonna- või ehituslubade puudumisest (nt Briegdeni ja Oelegemi sillad Belgias) ja osa pikaajalistest keskkonna või riigihangetega seotud vaidlustest (Fankeli lüüs Saksamaal, vt **6. selgitus**, ja Lanaye lüüs Belgias).

Fankeli projekti valmimisteks kulus üle 20 aasta

Fankeli lüüsi projekt oli Saksamaa 1992. aasta transpordistrateegias kõrge prioriteetsusega projektide hulgas. Projekti kavandamistapp algas 1993. aastal, kuid ehitustööd alustati alles 13 aastat hiljem, 2006. aasta juunis, kuna selle elluviimist lükati korduvalt edasi.

2006. aastal alustatud projekt pidi valmima 2011. aastaks, kuid valmis alles 2014. aastal. Viivitusi põhjustasid peamiselt riigihangetega seotud vaidlused ja projekti kavandist pärast elluviimist alustamist tehtud muudatused.

ELi siseveetranspordi strateegiad ei põhinenud põhjalikul ja usaldusväärsel analüüsil

28

Kontrollikoda hindas seda, kas:

- a) komisjon oli koos liikmesriikidega siseveetranspordi jaoks välja töötanud või kavandanud terviklikud strateegiad, mis põhineksid praeguse olukorra, transpordivajaduste ja käsitlemist vajava ebapiisava taristu hindamistel;
- b) nimetatud strateegiates võeti jõgede korrashoidmise küsimust piisavalt arvesse.

ELi strateegiad ei põhinenud usaldusväärsel analüüsil

29

Kontrollikoda analüüsis 2001. ja 2011. aasta valgeid raamatuid, mis sisaldasid ELi transpordipoliitikat kummaski kümnendiks ning ELi ja liikmesriikide transpordistrateegiaid ja (auditeeritud liikmesriikide) tegevuskavasid, sh TEN-T suunised ja tegevusprogramm Naiades, analüüsima, kas poliitika ja strateegiadokumendid põhinesid põhjalikel analüüsidel ja omasid selgeid eesmärke.

30

Euroopa poliitika- ja strateegiadokumentides ei täpsustatud, kas jõgede taristu uuendamiseks tehtavate investeeringute tulemusel saavutatakse soovitud liikluse suunamine maanteedelt siseveeteedele.

31

Üheski neist dokumentidest ei hinnatud seda, kas erinevates transpordikoridorides kitsaskohtade kõrvaldamine hakkab kasulikult mõjutama siseveetranspordi turunõudlust, vähendades maanteeliiklust, heitgaase ja transpordikuluseid¹⁵. Siseveetranspordi potentsiaalset turunõudlust erinevates koridorides ei hinnatud. Seetõttu puudub teave erinevatesse võrkudesse, jõgedesse või jõelõikudesse tehtavate investeeringute kulude ja tulude kohta.

32

Poliitika- ja strateegiadokumentides puudusid ka siseveetranspordi puuduvad selged eesmärgid (vt **7. selgitus**).

¹⁵ Komisjoni rahastatud aruande *Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union* (Euroopa Liidu siseveetranspordi keskpikad ja pikaajalised perspektiivid) kohaselt on siseveetranspordi osakaal aeglase ja keskmise majanduskasvu stsenaariumi kohaselt vähenemas, kuigi kõrge majanduskasvu stsenaariumi kohaselt selle osakaal rohkem ei vähene ja moodustab lõpuks 2040. aastal 6,0%.

Strateegiadokumentides puudusid siseveetranspordi osakaalu suurendamist puudutavad selged eesmärgid

2001. ja 2011. aasta valged raamatud olid komisjoni põhilised transpordivaldkonna poliitikadokumendid, kuid need ei olnud õiguslikult siduvad. Neis kehtestati algselt põhieesmärk suunata maanteetransport keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele, mis hõlmavad nii raudtee- kui ka siseveetransporti. Viimases, 2011. aasta valges raamatus see kvantifitseeriti, seades eesmärgiks, et 30% keskmise pikkusega kaubavedudest tuleb aastaks 2030 viia maanteedelt raudteedele ja veeteedele. Kummaski valges raamatus ei täpsustatud aga seda, kui suurel määral pidi siseveetransport nimetatud eesmärgi saavutamisele kaasa aitama.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse vormis avaldatud 2010. aasta TEN-T suunistes kehtestati strateegia-eesmärgiks TEN-T võrgu valmimine 2020. aastaks. 2013. aasta TEN-T suunistega, mis avaldati määruse vormis ja millega pandi liikmesriikidele juriidilised kohustused, kehtestati nõue luua põhi- ja üldvõrgud vastavalt aastateks 2030 ja 2050.

Ainus dokument, milles kehtestati siseveetranspordi kvantitatiivne eesmärk, on *Doonau Strateegia*¹⁶, mis avaldati komisjoni teatise vormis ja millel on piiratum geograafiline kohaldamisala. Selles kehtestati eesmärk suurendada 2020. aastaks kaubavedu jõel 20% võrra võrreldes 2010. aastaga.

¹⁶ KOM(2010) 715 (lõplik), 8. detsember 2010 – Euroopa Liidu Doonau piirkonna strateegia.

ELi strateegiates ei käsitletud täielikult nende liikmesriikide tasandil elluviimist takistavaid põhitegureid

Liikmesriikide lähenemisviisid olid ebajärjepidevad

33

Ühes liikmesriigis paiknevad kitsaskohad võivad mõjutada naaberriikide siseveetransporti. Seepärast on oluline, et liikmesriikide transpordistrateegiad on järjepidevad ja kooskõlastatud. Kontrollikoda leidis siiski, et liikmesriikide strateegiates kasutati siseveetranspordi käsitlemisel erinevaid lähenemisviise ja sellele transpordiliigile omistatud tähelepanu erines oluliselt.

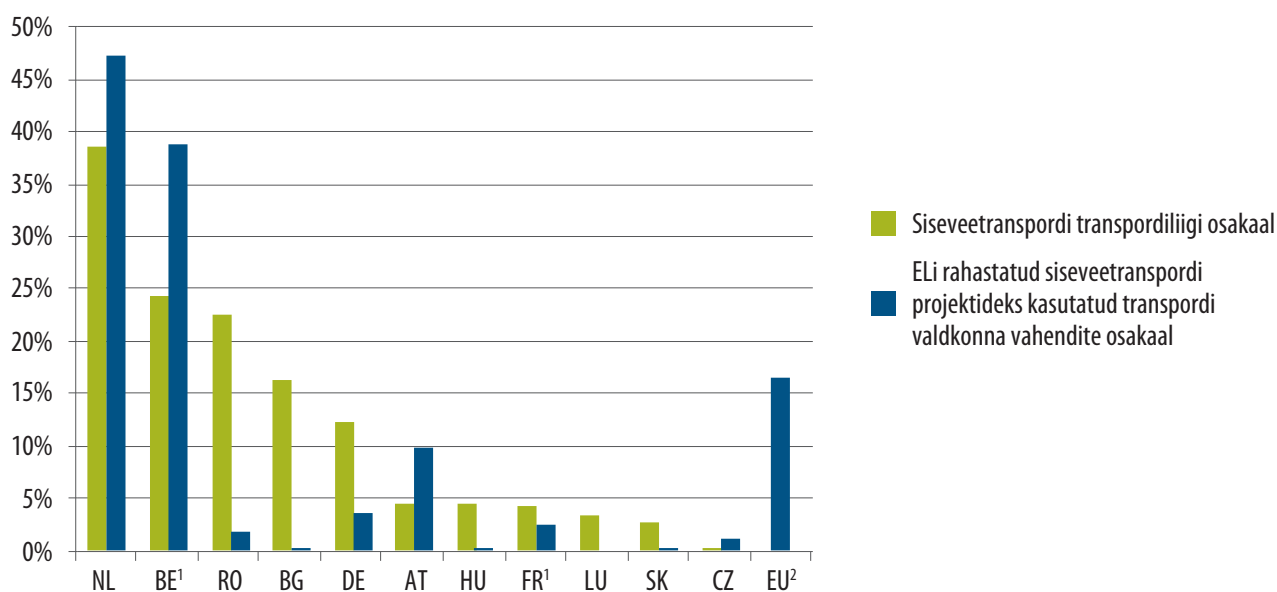
34

Kontrollikoda leidis näiteks, et ELi rahastatavatele siseveetranspordiprojektidele eraldatud eelarve osakaal erines liikmesriigiti oluliselt. Kui Madalmaad eraldasid transpordi toetamiseks mõeldud ELi vahenditest siseveetranspordile ca 47% (transpordiliigi osakaal oli 39%) ja Belgia ca 39% (transpordiliigi osakaal oli 29%), eraldas enamik teistest liikmesriikidest protsentuaalselt oluliselt vähem vahendeid võrreldes siseveetranspordi transpordiliigi osakaaluga (vt *joonis 6*)¹⁷. Kõikides liikmesriikides peale Austria, Belgia, Madalmaade ja Prantsusmaa olid vahendid suunatud muudesse transpordiliikidesse, eriti raudteetransporti (vt ka *tabel 3*). Sellest tingituna olid siseveeteedel laevatamistingimusi parandada võivate projektide elluviimise puhul eesmärgid tagasihoidlikumad ja eelarvelised eraldised väiksemad.

¹⁷ Võrdluseks siinkohal, et Madalmaad eraldasid liikmesriikidest kõige enam vahendeid siseveetranspordile (üle 40% TEN-T projektide koguvahendeist, kuigi selle transpordiliigi osakaal oli ca 39%).

Joonis 6

Siseveetranspordi osakaalu ja liikmesriikides siseveetranspordile eraldatud ELi vahendite võrdlus (peamised siseveeteede koridorid, periood 2007–2013). Kohalike, piirkondlike ja TEN-T laevateede rahastamiseks kasutatakse TEN-T, ERFi ja Ühtekuuluvusfondi vahendeid



1 Selle liikmesriigi projektitaotlused ei hõlma „ELi“ all loetletud taotlusi Seine'i ja Schelde vahelise siseveeteedeühenduse valmisenhitamiseks.

