



ÜLEEUROOPALISTE VÕRKUDE RAHASTAMINE

Üleeuroopalisi võrke (TEN) rahastavad osaliselt Euroopa Liit ja osaliselt liikmesriigid. ELi antav rahaline toetus on mõeldud vaid projektide alustamise hõlbustamiseks, rahastamise põhiosa tuleb siiski liikmesriikidelt. Üleeuroopaliste võrkude rahastamises võib kasutada ka struktuurifondide abi, Euroopa Investeeringispanga abi või erasektori panust. Euroopa ühendamise rahastu loomisega 2013. aastal algatati põhjalik üleeuroopaliste võrkude reform.

ÕIGUSLIK ALUS

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) XVI jaotis, mille artiklis 171 sätestatakse, et EL võib anda abi ühishuviprojektidele, mis vastavad suunistes sätestatud nõuetele.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010.

EESMÄRGID

Aidata ELi sihtotstarbelise toetuse kaudu kaasa üleeuroopaliste võrkude rajamisele transpordi, energeetika ja telekommunikatsiooni valdkonnas ([3.5.1](#)).

SAAVUTUSED

A. Projektide rahastamise üldtingimuste kindlaksmääramine

Üldiselt on ELi-poolset rahastamist kasutatud projektide alustamise hõlbustamiseks. Suurema osa rahalistest vahenditest peavad leidma liikmesriigid, välja arvatud Ühtekuuluvusfondi vahenditest antava abi puhul, kus EL on traditsiooniliselt andnud märkimisväärsema panuse.

Esimesed rahastamist reguleerivad põhimõtted sätestati nõukogu 18. septembri 1995. aasta määruses (EÜ) nr 2236/95, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste võrkude valdkonnas.

1. EL võib projektidele abi anda ühes või enamas alljärgnevas vormis:

- projektiga seotud uuringute ja muude tehniliste tugimeetmete kaasrahastamine (ei ületa üldiselt 50% kogumaksumusest);
- Euroopa Investeeringufondi või muude finantsasutuste laenu tagatiste tasude osaline tasumine;



- Euroopa Investeeringuspangast (EIP) või muudest avalik-õiguslikest või erafinantsasutustest saadud laenude intressitoetus;
- nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel investeeringute otsetoetused.

2. Järk-järgult on sätestatud projektidele järgmised kriteeriumid:

- telekommunikatsiooni- ja energiavõrkudele antav ELi abi ei tohi moonutada konkurentsi asjaomase sektori ettevõtete vahel;
- projektid peavad aitama saavutada võrkude eesmärgi;
- projektid peavad olema majanduslikult elujõulised;
- projekti küpsusaste ja ELi sekkumise ergutav mõju;
- otsene või kaudne mõju keskkonnale ja tööhõivele, hõlmates järk-järgult üha täielikumaid kulude ja tulude analüüsi, keskkonnamõju analüüsi jne;
- projekti eri osade ajakava kooskõlastamine, kui tegemist on näiteks piiriüleste projektidega.

Rahastatavad projektid on pidanud olema kooskõlas ELi õiguse ja ELi poliitikaga, eelkõige keskkonnakaitse, konkurentsi ja riigihankelepingute sõlmimise valdkonnas. Järjestikuste määrustega, millega sätestati ELi rahalise abi andmise üldeskirjad, lisati hulk uusi elemente, sealhulgas järgmised:

- mitmeaastased ja aastased programmid transpordi ja energeetika valdkonnas, mis võimaldavad anda valitud projektidele ELi rahalist abi;
- uuringute jaoks antava ELi abi piiriks seati olenemata projektist 50% ja transpordi valdkonna prioriteetsetele projektidele antava abi piiriks 10% kuni 30% (prioriteetsete projektide piiriüleste lõikude puhul kuni 30%);
- ELi rahalise abi osana kaasati ja seoti riskikapital;
- finantsraamistikuga ajavahemikuks 2007–2013 nähti üleeuroopaliste võrkude jaoks ette 8,168 miljardit eurot, millest 8,013 miljardit eurot eraldati transpordile (TEN-T) ja 155 miljonit eurot energeetikale (TEN-E).

