



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.3.2007
KOM(2007) 94 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Det transeuropæiske transportnet

Beretning om gennemførelsen af retningslinjerne for 2002-2003

i henhold til artikel 18 i beslutning 1692/96/EF

{SEK(2007) 313}

INDHOLDSFORTEGNELSE

Indledning.....	3
Den politiske baggrund	3
Gennemførelsen	5
Kapitel 1	5
1.1 Gennemførelsen generelt	5
1.2 Gennemførelse efter transportform og sektor	6
1.2.1 TEN-T-vejnet	6
1.2.2 TEN-T-jernbanenet	6
1.2.3 TEN-T-nettet af indre vandveje	6
1.2.4 TEN-T-havne	7
1.2.5 TEN-T-lufthavne.....	7
1.2.6 Kombineret transport	7
1.2.7 Trafikstyrings- og navigationssystemer	7
Kapitel 2	8
2.1 Horisontale spørgsmål.....	8
2.1.1 Interoperabilitet.....	8
2.1.2 Forskning og udvikling	8
2.1.3 Miljøbeskyttelse	8
Kapitel 3	9
3.1 Generel vurdering af gennemførelsen af TEN-T i perioden 2002–2003	9
3.2 Prioriterede projekter	10
3.3 Finansieringskilder	11
3.3.1 TEN-T-budgettet.....	11
3.3.2 Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU).....	11
3.3.3 Samhørighedsfonden.....	12
3.3.4 ISPA	12
3.3.5 Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank.....	12
3.3.6 Generel vurdering af finansieringskilder	12
Konklusion	13

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Det transeuropæiske transportnet

Beretning om gennemførelsen af retningslinjerne for 2002-2003

i henhold til artikel 18 i beslutning 1692/96/EF

INDLEDNING

Denne beretning indeholder en vurdering af udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) på grundlag af TEN-T-retningslinjerne i beslutning 1692/96/EF¹. Retningslinjerne udgør en generel referenceramme for gennemførelsen af nettet, og med disse fastlægges projekter af fælles interesse, som skal færdiggøres inden 2010. Følgende transportformer er omfattet af retningslinjerne: vejnet, jernbanenet og net af indre vandveje, motorveje til søs, søhavne, flod- og kanalthavne, lufthavne og andre forbindelsespunkter mellem modale net samt trafikstyrings- og navigationssystemer.

I henhold til beslutningens artikel 18, stk. 3, skal Kommissionen, bistået af medlemsstaterne, hvert andet år forelægge en beretning om gennemførelsen af retningslinjerne.

Denne beretning vedrører en toårsperiode, fra 2002 indtil udgangen af 2003. De investeringsdata, der er indeholdt i beretningen, vedrører de "gamle" og "nye" medlemsstater samt Bulgarien og Rumænien, og der foretages delvist en sondring mellem EU-15², EU-10³ og EU-2⁴ og EU-27 (alle tre grupper af stater).

DEN POLITISKE BAGGRUND

I juli 1996 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet beslutning nr. 1692/96/EC om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). TEN-T-retningslinjerne udgør den generelle referenceramme for gennemførelsen af nettet og fastlæggelsen af projekter af fælles interesse. Det Europæiske Råd i Essen i 1994 vedtog at tillægge 14 af disse projekter en særlig betydning.

I september 2001 vedtog Kommissionen hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg". I lyset af den øgede trafikbelastning og de stadig større eksterne omkostninger i transportsektoren slog Kommissionen til lyd for, at den fælles transportpolitik i højere grad blev koncentreret om at skabe balance mellem transportformerne som en vej