2 Mitut liikmesriiki hõlmavad rahvusvahelised projektid.

Andmete allikas: Euroopa Komisjon.

35

Erinevaid liikmesriike läbivate siseveeteede koridoride puhul täheldas kontrollikoda, et liikmesriikide erinevad lähenemisviisid takistasid selle transpordiliigi sujuvat edasiarendamist Euroopa peamistel jõgedel, kuna jõgede laevatamistingimuste kaasajastamisse tehtavad investeeringud peavad mõjususe saavutamiseks olema kooskõlastatud.

Liikmesriikide erinevad lähenemisviisid Elbe ja Doonau jõgede näitel

Siseveetranspordi tulemuslikkus Tšehhi Vabariigis sõltub muu hulgas Saksamaa pinnal kulgeval Elbe jõe osal toimuva siseveetranspordi tulemuslikkusest. Hoolimata hiljutisest Saksamaa ametkondade tehtud jõgede klassifitseerimist vastavalt nende prioriteetsuse astmele, ei ole Elbet veel klassifitseeritud. Föderaalvalitsuse ja asjaomaste liidumaade vahel hiljuti sõlmitud kokkuleppe¹⁸ kohaselt tuleb säilitada praegused laevatamistingimused, kuid Saksamaa piirab oma korrashoiutegevust ja ei kavatse täiendavalt investeerida oma laevatamistingimuste kaasajastamisse.

Kuigi Ungari pinnal asuva Doonau osa pikkus on üle 400 km, on nimetatud liikmesriigil väikesearvuline siseveelaevastik ja ainult paar sadamat, mis võiksid siseveetranspordist kasu saada. Seetõttu puudus Ungaril otsene huvi laevatamistingimuste parandamiseks vajalike ehitustööde kavandamiseks.

¹⁸ Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung, 23.5.2013, Berlin – Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder.

Kõikide kitsaskohtade kõrvaldamise maksumus ületab oluliselt olemasolevaid rahalisi vahendeid

36

Kuni 2006. aastani ei olnud komisjon üleeuroopalises võrgus siseveeteede väljaarendamise maksumuse kohta mingeid prognoose esitanud. 2006. aastal määratleti programmis Naiades kahe siseveeteetranspordi prioriteetse projekti (vt punkt 42) maksumuseks ligikaudu 3,7 miljardit eurot¹⁹. 2010. aastal esitati Platina

projektis Euroopas kitsaskohtade kõrvaldamise hinnanguliseks maksumuseks enam kui 16 miljardit eurot (vt **9. selgitus**).

37

Kõikide määratletud kitsaskohtade kõrvaldamise hinnanguline maksumus ületab suurelt ELi eelarvest siseveetranspordi taristule ettenähtud piiratud rahalisi vahendeid. Seetõttu tuleks probleemi lahendamiseks leida lisarahastamist riiklikest ja/või erasektori vahenditest.

¹⁹ Programmi Naiades lisa (KOM(2006) 6 (lõplik)).

Projekt Platina ja kitsaskohtade loetelu

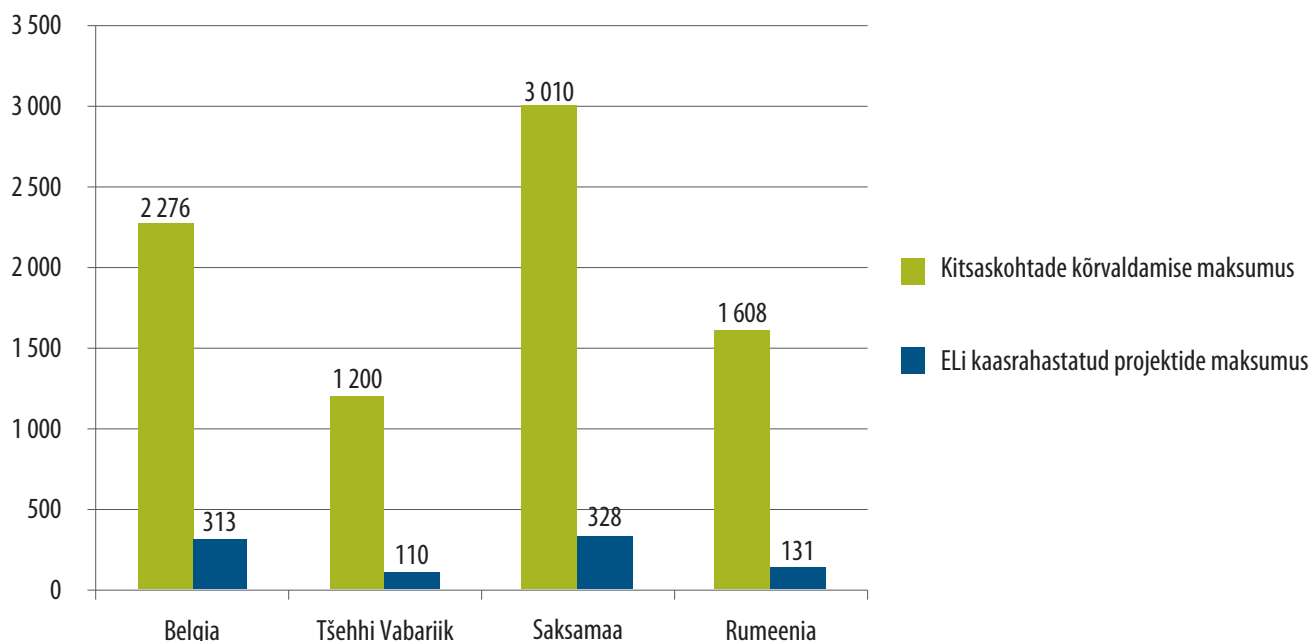
Programmi Naiades eesmärkide saavutamise kiirendamiseks koostas komisjon koos 23 erinevast partnerist koosneva konsortsiumiga projekti **Platina**. Projekt sisaldas Euroopa Liidu teadusuuringute seitsmendast raamprogrammist rahastatavat valdkondadevahelist teadmiste võrgustikku, mis oli suunatud programmi Naiades eesmärkide saavutamise toetamisele.

2010. aastal kvantifitseeriti projektis Platina paljude Euroopa siseveeteedel määratletud kitsaskohtade kõrvaldamise ligikaudne maksumus (vt **joonis 7**). Selle loetelu kohaselt oli asjaomastes siseveetranspordi koridorides²⁰ asuvates liikmesriikides kitsaskohtade kõrvaldamise ja puuduvate ühenduste loomise hinnanguline maksumus enam kui 16 miljardit eurot²¹ (vt **V lisa**).

²⁰ Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Prantsusmaa, Ungari, Madalmaad, Austria ja Rumeenia.

²¹ Antud arvnäitaja ei sisalda kitsaskohtade kõrvaldamise maksumust Ungaris, kuna seda ei kvantifitseeritud, ja Saône'i –Moseli ja Reini vahelisel ühendusel Prantsusmaal, mille hinnanguline maksumus oli ca 10 miljardit eurot.

Kitsaskohtade kõrvaldamise maksumuse (miljonites eurodes) ja auditi jooksul külastatud riikides perioodil 2007–2013 ellu viidud komisjoni poolt kaasrahastatud projektide maksumuse võrdlus



Kitsaskohtade kõrvaldamise maksumust Ungaris ei kvantifitseeritud.

Andmete allikas: Platina kitsaskohtade loetelu ja Euroopa Komisjon.

Keskkonnakaitse ja siseveetranspordi arengu vajadused ei sobinud kokku

38

Jões on elupaigaks paljudele liikidele, keda taristuprojektide elluviimine võib mõjutada²². Seepärast nõutakse kõnealuste projektide elluviimise alustamiseks keskkonnalubasid. Kontrollikoda uuris, kas viivituste põhjuseks olid keskkonnalubade hankimisega seotud probleemid.

39

Siseveetranspordiprojektidel esines palju probleeme, kuna ühest küljest tuli tagada piisav keskkonnakaitse tase ja teisest küljest selle transpordiliigi piisav edasiarendamine. Projektide puhul tuli sageli arvestada poliitiliste ja keskkonnakaalutluste ning erinevate huvirühmade ja kodanikuühiskonna vaheliste vaidlustega, mis lükkasid nende elluviimist edasi või takistasid seda. Lisaks olid asjaomaste keskkonnalubade saamiseks vajalikud haldusmenetlused sageli aeganõudvad ja hõlmasid kulukaid keskkonnavaluseid kompenseerimismeetmeid.

22 Paljud jõeäärsed alad kuuluvad looduskaitsealade alla, mis moodustavad nn Natura 2000 võrgustiku.

40

See põhjustas olukorra, kus mõningates liikmesriikides viidi ellu vähem projekte või rahastati madalama prioriteetsusega projekte:

- a) programmitöö perioodi 2007–2013 alguses eraldati Ühtekuuluvusfondist 75 miljonit eurot siseveetranspordi edendamiseks Ungaris. Seda summat aga vähendati seejärel vaid 3,2 miljoni euroni, st et esialgset eraldist vähendati peaaegu 96%. Esialgne eraldis oli tehtud eeldusel, et TEN-T raames 8 miljoni euro väärtuses rahastatud uuringu järgnevad ehitustööd Doonau jõe Ungari osas laevatamistingimuste parandamiseks tehakse õigeaegselt ja lõpetatakse aastaks 2015. Vajalikke keskkonnalubasid aga ei väljastatud. Kuna Ungari siseveetranspordile ettenähtud eelarve kuulus sama prioriteetse telje alla nagu raudteetransport, suunati rahastus viimati mainitule, mille puhul ei nõutud komisjoniga eelnevalt konsulteerimist;
- b) Tšehhi Vabariigis põhinesid perioodil 2007–2013 ERFi siseveeteedele eraldatud vahendid eeldusel, et asjaomane kitsaskoht Děčínis kõrvaldatakse aastaks 2015 (tööde hinnanguline kogumaksumus oli 142 miljonit eurot). Keskkonnalubasid ei suudetud aga hankida ajaks, mis oleks võimaldanud projekti ellu viia sellistele projektidele kehtestatud rahastamistingimustele vastavalt. Rakenduskavale eraldatud vahendite tühistamise vältimiseks viidi ellu mitu teist, kaubaveoga palju vähem seotud projekti. Selle tagajärjel kasutati eraldatud vahendid ära, ilma et siseveeteede kaubavedu oleks oluliselt parandatud.

