Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamus teemal "Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjadeks üle-euroopalistele transpordi- ja energiavõrkudele ja nõukogu määruse nr 2236/95 muutmiseks"

KOM(2004) 475 lõplik — 2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

Nõukogu otsustas 9. märtsil 2005. aastal vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 156 konsulteerida Euroopa majandus- ja sotisaalkomiteega ülalmainitud teemal.

Arvamuse ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 21. veebruaril 2005. Raportöör oli hr **RANOCCHIARI**.

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee võttis 415. täiskogu istungil 112 poolt-, 8 vastu- ning 6 erapooletu häälega vastu järgmise arvamuse:

1. **Sissejuhatus**

1.1 **2000. aastal hõlmas Euroopa Liidu osa 15 % maailma energiatarbimisest.** Lähtuvalt nimetatud andmetest on Euroopa Liit suurim importija ja suuruselt teine tarbija (USA järel). Nõudlus primaarenergia järele tõusis 10 % võrra aastatel 1990–2000. Samal ajal muudeti ja korraldati ümber mitmete uute liikmesriikide poliitilised ning majanduslikud süsteemid, tänu millele vähenes nõudlus primaarenergia järele 17 % võrra. Seega tõusis 25 liikmesriigi nõudlus primaarenergia järele kokku keskmiselt vaid 6 % võrra.

1.2 Primaarenergia nõudluse arengu prognoos aastateks 2000–2030 lähtub 25-liikmelise Euroopa Liidu nõudluse kasvust 19,3 % võrra, kõige enam kasvab kümne uue liikmesriigi nõudlus (26 %), 15 vanas liikmesriigis aga 18,4 %.

1.3 Kümne uue liikmesriigi süsteemide edenemist kinnitab energiatõhususe areng ([1]), vastavalt millele arvestatakse aastateks 2000–2030 iga-aastast 1,7 % kasvu 25 liikmesriigis (st sama suur kasv kui eelmisel aastakümnel 1990–2000). Nimetatud arv on tingitud kümne uue liikmesriigi energianõudluse iga-aastasest kasvust 2,6 % võrra (eelmisel aastakümnel 3,5 %) ning vanade liikmesriikide nõudluse iga-aastasest vähenemisest 1,7 % võrra.

1.4 Lisaks tuleb toonitada, et prognooside kohaselt püsib 25 järgneval aastal sõltuvus fossiilkütusest, mida hinnatakse aastaks 2020 veel umbes 90 %.

1.5 Kõnealuse määruse eelnõu põhiteema **transport** hõlmab umbes 32 % energiatarbimisest ning moodustab üle 10 % Euroopa Liidu SKT-st. Viimase 30 aasta jooksul on reisijate- ja kaubavedu kahekordistunud. Transpordisektor pakub hetkel tööd rohkem kui 10 miljonile töötajale. 2020. aastaks on oodata kogu transpordi kahekordistumist; kaubavedu tõuseb 15-liikmelises Euroopa Liidus 70 %, kümnes uues liikmesriigis ca 100 % võrra; viimasel 30 aastal kasvas kaubaveo osa 185 % ning reisijateveo osa 145 %. Selline tähelepanuväärne kasv toob kaasa ka negatiivseid mõjusid, näiteks liiklusummikud, mis kurnavad sisemajanduse kogutoodangut igal aastal umbes 0,5 % võrra. 2010. aastaks võib kõnealune määr kahekordistuda ning ulatuda 80 miljoni euroni. Iga päev on 7 500 kilomeetril teedel (ca 15 % EL-15 üle-euroopalisest transpordivõrgust ning ca 20 % raudteevõrgust) liiklemine takistatud liiklusummikute tõttu. ([2])

1.6 Euroopa Liidu kasvavale nõudlusele vastavate üle-euroopaliste transpordi- (TEN-T) ja energiavõrkude (TEN-E) rajamine kuulub juba kümme aastat ELi strateegiate hulka ning on oluline samm teel siseturu loomise ning Lissaboni strateegia eesmärkide saavutamise suunas. Barcelonas 2002. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel rõhutati olemasolevate elektrivõrkude väljaarendamise olulisust ning pandi liikmesriikidele aastaks 2005 elektrivõrkude piiriülese vastastikuse sidumise kohustus vähemalt 10 % ulatuses nende tootmisvõimsusest. Ka 2003. aasta detsembris toimunud Euroopa Ülemkogu toonitas üle-euroopaliste transpordi- ja energiavõrkude tähtsust seoses majanduskasvu edendamisega.