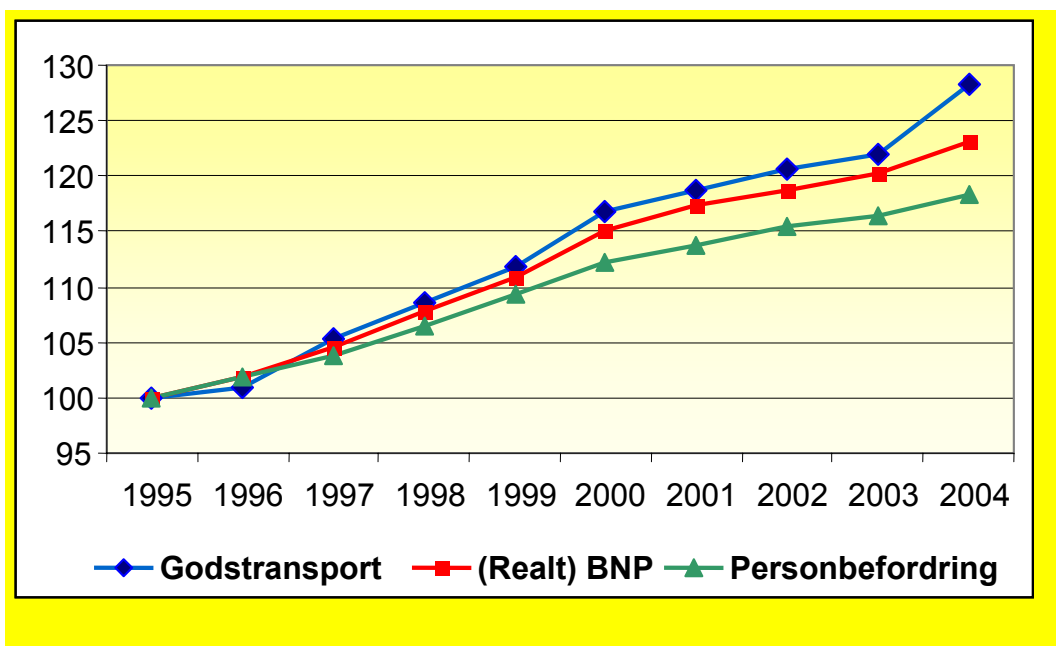
¹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EFT L 228 af 9.9.1996.

² Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederlandene, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

³ Cypern, Tjekkiet, Estland, Ungarn, Letland, Litauen, Malta, Polen, Slovakiet og Slovenien.

⁴ Bulgarien og Rumænien.

mod bæredygtighed. Generelt vokser personbefordringen ikke så hurtigt som BNP, mens godstransporten vokser mere end BNP. I praksis vokser vejtransporten i omtrent samme takt som BNP, og det samme er tilfældet med sø- og lufttransport.



Efterspørgsel efter transport over for vækst i BNP i perioden 1995-2004 i EU-25⁵

Den 22. maj 2001 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet beslutning nr. 1346/2001/EF⁶, som ændrede TEN-T-retningslinjerne, for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler, og lagde dermed vægt på nettets multimodale dimension i lyset af den seneste udvikling.

I oktober 2001 foreslog Kommissionen en ændring af beslutning 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Europa-Parlamentet godkendte forslaget ved førstebehandlingen med en række ændringsforslag. Da forslaget kørte fast i Rådet, besluttede Kommissionen at fremskynde den mere omfattende ændring af retningslinjerne og at nedsætte en arbejdsgruppe på højt plan under forsæde af forhenværende næstformand i Kommissionen, Karel Van Miert, og med repræsentanter for EU-27 samt Den Europæiske Investeringsbank. På grundlag af denne arbejdsgruppes arbejde og under hensyntagen til Europa-Parlamentets bemærkninger ved førstebehandlingen forelagde Kommissionen den 1. oktober 2003 et nyt forslag, som supplerede forslaget fra 2001. På baggrund af anbefalingerne fra arbejdsgruppen blev der i beslutningen fastlagt 30 prioriterede projekter af stor betydning for den internationale trafik. Blandt de prioriterede projekter indgår også projekter i de nye medlemsstater.

⁵ Kilde: EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook.

⁶ Beslutning nr. 1346/2001/EF om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

I april 2004 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet de reviderede retningslinjer ved beslutning nr. 884/2004/EC⁷, som ændrede beslutning nr. 1692/96/EC. De ændrede retningslinjer giver større prioritet til vigtige projekter og koncentrerer de knappe økonomiske ressourcer om projekter af europæisk interesse – såsom grænsekrydsende strækninger og naturlige forhindringer – og har en tidshorisont for færdiggørelse inden 2020.