Ebapiisavalt keskendatud projektivaliku lähenemisviis

41

Siseveetranspordi strateegia elluviimiseks ettenähtud ELi vahendite kaks põhilist allikat olid ühelt poolt TEN-T eelarve ja teiselt poolt ERF ja Ühtekuuluvusfond (vt punktid 12–13):

- a) TEN-T eelarvest antav rahastus on põhimõtteliselt ELi transpordipoliitika eesmärkidega kooskõlas. Pärast iga-aastast projektikonkursi väljakuulutamist esitavad liikmesriigid sellest eelarvest kaasrahastatavad projektid komisjonile ja komisjon valib kõikide liikmesriikide esitatud projektitaotluste seast erinevate transpordiliikide projektid;
- b) ERFi ja Ühtekuuluvusfondi eesmärgid on oluliselt laiaulatuslikumad ega käsitle üksnes transporti. Pärast rakenduskavade heakskiitmist, millega kehtestatakse prioriteetsed teljed ja määratakse neile eelarve, valivad liikmesriigid projektid ise. Vaid suured projektid, st maksumusega enam kui 50 miljonit eurot, vajavad komisjonipoolset hindamist.

Tähelepanekud

42

2010. aasta TEN-T määruses ja suunistes²³ määratleti TEN-T võrgu pikkuseks üle 30 000 km. See sisaldas ka kahte komisjoni poolt juba 2007. aastal heaks kiidetud siseveetranspordi valdkonna prioriteetset projekti: prioriteetne projekt 18 (Reini/Meuse'i–Maini–Doonau siseveeteede telg) ja prioriteetne projekt 30 (Seine'i–Schelde siseveetee). Puudusid aga kriteeriumid neis koridorides kitsaskohtade prioriseerimiseks. Ainsa ummikutega seotud prioriteetdina mainiti Straubingi ja Vilshofeni vahelist Doonau osa Saksamaal, mis oli 2001. aasta valges raamatus toodud kaotamist vajava kitsaskoha näitena.

43

TEN-T võrgus veeteede prioriseerimiseks kehtestati uues Euroopa ühendamise rahastus ja 2013. aasta TEN-T suunistes²⁴ põhi- ja üldvõrk, mille liikmesriigid peavad õigusaktidest tulenevalt valmis ehitama vastavalt aastateks 2030 ja 2050 (vt **joonis 1**). Siseveeteede puhul ei erine põhi- ja üldvõrgud teineteisest, mis muudab veeteede prioriseerimise keerukamaks.

44

ERFist rahastatavad siseveetranspordiprojektid ei asunud tavaliselt suurte kaubaveomahtudega siseveeteedel ega olnud sageli suunatud siseveetranspordi kaubaveo vajadustele (vt punktid 23 ja 24). See tulenes asjaolust, et mitte kõik toetuskõlblikud riigid ja piirkonnad ei asunud suurte transpordimahtudega veeteedel²⁵, ning et liikmesriigid otsustasid ERFist/ÜFist vahendeid eraldada siseveetranspordiprojektidele, mis asusid väiksema liiklusega jõgedel.

45

Toetuse mõju maksimeerimiseks tuleks piiratud vahendid suunata kõige prioriteetsematele vajadustele. Jõgede ja jõelõikude prioriseerimine oleks asjakohane, kuna suurem osa mõne kitsaskoha kaotamisele järgnevast kasust saadakse alles pärast terve jõelõigu laevatamistingimuste vastavat parandamist (vt ka punkti 23 alapunkt b). Kontrollikoda leidis, et ELi strateegiat ei prioriseeritud kavandatud tegevusi ega jõgesid, millesse piiratud vahendeid investeerida.

23 Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 661/2010/EL, 7. juuli 2010, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 204, 5.8.2010, lk 1).

24 Määrus (EÜ) nr 1315/2013.

25 Perioodil 2007–2013 Ühtekuuluvusfondi raames toetuskõlblikud riigid olid Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Eesti, Kreeka, Küpros, Läti, Leedu, Ungari, Malta, Poola, Portugal, Rumeenia, Sloveenia, Slovakkia ja Hispaania (üleminekutoetus). Lähenedesmärgi raames ERFi rahastamise saamiseks toetuskõlblikud piirkonnad asuvad Belgias, Bulgaarias, Tšehhi Vabariigis, Saksamaal, Eestis, Kreekas, Hispaanias, Prantsusmaal, Itaalias, Lätis, Leedus, Ungaris, Maltal, Poolas, Portugalis, Rumeenias, Sloveenias, Slovakkias ja Ühendkuningriigis.

Liikmesriigid ei pööra jõgede korrashoiule piisavalt tähelepanu

46

Hoolimata korrashoiu tähtsusest, jäetakse see sageli tegemata ja liikmesriigid ei eralda piisavalt sellele vahendeid, mis põhjustab korrashoiutööde olulist kuhjumist²⁶. Seepärast analüüsis kontrollikoda, kas ELi strateegiad hõlmasid jõgede korrashoidu. Selleks võrreldi jõgede korrashoidu puudutavaid uuringuid ja aruandeid, hindamaks, kas korrashoiutegevus oli kehtestatud ELi strateegiatega kooskõlas.

47

Kontrollikoda leidis, et jõgede korrashoid on siseveeteede laevaliikluse oluline aspekt, kuna korrashoiu puudumisel võivad praegused laevatamistingimused halveneda ja tekkida uued kitsaskohad, mis vähendaksid siseveeteede taristuprojektide mõjusust. Seepärast on väga oluline, et komisjon saaks kindluse siseveeteede laevaliiklusega seotud kõigi liikmesriikide poolt tehtava korrashoiu mõjususe kohta.

48

Kontrollikoda täheldas veel, et mitte kõik liikmesriigid ei ole ratifitseerinud siseveeteede taristu mõjusa hooldamise deklaratsiooni (vt **10. selgitus**).

49

Kui Doonau välja arvata²⁷, puuduvad praegu tõendid selle kohta, et liikmesriigid oleksid laevatamistingimuste, korrashoiuvajaduste, korrashoiuks tegelikult tehtud jõupingutuste ja võimalike probleemide kohta komisjonile süstemaatiliselt aru andnud. Seetõttu ei tea komisjon, kas nende poolt kaastahastatavad projektid on keskpikas ja pikaajalises perspektiivis jätkusuutlikud ning kas laevatamistingimused säilitatakse rahuldaval tasemel Euroopa peamiste jõgede kõikidel lõikudel.

26 Aruanne *Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union* (Euroopa Liidu siseveetranspordi keskpikad ja pikaajalised perspektiivid) kinnitas, et kehv jõgede korrashoid mitme liikmesriigi puhul on probleem, eriti ida-lääne suuna ja Doonau koridorides.

27 Doonau jõe puhul esitavad liikmesriigid süstemaatiliselt aruandlust Doonau jõe laevatamistingimuste kohta ELi Doonau piirkonna strateegia juhtühik PA1A (siseveetransport) raamistikus. Seda korraldavad ja koordineerivad Austria ja Rumeenia (transpordiministeeriumid ja ViaDonau) koos komisjoni (regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraat) ja transpordikoridori koordinaatoriga.

Ungari ei ole allkirjastanud Doonau ja selle laevatatavate lisajõgede siseveeteede taristu mõjusa hooldamise deklaratsiooni

7. juunil 2012 kohtusid Doonau jõgikonna riikide transpordiministrid Luxembourgis, et allkirjastada siseveeteede taristu mõjusa hooldamise deklaratsioon. Kõnealune deklaratsioon kohustas neid riike muu hulgas tagama korrapärased laevateede hooldustööd Doonaul ja selle lisajõgedel ja säilitama laevateede korrashoiu abil head navigatsioonitingimused.

Siseveeteede taristu mõjusa hooldamise deklaratsioon allkirjastati 2012. aastal kõikide asjaomaste liikmesriikide poolt, v.a Ungari.

50

Kontrollikoda leidis, et hoolimata eesmärgist suunata maanteetransport keskkonnasõbralikumatesse transpordiliikidesse, ei ole siseveetranspordi üldine osakaal ELis pärast 2001. aastat oluliselt kasvanud. Kontrollikoda jäeldab selle põhjal, et Euroopa siseveetranspordi strateegiate elluviimine ei olnud mõjus, kuna kaubaveo maanteedelt siseveeteede suunamise poliitikaeesmärki ei saavutatud ja üldiseid laevatamistingimusi ei parandatud. Pealegi ei olnud auditeeritud projektid (mida kaasrahastati ELi eelarvest) siseveeteedel laevatatavuse parandamisel ja liiklusmahtude suurendamisel mõjusad.

51

Kontrollikoda märgib samuti, et siseveetranspordi arendamiseks vajatakse head liikmesriikidevahelist koordineerimist ning et nagu teistegi suuremate taristuprojektide puhul, võivad poliitilised ja keskkonnakaalutlused mõjutada siseveeteede projektide elluviimist.