2. **Praegune olukord**

2.1 Kuigi mõistetakse olemasolevaid probleeme ja tulevikus kasvavat nõudlust, ei ole ükski asjaomane osapool, alustades liikmesriikidega, võtnud vastavaid meetmeid. Meelde võiks tuletada seda, et kuigi liikmesriigid võtsid 1994. aastal (Euroopa Ülemkogu kohtumisel Essenis) kohustuse rakendada 2010.

([1]) Nõudlus primaarenergia järele SKT ühiku kohta turu vahetuskursi alusel.

([2]) EU Energy and Transport Outlook 2000–2004.

aastaks 14 suurprojekti transpordi valdkonnas, oli 2003. aasta lõpuks rakendatud vaid kolme neist ning teostatud vähem kui ¼ piiriüleseks sidumiseks vajalikest investeeringutest. Sellise investeerimiskiiruse juures võib mööduda veel 20 aastat, enne kui jõutakse programmi ellurakendamiseni.

2.2 Vähem oluline pole ka energiavarustuse küsimus, kuigi Euroopa Liidu poolse finantstoetuse vajadus on selles valdkonnas tunduvalt madalam, nagu nähtub järgnevast tekstist. Võrkude füüsiliselt võimalikud mahud ei vasta seadusandlusega ettenähtud tingimustele. Liberaliseerimisprotsessi raames peaks 2007. aastaks kujunema tõeline elektrienergia siseturg, millel pole siiski piisavat mõju, kui ei arendata välja olemasolevaid puudulikke ja ülekoormatuid võrke. Kui turu kontsentratsioon on tugev, on oluline kõrvaldada konkurentsi taksitavad füüsilised tegurid, et ennetada negatiivset mõju kõigile tarbijatele, sh eratarbijatele. Tuleb ka arvestada, et taastuvate energiaallikate kasutamise arenemine võib kaasa aidata *ad hoc* investeeringutele olemasolevates energiasüsteemides ja -võrkudes.

2.3 Euroopa Komisjon määratleb ja võtab oma 2003. aasta teatises ([3]) kokku seniste transpordi valdkonna projektide pettumust valmistavate tulemuste põhjused:

— liikmesriikide vastavate organite poliitilise tahte puudumine;

— üle-euroopalisele võrgule ettenähtud ebapiisavad rahalised vahendid;

— projektide eest vastutavate üksuste killustumine.

2.4 Kõrgetasemeline töörühm (endise konkurentsivoliniku Karel Van Miert'i juhtimisel) kinnitas oma 2003. aasta juuni aruandes, et on sellest murettekitavast olukorrast teadlik. Samas tehakse ka huvitavaid ettepanekuid kõnealuse kriisi lahendamiseks. Aruandes ei käsitletud mitte ainult probleemi rahalisi aspekte, vaid ka korraldus- ja kooskõlastamisnõudeid lähtuvalt Euroopa Liidu laienemisest.

2.5 Lähtuvalt Van Miert'i aruandest esitas Euroopa Komisjon 2003. aasta oktoobris ettepaneku üle-euroopaliste transpordivõrkude suuniste läbivaatamiseks koos vahepeal 30-le tõusnud esmatähtsate projektide loeteluga (sh 14 juba Essenis määratletud projekti). Parlament ja nõukogu arutasid kõnealust ettepanekut ning võtsid selle vastu 29. aprillil 2004. aastal. Sellega kinnitati projektide uued suunised ja prioriteedid ning nendega seonduvad oodatavad kulud.

3. **Komisjoni ettepanek**

3.1 Käesolev määruse ettepanek kujutab endast õigusinstrumenti, mis võimaldab komisjonil eelpool öeldut silmas pidades tagada rahalise abi andmise üldeeskirjad ning turvalise ja usaldusväärse rahastamise aastateks 2007-2013.

3.2 On selgunud, et Euroopa Liidu kaasrahastamise süsteemi tuleb parandada nii kvantitatiivselt (kõrgema protsendimäära abil) kui ka kvalitatiivselt (uute rahastamisinstrumentide abil). Eesmärk on soodustada erainvesteeringuid, ning seda eelkõige avaliku ja erasektori koostöölepete (PPP) tugevdamise raames.