Endvidere bør der som led i den generelle målsætning om at sikre personer og gods varig mobilitet indføres mekanismer til støtte af udviklingen af motorveje til søs mellem medlemsstater for at mindske overbelastningen af vejnettet og/eller forbedre adgangen til randområderne samt ø-regioner og -stater.

GENNEMFØRELSEN

De midler, der var tildelt gennemførelsen af TEN-T i 2002 og 2003, blev med henblik på udarbejdelsen af denne beretning analyseret efter projekt og efter medlemsstat, med særligt fokus på prioriterede projekter. For at overvåge udviklingen af TEN-T-nettet er der udarbejdet en prognose for investeringerne i og den fysiske gennemførelse af TEN-T i perioden 2004–2020.

De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 i toårsperioden 2002–2003 udgjorde ca. 82 mia. EUR.

Det fremgår af en generel vurdering af investeringskilderne i forbindelse med TEN-T i den pågældende periode, at de nationale offentlige midler bidrog med ca. 78 %, langt størstedelen af investeringerne i TEN-T-nettet i perioden 2002–2003, og sammen med lån fra EIB bidrog disse to kilder med over 90 % af investeringerne i TEN-T-nettet.

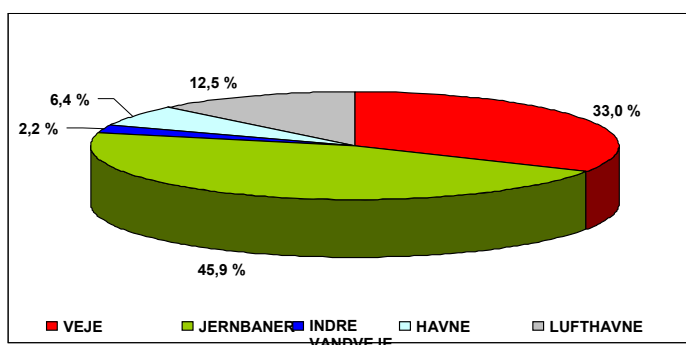
KAPITEL 1

1.1 Gennemførelsen generelt

De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 udgjorde 38,5 mia. EUR i 2002 og 43,8 mia. EUR i 2003.

Med hensyn til transportform fokuserede investeringerne i perioden 2002–2003 på jernbaner (46 %), efterfulgt af veje (33 %), lufthavne (12 %), havne (6 %) og indre vandveje (2 %). Denne fordeling ændrede sig ikke væsentligt i forhold til perioden 1998–2001.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 201 af 7.6.2004.



Figur 2 : Investeringer pr. transportform i 2002 og 2003

1.2 Gennemførelse efter transportform og sektor

1.2.1 TEN-T-vejnet

Ifølge beskrivelsen i retningslinjerne består TEN-T-vejnettet af motorveje og andre landeveje af høj standard. Længden af TEN-T vejnettet bestående af veje, som enten allerede eksisterer eller er planlagt, i EU-27 er ca. 95 700 km – 74 500 km eksisterende og 21 200 km planlagte veje med en tidshorisont indtil 2020.

De samlede investeringer i TEN-T-vejnettet i EU-27 udgjorde 11,53 mia. EUR i 2002 og 15,61 mia. EUR i 2003 (i alt 27,14 mia. EUR i perioden 2002–2003). I forhold til investeringerne i de foregående år steg de årlige gennemsnitlige investeringer i vejanlæg en smule i perioden 2002–2003.

1.2.2 TEN-T-jernbanenet

TEN-T-jernbanenet i EU-27 havde en samlet længde på ca. 83 300 km i 2003. Højhastighedslinjerne samt nye og opgraderede linjer udgjorde 9 600 km i 2003 og de konventionelle linjer 73 700 km.

De samlede investeringer i TEN-T-jernbanenet i EU-27 udgjorde 18,82 mia. EUR i 2002 og 18,92 mia. EUR i 2003 (i alt 37,74 mia. EUR i perioden 2002–2003).