52

Kontrollikoda on seisukohal, et suutatus siseveetranspordi osakaalu ja üldisi laevatamistingimusi parandada oli tingitud liikmesriikide esitatud ja elluviidud projektide väga väikesest arvust, sellest, et elluviidud projektid ei olnud kitsaskohtade kõrvaldamiseks kõige asjakohasemad, ning et kitsaskohtade kõrvaldamine toimus isoleeritult.

1. soovitus

Siseveetranspordile antavate ELi vahendite mõjususe suurendamiseks ja projektide parema tulemuslikkuse tagamiseks tuleks teha järgmist:

- a) liikmesriigid peaksid eelistama transpordikoridore, jõgede või jõeosadega seotud siseveeteede projekte, millest saadakse siseveetranspordi parandamisel suurimat ja kõige otsesemat kasu;
- b) komisjon peaks rahastama projekte, mis on siseveetranspordi puhul kõige asjakohasemad ja mille puhul on juba rahastatavate projektitaotluste valikuetapis olemas välja töötatud kavad lähikümbuses paiknevate kitsaskohtade kõrvaldamiseks.

53

Kontrollikoda leidis, et ELi strateegiad ei sisaldanud teatavaid olulisi analüüse. Strateegiad ei määratlenud siseveeliikluse olulisi eeliseid erinevates transpordikoridorides ega hinnanud, kui suures ulatuses peaks siseveetransport maanteetranspordi keskkonnasõbralikumatele transpordiliikidele ümbersuunamisele kaasa aitama. Liikmesriigid kohaldasid selle transpordiliigi puhul erinevaid lähenemisviise ja omistasid sellele erinevaid prioriteetsusastmeid, mis tingis koordineerimata lähenemisviisi siseveeteede koridorides. Liikmesriigid, kus siseveetranspordil on transpordiliikide hulgas oluline roll, pöörasid sellele rohkem tähelepanu võrreldes vähem otsest kasu saavate liikmesriikidega, kes omistasid sellele oluliselt vähem tähtsust.

54

Siseveeteeudel toimuva kaubaveo arendamise rahastamiseks tehtavad jõupingutused ei olnud mõjusalt kontsentreeritud ega prioriseeritud. Kõik veeteedeäärseid liikmesriigid pidid strateegia elluviimisele kaasa aitama, kuigi mõne riigi otsene huvi oli väike. Lisaks sellele pöörati siseveetranspordi peamistes koridorides paiknevate jõgede korrashoiule ebapiisavat tähelepanu. Seepärast tuleks sellele probleemile lahendus leida ja pakkuda vajalikku lisaväärtust Euroopa Liidu tasandil.

2. soovitus

ELi siseveeteede kaubaveostrategia edaspidise väljatöötamisega seoses ja liikmesriikidevahelise parema koostöölastuse saavutamise nimel:

a) peaks komisjon põhjalikult analüüsima siseveetranspordi potentsiaalset turgu ja eeliseid erinevatel jõesadel ja koordineerima liikmesriikides TEN-T põhivõrgu rakendamist, võttes arvesse nende siseveeteede kaubaveokoridoride loomise potentsiaali;

b) peaksid komisjon ja liikmesriigid koridoride rakendamise käigus kokku leppima konkreetsed ja saavutatavad eesmärgid ning täpsed vahe-eesmärgid Euroopa ühendamise rahastu vahenditest koridoride kitsaskohtade kõrvaldamiseks. Seejuures tuleks nõuetekohaselt tähelepanu pöörata TEN-T eesmärgile – ehitada põhivõrk valmis 2030. aastaks –, vahendite kättesaadavusele ELi ja liikmesriikide tasandil ning uue siseveetranspordi taristu ehitamise (või olemasoleva uuendamise) poliitilistele ja keskkonnavalastele kaalutlustele;

c) peaks komisjon TEN-T määruse järgmise muutmise käigus tegema ettepaneku õigusliku aluse tugevdamiseks, et i) laiendada veeteede laevatamistingimustega seotud aruandlusnõudeid ja ii) nõuda liikmesriikidelt riiklike siseveeteede hoolduskavade koostamist koordineeritud viisil.

II auditikoda, mida juhivad kontrollikoja liige Henri GRETHEN, võttis käesoleva aruande vastu 28. jaanuari 2015. aasta koosolekul Luxembourgis.

Kontrollikoja nimel



president

Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA

I lisa

Euroopa siseveeteede klassifikatsioon vastavalt Euroopa transpordiministrite konverentsi resolutsioonile nr 92/2

Siseveeteede liik	Laevatatava veetee klass	Mootorlaevad ja praamid					Pukseeritavad koosseisud						Minimaalne sillaava kõrgus
		Laeva tüüp: üldandmed					Koosseisu tüüp: üldandmed						
		Tüüp	Maksimaalne pikkus	Maksimaalne laius	Süvis	Tonnaaž	Pikkus	Laius	Süvis	Tonnaaž			
											Pikkus (m)	Laius (m)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
Piiirkondliku tähtsusega	I	Praam	38,5	5,05	1,80–2,20	250–400							4,0
	II	Kampinepraam	50–55	6,6	2,50	400–650							4,0–5,0
	III	Gustav Koenigs	67–80	8,2	2,50	650–1000							4,0–5,0
	I	Gross Finow	41	4,7	1,40	180							3,0
	II	BM-500	57	7,5–9,0	1,60	500–630							3,0
	III		67–70	8,2–9,0	1,60–2,00	470–700			118–132	8,2–9,0	1,60–2,00	1000–1200	4,0
	IV	Johann Welker	80–85	9,5	2,50	1000–1500		85	9,5	2,50–2,80	1250–1450		5,25 või 7,00
	Va	Suured Reini laevad	95–110	11,4	2,50–2,80	1500–3000		95–110	11,4	2,50–4,50	1600–3000		5,25 või 7,00 või 9,10
	Vb							172–185	11,4	2,50–4,50	3200–6000		
	Vla							95–110	22,8	2,50–4,50	3200–6000		7,00 või 9,10
Rahvusvahelise tähtsusega	Vlb		140	15,0	3,90			185–195	22,8	2,50–4,50	6400–12 000	7,00 või 9,10	
	Vlc							270–280 195–200	22,8 33,0–34,2	2,50–4,0 2,50–4,50	9600–18 000 9600–18 000	9,10	
	VII							285	33,0–34,2	2,50–4,50	14500–27 000	9,0	

Kontrollikoja uuritud projektide nimekiri

Liikmes-riik	Projekti/rakendus-kava viide	Fond	Kirjeldus	Jõgi/ koridor	Kogumak-sumus (miljonites eurodes)	ELi rahas-tamine (miljonites eurodes)	Valmis
BE	2009-BE-00049-E	TEN-T	Noorderlaani silla ümberehitus Alberti kanalil	Alberti kanal	13,42	1,34	jah
BE	2010-BE-92214-P	TEN-T	Briegdeni ja Oelgem I sildade ümberehitus Alberti kanalil	Alberti kanal	15,72	1,57	ei
BE	2010-BE-18070-P	TEN-T	Laevasõidulüüsi lisakambri ja pumbajaama ehitus Alberti kanalis Lanayes	Alberti kanal	151,22	26,93	ei
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0131	ERF	Raudteesilla ümberehitus Kolínis	Elbe jõgi	41,06	28,86	jah
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0130	ERF	Vltava veetee valmimine České Budějovice – Hluboká lõigul	Vltava jõgi	31,91	20,52	jah
CZ	CZ 1.01/6.2.00/08.0081	ERF	Avalik sadam Ústí nad Labem – Vaňov, sadamakaj uuendamine laevade ülejutuskaitse lisamisega	Elbe jõgi	5,22	3,99	jah
DE	2007-DE-18050	TEN-T	Straubingi ja Vilshofeni vahelise Saksamaale kuuluva Doonau osa arendamise variante puudutav sõltumatu uuring	Prioriteetne projekt 18 (Doonau)	26,7	13,35	jah
DE	2007-DE-18030	TEN-T	Uue raudteesilla ehitus Doonaul Deggendorfis	Prioriteetne projekt 18 (Doonau)	35,05	7,01	jah
DE	2007-DE-90602-P	TEN-T	Teise lüüsi ehitus Fankeli jõgikonnas (Mosel)	Mosel	49,14	4,91	jah
DE	2009-DE-161-PR003 (SF)	ERF	Laevatõstuki ehitus Niederfinowis	Havel–Oder–Ca-nal (HVO)	284,00	48,52	ei
DE	2007-DE-161P0002 (SF)	ERF	Hohenbruchi lüüsi osaline ümberehitamine	Ruppineri kanal	0,49	0,35	jah
HU	2007-HU-18090S	TEN-T	Ungarile kuuluvas Doonau osas laevata-mistingimuste parandamise prioriteetset projekti nr 18 puudutav uuring	Prioriteetne pro-jekt 18 (Doonau)	8,00	4,00	jah
KOKKU					661,93	161,35	

Siseveetranspordi osakaal kõikidest liikmesriikide maismaatranspordi liikidest peamistes siseveekoridorides ajavahemikul 2001–2012 (%)

Liikmesriik	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EL	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,8	5,9	6,0	6,7	6,1	6,7
Belgia	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	14,9	15,6	14,3	17,6	18,5	24,3 ²
Bulgaaria ¹	3,1	4,0	4,0	3,9	3,7	3,9	4,8	12,6	20,7	21,0	15,0	16,4
Tšehhi Vabariik	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Saksamaa	15,0	15,0	14,0	14,0	14,0	12,8	12,0	12,3	12,1	13,0	11,2	12,3 ³
Prantsusmaa	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	4,1	4,3	3,9	4,2
Luksemburg	3,8	3,7	3,0	3,5	3,6	4,0	3,3	3,8	3,1	3,9	3,2	3,4
Ungari	4,0	5,2	5,5	6,1	5,8	4,5	4,6	4,7	4,1	5,3	4,0	4,4
Madalmaad	34,0	33,0	32,0	31,0	32,0	32,1	35,0	34,7	31,3	36,0	36,7	38,7
Austria	4,5	4,9	3,9	2,9	3,0	3,0	4,2	4,0	4,1	4,7	4,2	4,6
Rumeenia ¹	7,3	8,2	7,1	11,0	11,0	10,0	9,8	10,8	20,6	27,0	21,7	22,5
Slovakkia	4,0 ³	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	2,7	2,8	2,5	3,2	2,4	2,6

1 Bulgaaria ja Rumeenia muutsid 2009. aastal siseveeteede liiklust puudutavate andmete kogumise metoodikat. Seetõttu ei ole võimalik 2009. aastale järgnevaid andmeid eelmiste aastate andmetega võrrelda.