B. Täiendavad rahastamisvõimalused

1. ELi struktuurifondid ja Ühtekuuluvusfond

Ajavahemikul 2000–2006 eraldati kõnealustest fondidest üleeuroopaliste võrkude projektidele umbes 26 miljardit eurot – eelkõige Ühtekuuluvusfondi kaudu Kreekas, Iirimaa (kuni 2003. aastani), Portugalis, Hispaanias ja EL-10 liikmesriikides. Viimati mainitud liikmesriikidele eraldati 2,48 miljardi euro väärtuses ühinemiseelset abi, samuti 4,24 miljardit eurot Ühtekuuluvusfondist ja 2,53 miljardit eurot muudest struktuurifondidest. Kõigist kõnealustest ühinemiseelse abi ja ühtekuuluvuse jaoks ette nähtud rahalistest vahenditest umbes 50% ehk 3,9 miljardit eurot eraldati TEN-T projektidele.

2. Euroopa Investeeringuspanga antav abi

EIP laenude suhtes territoriaalseid piiranguid ei kohaldata, kuna laene antakse panganduskriteeriumide alusel, mis hõlmavad projekti rahalist (tagasimaksevõime),



tehnilist ja keskkonnaalast teostatavust. Näiteks ajavahemikul 1995–2005 oli üleeuroopaliste võrkude projektidele antud EIP laenude kogumaht ligikaudu 65 miljardit eurot.

C. Aastate 2007–2013 finantsraamistik

Komisjon pakkus Euroopa Parlamendi toetusel rahastamisperioodiks 2007–2013 algselt välja 20,35 miljardit eurot üleeuroopaliste transpordivõrkude ja 0,34 miljardit eurot üleeuroopaliste energiavõrkude jaoks. Nõukogu nõudis siiski kindlalt nende summade märkimisväärset vähendamist ja kokkuvõttes nähti üleeuroopaliste võrkude finantsraamistikus ette 8,01 miljardit eurot transpordi valdkonnale ja 0,16 miljardit eurot energia valdkonnale (s.t vaid 40% algselt kavandatud summast transpordi valdkonnas ja 45% energia valdkonnale kavandatud summast). Ressursside nappusest tulenevalt sätestati määruses (EÜ) nr 680/2007, et liikmesriigi (avaliku või erasektori) rahastamisallikate täiendamiseks tuleks ELi rahalised vahendid keskendada teatavatele projektikategooriatele, millel on võrgule tervikuna kõige suurem lisaväärtus (nt piiriülesed lõigud ja projektid, mille eesmärk on kitsaskohtade kõrvaldamine). Lisaks toetati TEN-T projekte komisjoni poolt vastu võetud üldise ühtekuuluvuspoliitika rakenduskavadest 43 miljardi euro ulatuses.

EUROOPA ÜHENDAMISE RAHASTU

Alates 2013. aasta detsembrist kehtib ELis uus üleeuroopaliste võrkude taristupoliitika, mille eelarve ajavahemikuks kuni 2020. aastani on üle 30,4 miljardi euro: Euroopa ühendamise rahastu eesmärk on saavutada koostoime transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektoris ELi meetmete tulemuslikkuse suurendamise ja rakenduskulude optimeerimise võimaldamise kaudu. Rahastu eesmärk on kiirendada investeringute tegemist üleeuroopaliste võrkude valdkonnas ja võimendada nii avaliku kui ka erasektori rahalisi vahendeid, suurendades samal ajal õiguskindlust ja järgides tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet.

A. Üldeesmärgid

Euroopa ühendamise rahastu eesmärgid on järgmised:

- toetada selliste transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiasektori ühishuviprojektide elluviimist, mille eesmärk on arendada ja ehitada uut taristut ja teenuseid või olemasolevat taristut ja teenuseid ajakohastada;
- aidata toetada Euroopa lisaväärtust ja märkimisväärset ühiskondlikku kasu andvaid projekte, millele ei leidu turul piisavat rahastamist;
- anda panus strateegiasse „Euroopa 2020“, arendades üleeuroopalisi võrke, mille puhul võetakse arvesse eeldatavaid tulevasi liiklusvooge, ja luues soodsamad tingimused erasektori, avaliku sektori või avaliku ja erasektori ühistele investeringutele;
- võimaldada ELil saavutada kestliku arengu eesmärgid, andes seeläbi panuse liidu keskpika perspektiivi ja pikaajaliste CO₂-heite vähendamise eesmärkide saavutamisse.