1.2.3 TEN-T-nettet af indre vandveje

TEN-T-nettet af indre vandveje omfatter floder og kanaler samt forskellige bifloder, kanalarmer og forgreninger, der forbinder disse. Nettets vandveje skal mindst opfylde de tekniske specifikationer, der gælder for vandveje af klasse IV. Disse giver passagemulighed for skibe eller lægtertog på 80–85 meters længde og 9,50 meters bredde.

De lande, som har indre vandveje, der indgår i TEN-T-nettet af indre vandveje i EU-27, er Østrig, Belgien, Finland, Frankrig, Tyskland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Tjekkiet, Ungarn, Litauen, Polen, Slovakiet, Bulgarien og Rumænien.

Den samlede længde af det eksisterende⁸ TEN-T-net af indre vandveje i EU-27 var ca. 14 100 km i 2003. Hovedakserne i nettet er Rhinen, Main og Donau. Donau udgør en af de vigtigste dele af nettet i EU-10 og EU-2.

De samlede investeringer i TEN-T-nettet af indre vandveje i EU-15 udgjorde 892 mio. EUR i 2002 og 943 mio. EUR i 2003 (i alt 1 853 mio. EUR i perioden 2002–2003).

1.2.4 TEN-T-havne

Beslutning nr. 1346/2001/EF⁹, som ændrede de retningslinjer, der blev vedtaget i 1996 for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III, blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet den 22. maj 2001. Ifølge beslutningen er sammenkoblingspunkter, der omfatter søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler, en forudsætning for, at de forskellige transportformer kan integreres i et multimodalt net.

De samlede investeringer i TEN-T-havne i EU-27 udgjorde 2,66 mia. EUR i 2002 og 2,64 mia. EUR i 2003 (i alt 5,30 mia. EUR i perioden 2002–2003).

1.2.5 TEN-T-lufthavne

TEN-T-lufthavnsnettet består af ca. 350 lufthavne. De 60 største lufthavne varetager over 80 %¹⁰ af al passagertrafik og over 90 % af den internationale trafik til og fra Fællesskabet.

De samlede investeringer i TEN-T-lufthavne i EU-27 udgjorde 4,55 mia. EUR i 2002 og 5,73 mia. EUR i 2003 (i alt 10,28 mia. EUR i perioden 2002–2003). Da Malpensa lufthavn, prioriteret projekt nr. 10, blev færdiggjort i 2001, faldt de årlige gennemsnitlige investeringer i perioden 2002–2003 i forhold til tallene for 2000 og 2001.

1.2.6 Kombineret transport

Det transeuropæiske net for kombineret transport omfatter jernbaner og indre vandveje, som er egnet til kombineret transport, og søtransportforbindelser, som tillader fjerntransport af gods, og intermodale terminaler, der har anlæg til omladning mellem jernbaner, vandveje, søveje og veje. Rullende materiel indgår også heri. Formålet med at omfatte kombineret transport er at understrege nettets multimodale dimension.

1.2.7 Trafikstyrings- og navigationssystemer

TEN-T-retningslinjerne omfatter telematikinfrastrukturen til trafikstyringssystemer og trafikinformationstjenester. Målet er at sikre interoperabilitet og kontinuiteten i trafikbetjeningen over grænserne.

Handlingsplanen for vejtelematik, som Rådet godkendte i 1997, blev udviklet af Europa-Kommissionen med bistand fra en gruppe af højtstående repræsentanter fra alle medlemsstater. I disse forslag – som vedrører forskning og udvikling, teknisk harmonisering,

⁸ Tallene vedrørende indre vandveje, som er under anlæg eller planlagt, indgår ikke i tallet for det eksisterende net af indre vandveje.

⁹ Op.cit.: 6.