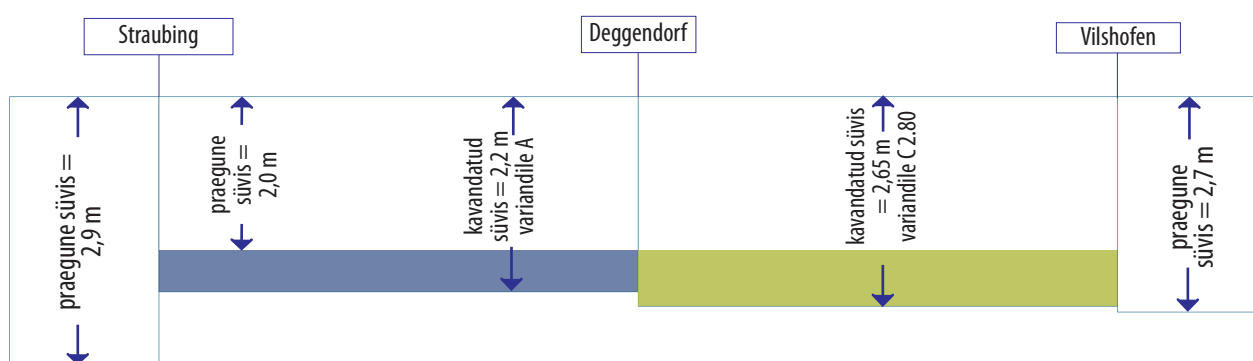
2 Esialgne arv.

3 Eurostati hinnangul põhinev arv.

Andmete allikas: Eurostat.

Erinevad võimalused Straubingi–Vilshofeni jõekäänaku kitsaskoha kõrvaldamiseks

Joonis. Straubingi ja Vilshofeni vaheline kitsaskoht ja alternatiivsed võimalused selle kõrvaldamiseks



Doonau süvis Straubingi ja Vilshofeni vahel

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Tabel. Variandi A ja variandi C 2.80 võrdlus

	Variant A	Variant C 2.80
Maantee- ja raudteetranspordi ümbersuunamine siseveetransporti	1,17 miljonit tonni	3 miljonit tonni
Laevade hulk aastas	9742 (+336 aastas)	10 896 (+1490 aastas)
Transpordikulude aastane kokkuhoid	33,9 miljonit eurot	78,6 miljonit eurot
Keskliste ooteaegade erinevused selle lõigul	4,11–4,20 tundi	Hoolimata suurematest transpordimahtudest toimus vähenemine 4,11 tunnilt 2,65-le
Kogu läbilaskevõime	11,02 miljonit tonni	12,83 miljonit tonni
Õnnetusjuhtumite sagedus: õnnetuste arv/(lõigu pikkus x laevade arv) x 1 000 000	82,9 kuni 62,2	82,9 kuni 30,4 (Reiniga võrreldes vahemikus 10–25)
Tulude ja kulude suhe eurodes	722 miljonit eurot	1 728 miljonit eurot
Tulude ja kulude suhe	6,6	7,7
Üleujutuskaitse meetmete kulud	ca 300 miljonit eurot (neto)	ca 280 miljonit eurot (neto)
Laevateede ehitustööde kulud	ca 160 miljonit eurot (neto)	ca 320 miljonit eurot (neto)
Üleujutuskaitse meetmetele ja laevateede ehitustöödele ökoloogiliste taastusalade loomine (kõik sekkumised on hüvitatavad)	ca 1360 hektarit	ca 1415 hektarit
Süvis 2,5 m (praegu 144 päeval/aastas)	200 päeval/aastas	301 päeval/aastas

Kitsaskohtade eemaldamise maksumus vastavalt Platina kitsaskohtade ja puuduvate ühenduste seisuga 31.3.2010 koostatud loetelule

Liikmesriik	Jõekäänak	Ehitustööd / lahendamist vajavad probleemid	Kavandamisperiood	Hinnanguline maksumus (miljonites eurodes)
Prantsusmaa	Saône'i–Moseli (E 10-02) ja Reini ühendus (E 10)	Rhône'i jõgikonna (mis ühendab Lyoni, Marseille', Rhône'i jõe ja Vahemere jõgikonna põhjas asuva võrguga) avamiseks on arutatud juba pikemat aega Saône'i/Rhône'i–põhjapoolse võrgu loomist.	lõpetatud enne aastat 2025	10 000,00
	Seine'i–Moseli ühendus (E 80)	Pariisi, Le Havre'i sadama ja Roueni ning Pariisi jõgikonna otsesemaks ühendamiseks põhjapoolse võrguga.	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Seine'i–Schelde ühendus (E 05)	Pariisi, Le Havre'i sadama ja Roueni ning Pariisi jõgikonna ühendamiseks põhjapoolse võrguga. Kanali kavandatud pikkus on 106 km.	lõpetada enne aastat 2025	4 000,00
	Rhône'i–Reini kanal (E 10)	Ei ole Prantsuse valitsuse prioriteet.		
	Oise (E 80) alates Conflansist Creil'ni. Käänaku pikendamine kuni Compiègne'ini	Seine'i–Escaut' projekti osa, pikkusega 75 km. Projekt on teostamisel.	lõpetada enne aastat 2025	130,00
	Oise (E 80) Creil ja Conflans	Projekti vaadelda eelmise kitsaskoha raames. Veesüvise suurendamine 4 meetrini Creil' ja Conflansi – Sainte-Honorine'i vahel.	lõpetada enne aastat 2025	eelarve sisaldub Seine'i–Schelde projektis
	Dunkerque'i–Escaut' ühendus ja Escaut (E 01) kuni Condé'ni	Kanal on kokku kuivanud. Ei ole sõidukõlblik. Kanalit tuleb süvendada, et uus liiklus Belgiaga saaks võimalikuks.	lõpetada enne aastat 2025	eelarve sisaldub Seine'i–Schelde projektis
	Mosel (E 80) Metz ja Apach	Metzi ja Apachi vahel (59 km) 6 silla tõstmine, mis võimaldab 3 ülestikuse konteineri vedusid.	lõpetada enne aastat 2025	10,00
	Deûle'i kanal (E 02) – lüüs Quesnoy sur Deûle'is	Liiga väike lüüs, mistõttu tuleb pukseeritavad koosseisud enne lüüsi läbimist lahti võtta. Nime- tatud lahtivõtmise põhjustab olulist ajakadu.	lõpetada enne aastat 2025	40,00
	Le Havre'i sadam (E 80-02)	Siseveelaevadel puudub otsene juurdepääs Port 2000 konteinerterminalidele.		166,00
	Seine (E 80-04) – Bray ja Nogent-sur-Seine'i lõik	Kavandatakse jõetransporditeenuse paran- damist, ühendades Pariisi piirkonna põlluma- jandustööstuse ja -toodete ning Champagne'i maakonnast pärinevat ehitusmaterjali tarnivate kaevandustega.	lõpetada enne aastat 2025	250,00
	Rhône'i–Sète'i kanal (E 10-04) Rhône'ist Sète'i	Kallaste taastamine ja sildade tõstmine (5,25 meetrini) võimaldamaks navigeerida 120 m pikkustel ja 11,4 m laiustel konvoidel ja kahe ülestikuse konteineri vedusid (vahemikus klassid IV ja Va).	lõpetada enne aastat 2025	130,00
Prantsusmaa kokku				14 726,00

Liikmesriik	Jõekäänak	Ehitustööd / lahendamist vajavad probleemid	Kavandamisperiood	Hinnanguline maksumus (miljonites eurodes)
Luksemburg	Luksemburg kokku	Puuduvad		0,00
Madalmaad	Zuid–Willemsvaart (E 70-03)	Ebapiisav juurdepääsetavus Den Boschi ja Vegheli vahelisele veeteele. Kavandatud tegevused: IV-klassi ümbersõit Den Boschi juures ja Zuid-Willemsvaarti uuendamine IV-klassini kuni Veghelini.	lõpetada enne aastat 2025	469,00
	Ijsseli jõgi (E 70)	Va-klassi laevadel on liiklemisega probleeme, mida põhjustavad Arnheimi ja Zutpheni vahelise lõigu käänakud.	lõpetada enne aastat 2025	43,00
	Meppel–Ramspol (E 12-02)	Madala/kõrge veetaseme tõttu on Zwartsluisis asuv lüüs kinni 16 päeval aastas, mis välistab laevaliikluse sel perioodil.	lõpetada enne aastat 2025	47,00
	Lemmeri–Delfzijli liin (etapp 1) (E 15)	Madalmaade põhjaosa ei saa läbida nelja ülestikuse konteineriga alused. Nelja ülestikuse konteineriga alustele põhjustavad probleeme koos liinil asuvat silda.	lõpetada enne aastat 2025	205,00
	Lemmeri–Delfzijli liin (2. etapp) (E 15)	Ebapiisavad ootealad	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Twente kanal (E 70)	Lüüsi läbilaskevõime ebapiisav	lõpetada enne aastat 2025	125,00
	Leki kanal (E 11-02)	Laevatee sügavus ja lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	225,00
	Maasi liin (E 01)	Laevatee sügavus ja lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	1 600,00
	Maasi liin – Alberti kanal (E 01)	Lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	10,50
	Juliana kanal (Maasi liini osa) (E 05)	Laevatee sügavus ja lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	79,00
	Rotterdami–Genti koridor (sh Genti–Terneuzeni kanal) (E 03, E 06)	Laevatee sügavus ja laius ja lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks

Liikmesriik	Jõekäänak	Ehitustööd / lahendamist vajavad probleemid	Kavandamisperiood	Hinnanguline maksumus (miljonites eurodes)
Madalmaad	Ijsselmeer–Meppel (E 12)	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees)	lõpetada enne aastat 2025	43,00
	Amsterdami–Reini kanal (E 11)	Lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	17,00
	Amsterdam–Lemmer (E 11)	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees)	lõpetada enne aastat 2025	16,00
	Amsterdam–Lemmer (E 15)	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees)	lõpetada enne aastat 2025	7,00
	Zaani jõgi (E 11-01)	Laevatee sügavus ja/või laius, sillaava kõrgus	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Reini–Schelde ühendus (E 06)	Ebapiisavad ootealad	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Burgemeester Delenkanaal (E01)	Väiksed käänakud	projekt on ellu viidud	
	Wilhelmina kanal (E 11)	Laevatee laius, lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	83,00
	Ijsseli jõgi (E 12)	Ebapiisavad ootealad	lõpetada enne aastat 2025	36,00
	Wali jõgi (E 10)	Laevatee sügavus ja laius	lõpetada enne aastat 2025	187,00
	Gouwe (E 10)	Lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Merwede (E 10)	Ebapiisavad ootealad	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Põhjamere kanal (E 01)	Lüüsi läbilaskevõime ja ligipääsetavus	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Madalmaad kokku			3 192,50
Austria	Doonau–Oderi–Elbe ühendus (E 20)	Doonau Oderi ja Elbega ühendava, üle 30 lüüsisiga navigatsioonikanali ehitus (500 km).	ei ole teada	määrata kindlaks
	Doonau (E 80) km 2037,0–2005,0	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees).	lõpetada enne aastat 2025	65,40
	Doonau (E 80) km 1921,0–1872,7	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees).	lõpetada enne aastat 2025	220,00
	Austria kokku			285,40

Liikmesriik	Jõekäänak	Ehitustööd / lahendamist vajavad probleemid	Kavandamisperiood	Hinnanguline maksumus (miljonites eurodes)
Rumeenia	Doonau–Bukaresti kanal (E 80-05)	Transpordi üldplaneeringu kava kohaselt alustati Rumeenia pealinna Bukaresti Doonauga (430,5 kilomeetril) ühendava kanali ehitamist juba 1986. aastal. Ehitustööd peatati 1990. aastal, kui pinnasetööd ja tammid olid ligikaudu 70% ja kallaste tugevdamine 40% ulatuses valmis ning vaid mõni hüdromehaaniline seade paigaldatud. Pärast seda ei ole nende investeeringute säilitamiseks mingeid töid tehtud ning need on lagunened loodus- ja inimtegevuse tagajärjel.	lõpetada enne aastat 2025	900,00
	Olt (E 80-03)	Olti jõgi on Doonau lisajõgi, mida kavandati muuta laevatatavaks kuni Slatinani.	lõpetada enne aastat 2025	ei ole teada
	Prut (E 80-07) km 407,0–0,0	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees)	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Bega kanal (E 80-01-02) km 65,6–109,6	Laevatee sügavus ja laius ja lüüsi läbilaskevõime	lõpetada enne aastat 2025	määrata kindlaks
	Doonau (E 80) km 863,0–175,0	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees)	lõpetada enne aastat 2025	160,00
	Doonau (E 80) km 170,0–0,0	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees)	lõpetada enne aastat 2025	143,00
	Doonau – Musta mere kanal (E 80-14) km 64,4–0,0	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees), kanali kallaste tugevdamine, lüüsi rekonstrueerimine	lõpetada enne aastat 2025	230,00
	Poarta Albă–Midia–Năvodari kanal (E 80-14-01) km 27,5–0,0	Laevatee sügavus ja/või laius (madalas vees), kanali kallaste tugevdamine, lüüsi rekonstrueerimine	lõpetada enne aastat 2025	175,00
Rumeenia kokku				1 608,00

Kokkuvõte

IV

Komisjon leiab, et siseveetranspordi kasutamine sõltub selle suhtelisest konkurentsivõimest võrreldes maanteetranspordiga ning seega paljudest teguritest, sealhulgas kütuse hinnast, tööjõukuludest ja maksustamisest. Lisaks rõhutab komisjon, et poliitikaeesmärk suunata liiklus maanteedelt siseveeteedele on soovituslik üldine eesmärk, mille realiseerumine ei sõltu täielikult komisjonist, ning seda tuleks võrrelda lähtestsenaariumiga, mille kohaselt oli oht, et kui meetmeid ei võeta, võib kaupade transpordi puhul tekkida autokaubaveol tegelikult monopolne seisund. Samuti on siseveetranspordi osakaal suurenenud ajavahemikul 2006 (aasta, mil võeti vastu programm Naiades)¹ kuni 2012. Üldiselt on siseveeteedel veel oluline kasutamata läbilaskevõime, mis jätkusuutliku rakendamise korral võiks aidata kaasa liiklusummikute vähendamisele maanteedel, vähendades samal ajal üldist mõju keskkonnale.

V

Komisjon on seisukohal, et ELi rahastatud projektid olid kooskõlas asjaomaste rahastamisprogrammide eesmärkidega. Kui tegeleda tuleb mitme kitsaskohtaga, siis algetapis paratamatult piiravad ülejäänud kitsaskohad esimeste projektide mõju. Siiski võttes arvesse õiguslikku kohustust ehitada põhivõrk valmis 2030. aastaks, leiab komisjon, et ülejäänud kitsaskohad on võimalik kõrvaldada mõistliku ajavahemiku jooksul ja aja jooksul suurendada nende projektide mõju.

¹ Lisateavet Naiadese programmi kohta vt 1. selgitus.

VI

Komisjon on arvamusel, et ELi strateegiad põhinesid asjakohastel analüüsidel. Näiteks valgele raamatule oli lisatud mõjuhindang ning programm Naiades põhines uuringul, milles käsitleti siseveetranspordi sektori keskpika ja pika perioodi perspektiivi. ELi rahastamisvahendeid on kasutatud vastavalt asjaomaste rahastamisprogrammide prioriteetidele ning uue TEN-T raamistiku kohaselt tugevdatakse transpordikoridore käsitlevate liikmesriikide lähemisi viiside prioriteetide seadmist ja koordineerimist. Jõgede korrashoiule on hiljuti rohkem tähelepanu pööratud uues TEN-T raamistikus ja Platina II projekti raames töötatakse välja suunised jõgede korrashoiu kohta. Keskkonnakaaluks on käsitletud komisjoni juhenddokumendis siseveetranspordi ja Natura 2000 kohta, mis võeti vastu 2012. aastal.

VII – 1. Soovitus a)

Komisjon nõustub soovitusega.

VII – 1. Soovitus b)

Komisjon nõustub selle soovitusega TEN-T rahastamisvahendite osas ning leiab, et seda lähenemisi parandatakse veelgi määrusega (EL) nr 1315/2013 ette nähtud põhivõrgukoridori rakendamise kaudu. Äsja loodud Euroopa ühendamise rahastu esimene projektikonkursside väljakuulutamise keskendub põhivõrgukoridori kitsaskohtade kõrvaldamisele ja puuduvate ühenduste loomisele. Tuleks märkida, et 2030. aastaks peavad liikmesriigid olema kõrvaldanud kõik põhivõrgu kitsaskohad. Seega pikemas perspektiivis võib kaasneda sellega märkimisväärne kasu kõigi projektide jaoks, mis käsitlevad neid kitsaskohti.

Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide puhul nõustub komisjon selle soovitusel osaliselt. Ajavahemikul 2014–2020 peavad siseveetranspordi projektid aitama kaasa temaatilise eesmärgi „säästva transpordi soodustamine ning oluliste võrguinfrastruktuuride kitsaskohtade kõrvaldamine” saavutamisele. Raha väljamaksmise eeltingimus on transpordistrateegia olemasolu ja selles strateegias sisalduv siseveeteed käsitlev peatükk. Siiski ei võimalda detsentraliseeritud projektivalik komisjonil seada prioriteetsuse järjekorda liikmesriikide valitud toetuskõlblikke projekte.

VII – 2. Soovitus a)

Komisjon nõustub soovitusel.

Komisjon on juba teostanud esimese analüüsi, mis on pärast TEN-T uue määruse jõustumist tehtud iga konkreetse põhivõrgukoridori kohta (koridoriuuringud). Koridoriuuringud ei sisalda mitte üksnes transpordituru analüüsi, vaid ka kogu koridori põhjalikku analüüsi, sealhulgas kontrolli, kas taristu vastab TEN-T nõuetele. Analüüsi täpsustatakse veelgi 2015. ja 2016. aastal. TEN-T puhul on iga TEN-T koridori jaoks määratud Euroopa koordinaatorid.

VII – 2. Soovitus b)

Komisjon nõustub soovitusel.

Põhivõrgukoridorid on peamine vahend põhivõrgu rakendamiseks kokkulepitud ajakava kohaselt. Kõigi üheksa põhivõrgukoridori puhul koostab Euroopa koordinaator töökava, mis sisaldab koridoride eesmäärke, sealhulgas siseveetranspordiga seotud eesmäärke, nagu on sätestatud määruses (EL) nr 1315/2013. See kava saadetakse liikmesriikidele heakskiitmiseks. Liikmesriigid esitavad oma märkused, võttes arvesse projektide teostatavust ja eelarvepiiranguid.

Kui liikmesriigid on lõplikud töökavad heaks kiitnud, võib nendega kokku leppida rakendamist käsitlevates otsustes.