1. Transpordisektoris on toetus ette nähtud ühishuviprojektidele, mille eesmärk on:
 - kitsaskohtade kõrvaldamine, puuduvate ühenduslülide loomine ja eelkõige piiriüleste lõikude parandamine;
 - jätkusuutlike ja tõhusate transpordisüsteemide tagamine pikas perspektiivis selleks, et valmistuda ette eeldatavateks tulevasteks transpordivoogudeks, samuti selleks, et võimaldada kõigi transpordiliikide CO₂-heite vähendamist, ning
 - transpordiliikide parem integreerimine ja omavaheline ühendamine ning transporditeenuste koostalitlusvõime suurendamine, tagades samal ajal juurdepääsu transporditaristule.
2. Energiasektoris on toetuse eesmärk:
 - konkurentsivõime suurendamine energia siseturu edasise integreerimise ning elektri- ja gaasivõrkude piiriülese koostalitlusvõime edendamise teel;
 - ELi energiavarustuse kindluse suurendamine ning
 - kestliku arengu edendamine, integreerides taastuvatest energiaallikatest pärit energia ülekandevõrku ning arendades välja arukad energiavõrgud ja CO₂-võrgud.
3. Telekommunikatsioonisektoris toetatakse Euroopa ühendamise rahastust järgmist:
 - üldteenused, põhiteenusplatvormid ja programmi rakendamist toetavad meetmed, mida rahastatakse toetuste ja/või hangete kaudu;
 - lairibavõrkudega seotud meetmed, mida rahastatakse rahastamisvahendite kaudu.

B. Euroopa ühendamise rahastu 2014.–2020. aasta eelarve

Euroopa ühendamise rahastu rakendamise rahastamispakett aastateks 2014–2020 oli algselt üle 33,2 miljardi euro. 2015. aastal vähendati algset summat siiski 30,4 miljardile eurole, sest 2,8 miljardit eurot paigutati ümber äsja loodud Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi (EFSI). Euroopa ühendamise rahastu vahendid jagunevad järgmiselt:

- transpordisektor: 24,05 miljardit eurot, millest 11,3 miljardit on paigutatud ümber Ühtekuuluvusfondist, et kulutada see kooskõlas Euroopa ühendamise rahastu määrusega üksnes Ühtekuuluvusfondist toetuse saamise tingimustele vastavates liikmesriikides;
- telekommunikatsioonisektor: 1,04 miljardit eurot;
- energeetikasektor: 5,35 miljardit eurot.

Umbes 80–85% Euroopa ühendamise rahastu kogueelarvest eraldatakse mitmeaastastel programmidel põhinevatele projektidele (mis on seotud põhivõrgukoridoridega ja kajastavad horisontaalseid prioriteete), samal ajal kui 15–20% eraldatakse aastaste programmidega seotud eesmärkide jaoks (s.t lühiajalisema iseloomuga, koos iga-aastase kohandamise võimalusega).



Enamik projekte kaasrahastatakse Euroopa ühendamise rahastust toetuste kaudu, mis eraldatakse konkurentsipõhiste projektikonkursside alusel. Samas ei tohi projektidele, mida kaasrahastatakse selliste uuenduslike rahastamisvahendite kaudu nagu tagatised ja projektivõlakirjad (Euroopa ühendamise rahastu võlainstrument), eraldada Euroopa ühendamise rahastu kogueelarvest rohkem kui 8,4%. Üldiselt peavad Euroopa ühendamise rahastu raames kasutatavad rahastamisvahendid olema suunatud turu konkreetsete vajadustega seotud meetmetele, millel on selge Euroopa lisaväärtus, ja need ei tohiks tõrjuda välja erasektorist tulevat rahastamist. Need peavad suurendama ELi eelarvest tehtavate kulutuste võimendavat mõju ja saavutama erasektori rahastamise ligimeelitamisel suurema kordistava mõju.