¹⁰ Op.cit.: 5.

koncentration og koordinering, finansiering og lovgivning – blev der fastlagt fem prioriterede områder: RDS-TMC-baserede informationssystemer, elektronisk afgiftsopkrævning, udveksling af trafikdata/informationsstyring, menneske-maskine-grænseflade og systemarkitektur. Andre prioriterede foranstaltninger vedrørte informationer og vejledning før og under kørslen, forvaltning, drift og styring af fjern- og bytrafik, kollektiv transport, højtudviklede køretøjssikkerhedssystemer og -styring og erhvervskøretøjer.

Det fremgik også af hvidbogen om transportpolitik, der blev offentliggjort i 2001, at Kommissionen ville fremsætte forslag til et direktiv, der skal sikre interoperable betalingssystemer til støtte for den overordnede prispolitik, som skal udvikles i perioden 2001–2010. Dette direktiv er af allerstørste betydning for interoperabiliteten – direktiv om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet¹¹ – og sikringen af sammenhængende tjenester i det transeuropæiske vejnet (TERN).

KAPITEL 2

2.1 Horisontale spørgsmål

2.1.1 Interoperabilitet

Et af de vigtigste mål med TEN-T er interoperabilitet mellem de forskellige nationale net. Interoperabilitet i jernbanenet skulle integrere de nationale konventionelle jernbanenet og jernbanenet for højhastighedstog, således at de internationale tjenester bliver mere effektive og derfor mere konkurrencedygtige. Større interoperabilitet, dvs. mulighed for, at togene kan krydse de nationale grænser uden at skulle gøre holdt eller overvinde tekniske vanskeligheder, giver transportkapaciteten et betydeligt løft og reducerer driftsomkostningerne.

2.1.2 Forskning og udvikling

Forskning og udvikling er en af de brede foranstaltninger, der er omfattet af TEN-T-retningslinjerne. Under det femte rammeprogram (1998–2002) og det sjette rammeprogram (2002–2006) for forskning, teknologisk udvikling og demonstration blev der iværksat en række nøgleaktioner i forbindelse med individuelle, specifikke programmer, som f.eks. bæredygtig mobilitet og intermodalitet, landtransport og marineteknologier, effektive energisystemer og tjenester for borgerne.

Navnlig har transportforskningsprogrammet bidraget til EU's politik vedrørende det transeuropæiske transportnet ved at yde støtte til planlægning og finansiering af investeringsprogrammer og udvikling af ny infrastruktur og nye tjenester. Der er tilvejebragt evalueringsmetoder og softwareværktøjer, som kan bistå de politiske beslutningstagere med at vurdere virkningerne af forskellige infrastrukturplaner. Nye løsninger til en effektiv drift af net og terminaler er også blevet vurderet.

2.1.3 Miljøbeskyttelse

Bæredygtig miljøudvikling og -beskyttelse er et vigtigt tværgående spørgsmål, som er særdeles relevant for udviklingen af TEN-T-nettet, men også for de forskellige horisontale

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet (EØS-relevant tekst), EUT L 166 af 30.4.2004.

spørgsmål. Der findes allerede internationale forpligtelser, standarder og henstillinger i forbindelse med forskellige miljøspørgsmål på transportområdet.

Ifølge artikel 8 i beslutning 1692/96 skal medlemsstaterne ved udviklingen og gennemførelsen af projekterne tage hensyn til miljøbeskyttelsen ved at foretage vurderinger af miljøvirkningerne (VVM) af de projekter af fælles interesse, der skal iværksættes, i henhold til Rådets direktiv 85/337/EØF og i medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF.