VII – 2. Soovitus c)

Komisjon nõustub soovitusel.

Doonau jõgikonna puhul on jõgikonna riigid kohustatud korrapäraselt esitama Doonau komisjonile aruandeid jõe olukorra ja korrashoiutegevuse kohta. ELi tasandil sellist kohustust ei ole.

Sissejuhatus

12

Komisjon soovib lisada, et projektid võivad käsitleda ka madalamate standardomadustega jõgesid ja kanaleid, et rahastada nende ajakohastamist TEN-T nõuetele vastavaks.

Tähelepanekud

Ühine vastus punktidele 18 ja 19

Komisjon leiab, et see järeldus tuleneb asjaolust, et võrdlusaluseks on valitud 2001. aasta. Komisjon hakkas aktiivselt toetama siseveetransporti alles 2006. aastal, kui võeti vastu programm Naiades, ja alates sellest ajast on hakatud andma märkimisväärselt ELi rahastamist siseveeteede projektidele.

21

Käimasolevat koridoride analüüsi saab kasutada võrdlusalusena siseveetranspordi taristu kitsaskohtade kõrvaldamise edasiseks jälgimiseks.

23 c)

Komisjon märgib, et projektid olid toetuskõlblikud ja kooskõlas asjaomaste programmide eesmärkidega.

5. selgitus – Kolmas taane

Saksamaa projekti puhul, mis on seotud Doonau jõe kitsaskohtade kõrvaldamisega, otsustasid pädevad riiklikud ja piirkondlikud ametiasutused valida variandi A hoolimata sellest, et see variant pakkus vähem eeliseid laevatavuse seisukohast. See otsus tehti ühepoolselt, ilma Euroopa Komisjoni talitustega konsulteerimata. 2013. aastal algatasid Saksamaa ja Baieri ametiasutused täiendava uuringu, et parandada variandi A lahendust.

5. selgitus – Neljas taane

Pärast uuringut, mis käsitles laevatamistingimuste parandamist Doonau jõe Ungarile kuulavas osas, otsustas ka Ungari valitsus ühepoolselt peatada arenduse ilma konsulteerimata või võtmata arvesse uuringu tulemusi.

Ühine vastus punktidele 26 ja 27

Komisjon tunnistab, et varasemate TEN-T projekti taotluste valmiduse astmega on probleeme, ja ta on võtnud meetmeid olukorra parandamiseks järgmiseks programmitöö perioodiks, mis kajastub ka Euroopa ühendamise rahastu uues lähenemisviisis. Ka komisjoni juhenddokument siseveetranspordi ja Natura 2000 kohta, mis võeti vastu 2012. aastal, peaks aitama võtta arvesse keskkonnakaalutlusi.

Ühine vastus punktidele 30 ja 31

Jõgede taristu ajakohastamise eesmärk oli tõesti suurendada siseveeteede atraktiivsust, isegi kui seda seost ei ole sõnaselgelt kõigis poliitika- ja strateegiadokumentides märgitud. Siiski on Naiades II teatistes selgelt välja toodud seos siseveetranspordi potentsiaali kasutamise ja taristu ajakohastamise vahel.

Samuti puudub siseveetranspordi turunõudluse ja kitsaskohtade kõrvaldamise vahel selge seos, sest lisaks taristu ajakohastamisele mõjutavad turunõudlust ka mitu muud tegurit.

Komisjon on teostanud Euroopa ühendamise rahastu määruses kindlaks määratud üheksa TEN-T transpordikoridori üksikasjaliku analüüsi, mis on asjakohane tasand, et hinnata siseveeteede osa mitmeliigilise transpordi koridorides ning siseveeteede parandamise kulusid ja kasu.

7. selgitus

Valges raamatus on esitatud mittesiduvad poliitikaeesmärgid. Võimaluse ja asjakohasuse korral on eesmärkidele lisatud ka kvantitatiivsed eesmärgid. (Mittesiduvad) poliitikaeesmärgid nii pikaks ajavahemikuks ja sellise laiaulatusliku poliitika puhul ei allu tavaliselt komisjoni täielikule kontrollile, oma osa selles on nt rahvastiku kasvul ja liikumisel, majandusarengul, inimeste eelistustel, ettevõtjate valikutel jne. Seda probleemi ei lahendaks eesmärkide üksikasjalikumaks muutmine (nt käesoleval juhul siduda need vaid siseveetranspordiga).

Komisjon rõhutab, et 2013. aasta suunised esindavad põhimõtteliselt uut lähenemisviisi, sisaldades põhi- ja üldvõrgu loomist, konkreetseid taristuga seotud nõudeid kogu võrgustiku jaoks, õiguslikult siduvaid rakendamise kuupäevi ja rakendamist toetavaid mitmeliigilisi koridore. Ühtegi neist elementidest ei olnud 2010. aasta suunistes. 2013. aastal hakkas komisjon soovituslike kvantitatiivsete eesmärkide (mille saavutamise üle puudub ELi transpordipoliitikal kontroll) asemel keskenduma ELi tasandil seatud õiguslikult siduvatele eesmärkidele seoses võimaldavate teguritega, mis toetavad siseveetransporti ja raudteetransporti.

33

Komisjon nõustub, et oluline on siseveetranspordi strateegiate järjepidevus ja kooskõlastatus.

See on ka kogu ELi hõlmava võrgustiku loomist käsitleva uue TEN-T määruse mõte. Põhivõrgu – mitmeliigiliste põhivõrgu koridoride – rakendamise vahendite, mida juhivad Euroopa koordinaatorid, eesmärk on tagada põhivõrgu kooskõlastatud ja koordineeritud rakendamine. See võimaldab kasutada riigi tasandil ja eri programmide raames võetud meetmete omavahelist võimalikku sünergiaid ja vastastikust täiendavust.

35

Vt komisjoni vastus punktile 33.

9. selgitus – Teine taane

Projekti Platina analüüs on aidanud kaasa uue TEN-T ja Euroopa ühendamise rahastu määruste kohaste prioriteetide kindlaksmääramisele, mille jaoks ELi-poolset rahastamist on oluliselt suurendatud, eelkõige kui võtta arvesse ka finantsinstrumendide kasutamist. Sellest olenemata on siseriiklik rahastamine jätkuvalt kõige olulisem rahastamise allikas ning liikmesriigid on võtnud endale õigusliku kohustuse põhivõrgu rakendamiseks ja seega selle rahastamiseks.

40 a)

Vaata komisjoni vastust 5. selgitusele.

40 b)

Komisjoni arvates on programmi rakendamisel tavapärane jätkata muude projektidega, et saavutada soovitud eesmärgid, kui põhiprojekti rakendamisel esineb probleeme. Lisaks leiab komisjon, et muudel rakendatud projektidel oli mõju ja need parandasid laevatamistingimusi eri ulatuses.

41 b)

Ühtekuuluvuspoliitika investeeringud on suunatud piirkondadele, mis vajavad abi ja mis on majandusarengus maha jäänud. Seepärast on kaubaveo eesmärke võetud arvesse vastavalt nende võimalikule mõjule regionaalarengule.

42

Kaks prioriteetset projekti (projektid 18 ja 30) on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt vastu võetud õigusaktis. Komisjon otsustas 2007. aastal määrata Euroopa koordinaatori.

Alates sellest on Euroopa koordinaator esitanud igal aastal Euroopa Parlamendile aruande, milles märgitakse ära igal aastal tehtud edusammud asjaomaste kitsaskohtade kõrvaldamisel. Kuna iga kitsaskoht halvendab laevatamise tingimusi, peetakse neid kõiki oluliseks ning komisjon on toetanud edusammude tegemist, kui see on olnud poliitiliselt, tehniliselt ja rahaliselt teostatav.

Komisjon koordineeris ELi Doonau piirkonna strateegia raames dokumendi „Rekonstrueerimise ja korrashoiu üldplaneeringu kava Doonau jõe ja selle laevatavate lisajõgede jaoks“ väljatöötamist. Kõnealuses dokumendis, mis valmis 2014. aasta oktoobris, on tehtud kindlaks kõik kitsaskohad ja selle kiitsid heaks Doonau äärsete riikide ministrid. Praeguses etapis seatakse kitsaskohad prioriteetse järjekorda, et määrata kindlaks neist kõige pakilisemad.

43

Euroopa Komisjon märgib, et põhivõrk määratakse kindlaks kõigi transpordiliikide puhul kasutatava meetoodika põhjal. Peaaegu kõik rahvusvahelise tähtsusega veeteed kattusid selle põhjal kindlaks määratud põhivõrguga. Seega toimub siseveeteede prioriseerimine TEN-T põhivõrgus võrgu rakendamise tasandil koridoride töökavade kaudu.

44

Vaata komisjoni vastus punkti 41 alapunktile b.

45

Kõik rahvusvahelise tähtsusega jõed ja kanalid on määruses (EL) nr 1315/2013 liigitatud kui kõrge prioriteetsusega. Projektide rakendamise koordineerimine on tagatud TEN-T koridoride raames.

46

Komisjon nõustub, et jõgede korrashoid on siseveelaevanduses määrava tähtsusega.

Veeteede korrashoiu küsimust käsitleti esimest korda 2006. aastal programmis Naiades. Seni oldi seisukohal, et see on liikmesriikide ainupädevuses. Lisaks kehtestati regionaalpoliitika raames Doonau strateegia, milles pandi oluline rõhk laevasõidu- teede korrashoiu probleemile.

Komisjon sooviks rõhutada, et korrashoiu eest vastutavad kõik jõgikonna riigid ja seda ei saa põhimõtteliselt rahastada ELi eelarvest.

Komisjon aitas kaasa Doonau jõe korrashoiu ja rekonstrueerimise üldplaneeringu kava rakendamist käsitlevate ministrite konverentsi järelduste allakirjutamisele transpordiministrite poolt.