Transpordisektoris tuleb suurem osa Euroopa ühendamise rahastu eelarvest saadavast summast ehk 22,5 miljardit eurot jagada projektide elluviijate vahel toetustena. Seni on komisjon kuulutanud välja viis projektikonkurssi üksnes transpordisektoris ning ühe konkursi, mis on avatud transpordi- ja energeetikasektori koostöömeeetmetele. Esimestel kahel konkursil, mis kuulutati välja 2014. ja 2015. aastal, olid suurimad eraldised (vastavalt 11,93 miljardit eurot ja 7,6 miljardit eurot). Komisjon andis mõlemal juhul teada, et projektide elluviijate taotletud toetuste koguväärtus ületas eraldatud summasid.

C. Euroopa ühendamise rahastu 2021.–2027. aasta eelarve

ELi 2021.–2027. aasta eelarve raamistikus tegi komisjon 6. juunil 2018 ettepaneku jätkata Euroopa ühendamise rahastu programmi ka pärast 2020. aastat, mille üldine eesmärk on toetada investeerimist Euroopa taristuvõrkudesse transpordi, energeetika ja telekommunikatsiooni valdkonnas. Euroopa ühendamise rahastu kavandatav kogueelarve on 42,3 miljardit eurot (jooksevhindades) ning konkreetset eraldatakse 30,6 miljardit eurot transpordi-, 8,7 miljardit eurot energia- ja 3 miljardit eurot digitaalvõrkudele. 2020. aasta järgse Euroopa ühendamise rahastu peamiste sihtvaldkondade hulka kuuluvad nende kolme sektori vaheline koostöö ja töhustatud piiriülene koostöö taastuvenergia valdkonnas, et kiirendada ELi majanduse digitaliseerimist ja CO₂-heite vähendamist. Lisaks teeb komisjon ettepaneku pühendada 60% Euroopa ühendamise rahastu kogueelarvest kliimaeesmärkidele.

Transpordisektoris on Euroopa ühendamise rahastu eesmärkideks TEN-T võrgu mõlema kihi valmimise kiirendamine, selliste Euroopa liikluskorraldussüsteemide kasutuselevõtt, nagu Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) ja Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) projekt, ning arukale, säästvale, kaasavale, ohutule ja turvalisele liikuvusele ülemineku toetamine tänu alternatiivkütuste laadimistaristu võrgu loomisele Euroopas. Ettepanekus nähakse ette, et uuest Euroopa ühendamise rahastust toetatakse samuti nii tsiviil- kui ka sõjaliseks kasutamiseks ette nähtud kaheotstarbelist transporditaristut, et kohandada Euroopa transpordivõrgud sõjalistele vajadustele ja parandada sõjaväelist liikuvust ELis.

Kavandatav Euroopa ühendamise rahastu transpordivaldkonna eelarve koosneb kolmest komponendist:

- 12,8 miljardi euro suurune üldine rahastamispakett;
- 11,3 miljardi euro suurune eraldis Ühtekuuluvusfondist;



— 6,5 miljardi euro suurune toetus sõjaväelisele liikuvusele.

EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Üleeuroopaliste võrkude toetamisel on parlament järjepidevalt nõudnud, et rahastamise puhul eelistataks keskkonnasõbralikumaid transpordiliike, eraldades taristuprojektidele ette nähtud rahalistest vahenditest üle 50% raudteeprojektidele (sh kombineeritud veod) ja sätestades maanteeprojektidele eraldatavate vahendite piirmääraks 25%. Lisaks on parlament järjepidevalt rõhutanud vajadust, et komisjon tagaks ELi eelarvest, EIP poolt, Ühtekuuluvusfondist, Euroopa Regionaalarengu Fondist või muudest ELi rahastamisvahenditest rahastatavate projektide kooskõlastatuse ja sidususe.