3.3 Euroopa Liidu rahalise abi andmise eeldused on, et tegemist oleks ühist huvi pakkuvate projektidega, mille abil luuakse piiriülesed sidemed, ja et kõnealused projektid aitaks kaasa laienenud Euroopa Liidu turu integreerumisele. Transpordi valdkonna projektide puhul pööratakse erilist tähelepanu keskkonnale, ning raudtee kiirliinide rajamisega suunatakse kaubaveod maanteedele, et tagada tasakaal erinevate transpordiliikide vahel. Sel põhjusel tuleks ca 80 % rahalistest vahenditest eraldada teistele transpordiliikidele peale maanteede. Energia valdkonna prioriteetsed eesmärgid on võrgu järjepidevus ja võimsuse maksimeerimine, siseturu integreerimine, uute liikmesriikide kaasamine siseturule ning taastuvate energiaallikate kasutamine.

3.4 Nimetatud eesmärkide saavutamiseks on tarvis tagada selged ja objektiivsed kriteeriumid rahalise abi andmisel ja kaasrahastamisel. Sellised kriteeriumid on ühelt poolt **tingimuslikkus** (st valitud vahendid vastavalt **valikule ja kontsentratsioonile**), et toetada esmajärjekorras ühenduse suurima lisandväärtusega võrke, teiselt poolt aga **proportsionaalsus** toetamisel, mis võib piiriüleste ühenduste puhul hõlmata kuni 30 % (erandjuhtudel 50 %). Liikmesriigid peavad omalt poolt andma kohased tagatised vastavalt rahastamiskavale ja kohustama end vastava projekti elluviimiseks ettenähtud aja jooksul.

3.5 Kaasrahastamise määr võib nii transpordi kui energia valdkonna uurimuste puhul hõlmata kuni 50 %. Samas on transpordivaldkonna teatud lõikude prioriteetsete projektide ehitamise toetamise ülemmäär 30 % (50 % erandjuhtudel piiriüleste lõikude puhul), teiste üldhuviprojektide puhul aga 15 %. Energia valdkonna kaasrahastamise ülemmääraks jääb endiselt 10 % (erandjuhtudel eriliste rahaliste raskuste puhul ja raskendatud vastastikuse sidumise korral naaberriikidega 20 %). Madal kaasrahastamise määr energiavaldkonnas võrreldes transpordi valdkonnaga, nagu ka suur erinevus mõlema eelarves, on tingitud sellest, et energia valdkonnas kasutatakse ka teisi ühenduse rahastamisvahendeid (struktuurifondid, EIP laenud) ning kõnealuses selgelt turu poolt juhitud sektoris toimib tugev konkurents ettevõtjate vahel. Lisaks võivad transpordivõrgu puhul taotlusi esitada vaid liikmesriigid, samas kui energiavõrgu puhul on see võimalik ka eraettevõtjatel.

([3]) 23. aprilli 2003. aasta teatis "Üle-euroopalise transpordivõrgu rajamine: uued rahastamise viisid - elektroonilised kiirteemaksude süsteemid" (mitteametlik tõlge).

3.6 Kehtiva määruse kohaselt on ajavahemikuks 2000–2006 eraldatud vahendeid 4,6 miljardi euro väärtuses, sellest 4,2 miljardit transpordi valdkonnale. 2004. aastast lisanduvad 225 miljonit eurot seoses Euroopa Liidu laienemisega. See tähendab, et kõnealuseks ajavahemikuks on ette nähtud ca 600 miljonit eurot aastas.

3.7 Vastavalt nimetatud määruse eelnõule suurendatakse transpordivaldkonna vahendeid 20,35 miljardile eurole ajavahemikus 2007–2013, st 2,9 miljardini aastas (võrreldes 600 miljoni euroga aastas eelneva seitsmeaastase perioodi jooksul). Energiavaldkonnale nähakse ette vahendeid 340 miljoni euro väärtuses. Seega hõlmavad ühenduse vahendid mõlemale valdkonnale kokku 20,69 miljardit eurot.