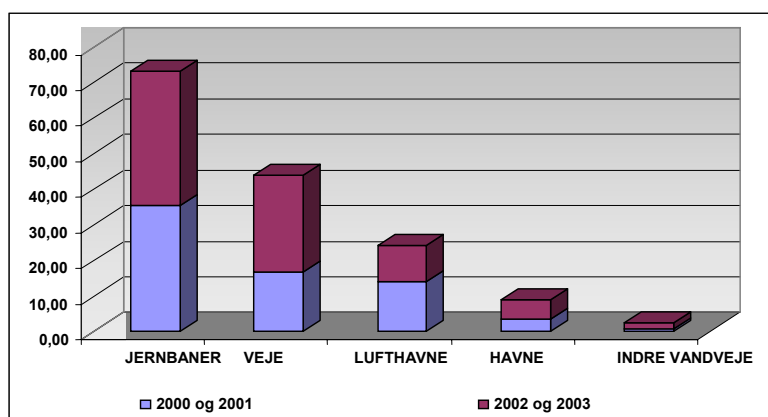
Medlemsstaterne skal tage hensyn til resultaterne af denne miljøvurdering ved udarbejdelsen af projekter, herunder projekter vedrørende de transeuropæiske net. Bestemmelser om strategisk miljøvurdering (SMV) blev indført i Fællesskabet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet. Medlemsstaterne skulle have omsat direktivet til national ret inden juli 2004. Direktivet finder anvendelse på alle transportplaner og -programmer, som fører til nye fremtidige planer og programmer.

KAPITEL 3

3.1 Generel vurdering af gennemførelsen af TEN-T i perioden 2002–2003

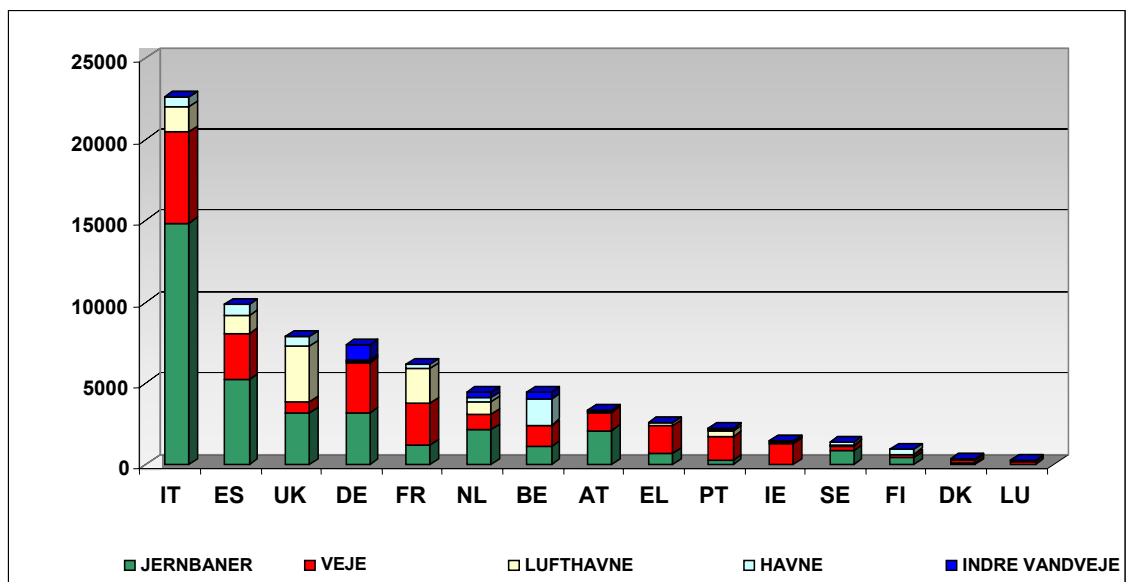
De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 udgjorde 82,3 mia. EUR i perioden 2002–2003.

De fleste investeringer blev anvendt til jernbaner (ca. 38 mia. EUR), efterfulgt af veje (ca. 27 mia. EUR) og lufthavne (ca. 10 mia. EUR).

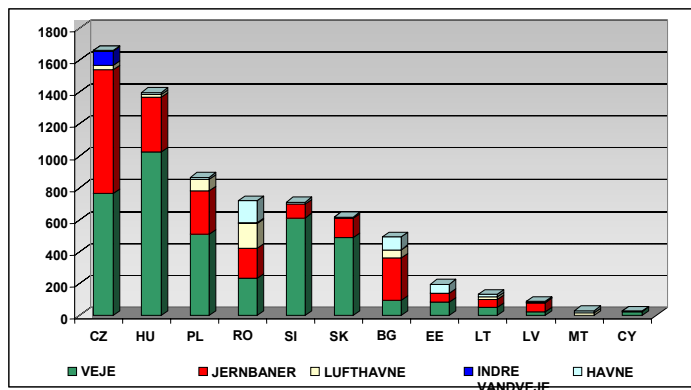


Figur 3: Investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 i 2000 og 2001 i forhold til investeringer i 2002-2003 i mia. EUR