Pärast 2005. aasta lõpus tehtud nõukogu otsust kärpida ulatuslikult komisjoni esialgset ettepanekut, nõudis parlament ettepaneku finantsaspektide üle peetud järgnevate läbirääkimiste käigus, et üleeuroopalistele võrkudele eraldatavat toetust suurendataks. Lõplikus kokkuleppes nõukoguga saavutas parlament rahaliste vahendite suurendamise 500 miljoni euro võrra ja EIP-poolse lisarahastamise üleeuroopaliste võrkude ehitamiseks.

Maanteetranspordi maksustamise eeskirjade (Eurovignette'i direktiiv) läbivaatamise raames leppis parlament 7. juunil 2011. aastal nõukoguga kokku kompromissis, mille kohaselt kasutatakse vähemalt 15% iga liikmesriigi väliskulumaksust ja taristumaksust saadavast tulust TEN-T projektide rahastamiseks eesmärgiga parandada transpordi säästvust. Seda määra on aja jooksul kavas järk-järgult suurendada.

Tänu asjaolule, et parlament osaleb Euroopa ühendamise rahastu määruse kujundamisel (kolme raportööri ühine pingutus, mis hõlmab kahte parlamendikomisjoni ja kõiki fraktsioone), on ta endale võtnud tähtsa rolli olulises mahus ELi rahaliste vahendite tagamisel üleeuroopaliste võrkude jaoks ajavahemikul 2014–2020.

ELi iga-aastaste eelarvete kohta otsuste langetamisel on parlament pööranud tähelepanu nii Euroopa ühendamise rahastule kui ka programmile „Horisont 2020“ eraldatavatele assigneeringutele. Oma 8. juuli 2015. aasta resolutsioonis volituse kohta 2016. aasta eelarve projekti kolmepoolseteks läbirääkimisteks väljendas parlament heameelt 8 miljardi euro suuruse EFSI tagatisfondi osalise rahastamise üle kulukohustuste koguaru kasutuselevõtu kaudu, mitte üksnes Euroopa ühendamise rahastu ja programmi „Horisont 2020“ assigneeringute kärbetale tuginedes. Parlament tuletas siiski meelde, et tema eesmärk oli minimeerida mõju nendele kahele programmile nii palju kui võimalik. Seetõttu nõudis parlament programmi „Horisont 2020“ ja Euroopa ühendamise rahastut mõjutavate kärbeta täiendavat kompenseerimist, et saavutada täiel määral asjaomaste programmide eesmärgid.

Lisaks kordas parlament oma 9. märtsi 2016. aasta resolutsioonis 2017. aasta eelarve koostamise üldsuuniste kohta omale võetud kohustust tugevdada programmi „Horisont 2020“ ja Euroopa ühendamise rahastut iga-aastase eelarvemenetluse kaudu, et hüvitada võimalikult suures ulatuses Euroopa ühendamise rahastu kärped, mis lepiti kokku Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi loomise üle peetud läbirääkimiste käigus.



Reageeringuna komisjoni 2018. aasta ettepanekule 2020. aasta järgse Euroopa ühendamise rahastu kohta on transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon (ITRE) valmistanud ette ühise raporti projekti. Kõik kolm raportööri nõustusid, et komisjoni ettepanek ei olnud Euroopa ühendamise rahastust transpordi jaoks eraldatavate summade osas piisavalt ambitsioonikas, ja rõhutasid lisaks kasule, mida parem ühenduvus võiks ELile anda, ka sektori investeerimisvajadusi. Muu hulgas rõhutasid nad ka, et Euroopa ühendamise rahastu eeskirju on vaja veelgi lihtsustada ning et oluline on tagada transpordi-, energeetika- ja digisektori projekte toetavate ELi eri vahendite sidusus. Raportöörid juhtisid tähelepanu vajadusele tugevdada parlamentaarset kontrolli Euroopa ühendamise rahastu prioriteetide üle ja parandada selle järelevalvet.

Nimetatud kaks komisjoni võtsid ühise raporti vastu 2018. aasta novembris ning suurendasid transpordiprojektidele eraldatavat eelarvet ligikaudu 10%. Euroopa Parlament võttis otsuse vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ning kaasotsustamismenetlus ([2018/0228\(COD\)](#)) alles kestab.

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