3.8 Lisaks ühenduse vahendite suurendamisele on uuenduseks ka see, et ühenduse vahenditest on võimalik katta ka projektidega seonduvaid ehitusjärgseid riske, kui teatud juhtudel on tulud väiksemad kui eeldatud. Kõnealuse garantiiga soovitakse innustada erainvesteeringuid projektide rahastamisel, kuid see piirdub vaid stardiperioodiga ja eeldab liikmesriikide poolset olulist panust.

3.9 Teised uuendused puudutavad projektide juhtimist. Komisjon teeb ettepaneku, et tehnilise kontrolli teostamisel ja kulude kinnitamisel oleks liikmesriikidel juhtiv roll. Lisaks jätab komisjon endale õiguse edastada teatud ülesanded programmide juhtimisel tulevasele üle-euroopaliste transpordivõrkude rakendusasutusele (*executive agency for the trans-European transport network*), kuid ta soovib säilitada vastutuse planeerimise alal.

4. **Üldised märkused**

4.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee tervitab komisjoni ettepanekut, sest see vastab (kuigi mitte terviklikult) varasemates arvamustes korduvalt esitatud kommentaaridele ja nõudmistele. ([4])

4.2 Ettepanekuga nähakse ette ühendusepoolse osa soovituslik suurendamine ning liikmesriikidele ja erainvestoritele tagatakse suurem kindlus avaliku ja erasektori koostöölepete raames. Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee juhib tähelepanu sellele, et ettenähtud vahendite (praegusega võrreldes oluline) suurendamine peab vastama eespool nimetatud lisandunud vajadustele. Tuleb meenutada seda, et transpordivaldkonna 30 olulise projekti teostamiseks on tarvis 225 miljardit eurot, sellest 140 miljardit ajavahemikus 2007–2014.

4.3 Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee nõustub eespool nimetatud ühenduse rahalise abi andmise põhimõtetega ning pooldab otsustamisel kõnealuste põhimõtete rakendamise suhtes komiteemenetlust, et lihtsustada vastavat protsessi.

4.4 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee tervitab ka seda, et rahalised vahendid on ette nähtud mitte ainult eelnevateks uurimusteks ja ehituseks, vaid ka (kuigi vaid erandjuhtudel) projekti käivitamiseks. Ei tohi alahinnata transpordivaldkonna keerulist olukorda kõigi teadaolevate mõjudega (liiklusummikud, õhureostus, turvalisus jne), mille suhtes Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee on juba mitmel korral arvamust avaldanud. Samuti ei saa alahinnata energiavarustuse küsimuste riske ja vajadust tagada energiavõrkude koostalitlusvõime.

5. **Erimärkused ja järeldused**

5.1 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvates tuleks liikmesriikide suhtes rakendada ranget poliitikat, et vältida viivitusi ühenduse poolt määratletud infrastruktuurialaste projektide valmimisel ning tagada liikmesriikide võetud kohustuste täitmine sõltumatult keerulisest olukorrast poliitikas või majanduses. Kui arupärimised ei anna tulemusi, võib vajadusel rakendada ka sanktsioone või nõuda tagasi komisjoni poolt eraldatud rahalised vahendid. Sel juhul on komisjonil võimalik neid vahendeid rakendada teistes infrastruktuurialastes projektides, mille puhul on tähtajast kinni peetud

5.2 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee on siiski mures, et ettenähtud vahendid ei ole hoolimata nende suurendamisest piisavad, soodustamaks investeeringuid ning tagamaks kohustuste täitmist. Seetõttu toetab Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee endiselt ühe EMSK varasema arvamuse ([5]) ideed rajada Euroopa transpordiinfrastruktuuride fond, mille rahastamiseks rakendaksid 25 liimesriiki tagasihoidliku summat kütusetarbimiselt ilma aktsiisi tõstmata. Kui see pole võimalik, tuleks ettepanekut arendada vormis, mille kohaselt rakendatakse kõnealuseid makse vaid üle-euroopaliste transpordivõrkude projektides osalevates liikmesriikides.

5.3 Kõnealune määruse eelnõu käsitleb ajavahemikku 2007–2013. Praegu kehtiva määrusega rakendatakse eespool nimetatud eelarvevahendeid aastani 2007. Seeläbi tekib kuni uute sätete jõustumiseni täiendavate viivituste ja otsuste ümbermuutmise oht. Soovitav oleks võimalikult kiirendada uue määruse jõustumist, et tagada vastavate projektide kiire käivitamine. Tuleb rõhutada, et lähtudes maanteetööde planeerimisel arvesse võetavatest teostamisaegadest suureneb liiklus veel enam, enne kui valmivad uued infrastruktuurid (ka teiste transpordiliikide tarvis). Seetõttu on häiritud liikluse tõrgeteta ja tasakaalustatud toimimine.