Uue TEN-T määrusega nõutakse siseveeteetaristu asjakohast hooldamist (artikli 15 lõike 3 punkt b) ja nähakse ette võimalus rahastada hooldusseadmete soetamist.

47

Komisjon leiab, et kindluse saamine korrashoiu mõjususe kohta liikmesriigi tasandil eeldaks asjakohast õiguslikku alust, mida uues TEN-T määruses ei ole sätestatud.

10. selgitus – Esimene taane

Pärast kontrollikoja mainitud esimest kohtumist toimus teine Doonau jõgikonna riikide ministrite kohtumine 3. detsembril 2014 Brüsselis. Kohal olid kõik jõgikonna riigid, sealhulgas ELi liikmesriigid ja ELi mittekuuluvad riigid. Järeldused, mis käsitlesid koordineeritud hooldus- ja rekonstrueerimistgevust, allkirjastasid kõik, välja arvatud Serbia (märkides, et ühineb järeldustega hilisemas etapis) ja Ungari.

49

Vt vastus punktile 47.

Järeldused ja soovitused

50

Komisjoni arvates on strateegiate mõjusust hinnatud üldiste soovituslike poliitikaeesmärkide põhjal, mis ei allu komisjoni täielikule kontrollile. 2001. aasta valges raamatus on esitatud mittesiduvad poliitikaeesmärgid. Võimaluse ja asjakohasuse korral on eesmärkidele lisatud ka kvantitatiivsed eesmärgid. (Mittesiduvad) poliitikaeesmärgid nii pikaks ajavahemikuks ja sellise laiaulatusliku poliitika puhul ei allu tavaliselt komisjoni täielikule kontrollile, oma osa selles on nt rahvastiku kasvul ja liikumisel, majandusarengul, inimeste eelistustel, ettevõtjate valikutel jne. Siseveetranspordi kasutamine sõltub selle suhtelisest konkurentsivõimest võrreldes maanteetranspordiga ning seega paljudest teguritest, sealhulgas kütuse hinnast, tööjõukuludest ja maksustamisest.

Kui vaadata arengut alates strategiadokumentide vastuvõtmisest, siis tuleks komisjoni arvates üldiseid edusamme mõõta võrreldes lähtestsenaariumiga. Lähtestsenaariumina rõhutati 2001. aasta valges raamatus, et on risk, et ELis on tulevikus auto-kaubaveol tegelik monopolne seisund kaupade transpordis, kui meetmeid ei võeta. Seda arvesse võttes võib siseveetranspordi osakaalu suurenemist vaadelda positiivse arenguna.

Lisaks soovib komisjon esile tõsta, et siseveetranspordi üldine osakaal suurenes alates 2006. aastast, mis on pöördepunkt komisjoni siseveeteede poliitikas koos programmi Naiades vastuvõtmise ja siseveeteede projektidele suurema rahalise toetuse andmisega TEN-T programmist.

51

Komisjon leiab, et liikmesriikidevaheline koordineerimine on määrava tähtsusega siseveeteetranspordi arengu seisukohast. Sel põhjusel on Euroopa ühendamise rahastu raames koos uue TEN-T määrusega loodud mitmeliigilised põhivõrgu koridorid, et toetada TEN-T põhivõrgu koordineeritud rakendamist.

52

Kuni 2013. aastani suunas komisjon oma toetuse peamiselt neile projektidele, mis on kõige olulisemad siseveetranspordi jaoks, nt Seine'i–Schelde kanal või Doonau jõel Straubingi–Vilshofeni jõekäänaku ajakohastamine.

Alates 2013. aastast võimaldab määrusega (EL) nr 1315/2013 ette nähtud põhivõrgukoridoridel põhinev ülesehitus panna rohkem rõhku koridoridest saadavale kasule.

Vt ka komisjoni vastus punktile 50.

1. soovitus a)

Komisjon nõustub soovitusega.

1. soovitus b)

Komisjon nõustub selle soovitusena TEN-T rahastamisvahendite osas ning leiab, et seda lähenemisviisi parandatakse veelgi määruses (EL) nr 1315/2013 sätestatud põhivõrgukoridori rakendamise kaudu. Äsja loodud Euroopa ühendamise rahastu esimene projektikonkursside väljakuulutamise keskendumine põhivõrgukoridoride kitsaskohtade kõrvaldamisele ja puuduvate ühenduste loomisele. Tuleks märkida, et 2030. aastaks peavad liikmesriigid kõrvaldama kõik põhivõrgu kitsaskohad. Seega pikemas perspektiivis võib kaasneda sellega märkimisväärne kasu kõigi projektide jaoks, mis käsitlevad neid kitsaskohti.

Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide puhul nõustub komisjon selle soovitusena osaliselt. Ajavahemikul 2014–2020 peavad siseveetranspordi projektid aitama kaasa temaatilise eesmärgi „säästva transpordi soodustamine ning oluliste võrguinfrastruktuuride kitsaskohtade kõrvaldamine“ saavutamisele. Raha väljamaksmise eeltingimus on transpordistrateegia olemasolu ja selles strateegias sisalduv siseveeteedid käsitlev peatükk. Siiski ei võimalda detsentraliseeritud projektivalik komisjonil seada prioriteetsuse järjekorda liikmesriikide valitud toetuskõlblikke projekte.

53

Komisjon on arvamusel, et ELi strateegiad põhinevad ELi tasandil tehtud asjakohastel analüüsidel. Iga koridori eraldi analüüs jääb väljaspoole kogu ELi hõlmavaid strateegiadokumente. Lisaks sõltub siseveetranspordi võimalik roll üleminekul ühelt transpordiliigilt teisele liiga paljudest teguritest, mis on väljaspool ELi transpordipoliitika otsest kontrolli, et määrata kindlaks kvantitatiivsed eesmärgid seoses transpordiliikide ümbersuunamisega nii, et suureneks siseveetranspordi osakaal.

Komisjon nõustub, et mõni liikmesriik on valinud siseveetranspordile erineva lähenemisviisi, mis on ka üks põhjus, miks komisjon on teinud ettepaneku tugevdada TEN-T poliitikat.

54

Keskendumine komisjoni esitatud prioriteetidele jäi osaliselt tulemusteta, kuna puudus liikmesriikidepoolne pühendumus.

Uute TEN-T suuniste alusel leppisid liikmesriigid kokku kohustuses rakendada 2030. aastaks kõik põhivõrgud, sealhulgas siseveeteed.

Äsja loodud Euroopa ühendamise rahastu alusel väljakuulutatud esimene projektikonkurss võimaldab rahastada hooldusseadmete soetamist, kuigi korrashoiutegevuse eest vastutavad jätkuvalt liikmesriigid ja oma eelarvest.

2. soovitus a)

Komisjon nõustub soovitusena.

Komisjon on pärast TEN-T uue määruse jõustumist juba teostanud esimese analüüsi iga konkreetse põhivõrgukoridori kohta (koridoriuuringud). Koridoriuuringud ei sisalda mitte üksnes transpordituru analüüsi, vaid ka kogu koridori põhjalikku analüüsi, sealhulgas kontrolli, kas taristu vastab TEN-T nõuetele. Analüüsi täpsustatakse veelgi 2015. ja 2016. aastal. TEN-T puhul on iga TEN-T koridori jaoks määratud Euroopa koordinaatorid.

2. soovitus b)

Komisjon nõustub soovitusega.

Põhivõrgukoridorid on peamine vahend põhivõrgu rakendamiseks kokkulepitud ajakava kohaselt. Kõigi üheksa põhivõrgukoridori puhul koostab Euroopa koordinaator töökava, mis sisaldab koridoride eesmäärke, sealhulgas siseveetranspordiga seotud eesmäärke, nagu on sätestatud määruses (EL) nr 1315/2013. See kava saadetakse liikmesriikidele heakskiitmiseks. Liikmesriigid esitavad oma märkused, võttes arvesse projektide teostatavust ja eelarvepiiranguid.

Kui liikmesriigid on lõplikud töökavad heaks kiitnud, võib nendega kokku leppida rakendamist käsitlevates otsustes.

2. soovitus c)

Komisjon nõustub soovitusega.

Doonau jõgikonna puhul on jõgikonna riigid kohustatud korrapäraselt esitama Doonau komisjonile aruandeid jõe olukorra ja korrashoiutegevuse kohta. ELi tasandil sellist kohustust ei ole.

KUST SAAB ELi VÄLJAANDEID?

Tasuta väljaanded:

- üksikeksemplarid:
EU Bookshopi kaudu (<http://bookshop.europa.eu>);
- rohkem eksemplare ning plakatid ja kaardid:
Euroopa Liidu esindustest (http://ec.europa.eu/represent_et.htm),
delegatsioonidest väljaspool ELi (http://eeas.europa.eu/delegations/index_et.htm),
kasutades Europe Direct'i teenistust (http://europa.eu/europedirect/index_et.htm)
või helistades infotelefonile 00 800 6 7 8 9 10 11 (kõikjalt EList helistades tasuta) (*).

(*) Antav teave on tasuta nagu ka enamik kõnesid (v.a mõne operaatori, hotelli ja telefonikabiini puhul).

Tasulised väljaanded:

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

Siseveetransport on üks kolmest põhilisest maismaatranspordiliigist Euroopas. Siseveelaevade suur kandevõime, mis võrdub sadade veokite omaga, võib kaasa aidata transpordikulude, heitkoguste ja liiklusummikute vähendamisele.

Käesolevas aruandes hindas kontrollikoda, kas siseveeteede strateegiad olid ühtsed ja põhinesid asjakohasel ning põhjalikul analüüsil. Lisaks uuris kontrollikoda, kas ELi eelarvest kaasrahastatud projektid aitasid mõjusalt kaasa selle transpordiliigi osakaalu suurendamisele ja laevatamistingimuste parandamisele.



EUROOPA
KONTROLLIKODA



Väljaannete talitus