([4]) 25. septembri 2003. aasta ettevalmistav arvamus üle-euroopaliste võrkude (TEN) projektide loetelu läbivaatamisest aastani 2004 (ELT C 10, 25.9.2003).

([5]) 25. septembri 2003. aasta ettevalmistav arvamus üle-euroopaliste võrkude (TEN) projektide loetelu läbivaatamisest aastani 2004 (ELT C 10, 25.9.2003). Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee tegi kõnealuses arvamuses ettepaneku rakendada 25-liikmelise Euroopa Liidu maanteedel toimuvas kauba- ja reisijateveos maksu 1 sent tarbitud kütuse liitri kohta. Praeguse kütuse tarbimise puhul (ca 300 miljonit tonni) laekuks fondi eelarvesse 3 miljardit eurot aastas.

5.4 Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee pooldab komisjoni ettepanekut rakendada kaasotsustamismenetluse asemel komiteemenetlust, et määratleda rahalise abi andmise põhimõtete rakendamine. See valik oleks suunatud menetluse juba soovitatud parandamise ja lihtsustamise poole. Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee tõstatab küsimuse, kas tulevane üle-euroopaliste transpordivõrkude rakendusasutus (*executive agency for the trans-European transport network*) on suuteline oma ülesannetega toime tulema või dubleerib vaid asjatult asjaomaste asutuste tööd. Kõnealuse kahtluse kõrvaldamiseks peaks komisjon eelnevalt kindlaks määrama nimetatud asutuse ülesanded.

5.5 Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee on täielikult nõus komisjoni ettepanekutega, kuid rõhutab siiski kasutusel olevate vahendite suurendamise olulisust. Kavandatud infrastruktuuride rajamine on jätkusuutliku arengu huvides, sest 80 % projektidest puudutab teisi transpordiliike peale maanteede ning seeläbi vähenevad heitgaaside hulk ja liiklusummikud. Ei tohiks unustada ka seda, et kavandatud projektid avaldavad lähemal ajal positiivset mõju tööhõivele ning sama oluline on pikemas perspektiivis Euroopa kodanike elukvaliteedi paranemine, eriti tiheda transiitliiklusega piirkondades.

5.6 Kokkuvõttes rõhutab Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee veelkord oma seisukohta üle-euroopalise energia- ja transpordivõrgu tähtsuse osas, sest sellel on oluline osa isikute, kaupade ja teenuste vaba liikumise tagamisel. Kõnealuse transpordivõrgu rajamine on oluline ja vältimatu eesmärk, kui tahame Lissaboni strateegia kohaselt saavutada integreeritud ja konkurentsivõimelist Euroopa Liitu, mis lähtub keskkonnasõbraliku arengu põhimõtetest.

Brüssel, 10. märts 2005

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND

LISA

Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamuse

Järgnevale tagasilükatud muudatusettepanekule anti ¼ häältest:

Punkt 5.2

Muuta järgmiselt:

"5.2 Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee on siiski mures, et ettenähtud vahendid ei ole hoolimata nende suurendamisest piisavad, soodustamaks investeeringuid ning tagamaks kohustuste täitmist. ~~Seetõttu toetab Euroopa majandus- ja sotisaalkomitee endiselt ühe EMSK varasema arvamuse ideed rajada Euroopa transpordiinfrastruktuuride fond, mille rahastamiseks rakendaksid 25 liimesriiki tagasihoidliku summat kütusetarbimiselt ilma aktsiisi tõstmata. Kui see pole võimalik, tuleks ettepanekut arendada vormis, mille kohaselt rakendatakse kõnealuseid makse vaid üle-euroopaliste transpordivõrkude projektides osalevates liikmesriikides.~~"

Motivatsioon

Raportööril on õigus, et maksuküsimused kuuluvad liikmesriikide pädevusse. Komitee ei saa ega tohi teha ettepanekuid maksude muutmiseks.

Hääletustulemus

Poolt: 43

Vastu: 65

Erapooletuid: 9