Landene med de største investeringer i perioden 2002–2003 var Italien (22,56 mia. EUR), Spanien (9,88 mia. EUR), Det Forenede Kongerige (7,91 mia. EUR), Tyskland (7,39 mia. EUR) og Frankrig (6,20 mia. EUR).



Figur 4: Investeringer i TEN-T-nettet pr. land og transportform i EU-15 i 2002 og 2003 i mio. EUR



Figur 5: Investeringer i TEN-T-nettet pr. land og transportform i EU-10 og EU-2 i 2002 og 2003 i mio. EUR

I EU-10 og EU-2 var landene med de største investeringer i perioden 2002–2003 Tjekkiet (1,66 mia. EUR), Ungarn (1,40 mia. EUR) og Polen (0,87 mia. EUR).

3.2 Prioriterede projekter

Det transeuropæiske transportnet består af mange projekter af fælles interesse. Visse projekter er imidlertid af særlig betydning for Den Europæiske Union i betragtning af deres omfang, deres rolle med hensyn til at støtte samhandel hen over grænserne og styrke samhørigheden i EU eller det omfang, hvori de bidrager til at koncentrere fjerntrafikken på miljøvenlige transportformer.

I retningslinjerne fra 1996¹² indgår 14 prioriterede projekter, som skal færdiggøres inden 2010. Den 29. april 2004 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet retningslinjerne fra 2004¹³, der omfatter 30 prioriterede projekter, som skal færdiggøres inden 2020.

Ved udgangen af 2003 var tre prioriterede projekter blevet færdiggjort:

- PP9 Jernbanekorridor Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irland, Det Forenede Kongerige) i 1989–2001.
- PP10 Malpensa lufthavn (Milano, Italien) i 1995–2001.
- PP11 Fast forbindelse over Øresund (Danmark, Sverige) i 1992–2001.

Investeringerne i de prioriterede projekter indtil udgangen af 2004 udgjorde 88,5 mia. EUR. De resterende investeringer i disse projekter i perioden 2005–2020 er ca. 252 mia. EUR. De samlede investeringer og investeringer i de prioriterede projekter, der er meddelt af medlemsstaterne i 2004, vil i hele perioden 1996–2020 nå op på ca. 340 mia. EUR. Forudsat at medlemsstaterne fremover vil fokusere på investeringer i de prioriterede projekter, vil projekterne efterhånden kunne færdiggøres inden 2020.

3.3 Finansieringskilder

Foruden nationale midler (fra offentlige myndigheder) er en vis andel af investeringerne i TEN-T-nettet medfinansieret af forskellige fællesskabsfonde, f.eks. TEN-T-budgettet, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), det strukturpolitiske førtiltrædelsesinstrument (ISPA) og midler fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB). Disse støttekilder har hver især specifikke støttekriterier, målsætninger og finansieringsvilkår. Et begrænset antal projekter, hovedsagelig i lufthavns- og havnesektoren, modtager midler fra den private sektor.

3.3.1 TEN-T-budgettet

I perioden 2002–2003 blev et samlet beløb på 1,19 mia. EUR finansieret over TEN-T-budgettet. I overensstemmelse med TEN-T-retningslinjerne blev hovedparten af midlerne tildelt jernbaner, som tegnede sig for 49,6 % af den samlede TEN-T-støtte i denne periode. Endvidere blev betydningen af globale satellitbaserede navigationssystemer (GNSS) understreget igen i perioden 2002–2003. Et samlet beløb på 250 mio. EUR (21,0 %) blev tildelt Galileo, og andre 52,4 mio. EUR (4,4 %) blev tildelt Egnos-projektet (European Geostationary Navigation Overlay Service).

3.3.2 Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU)

I 2002 og 2003 ydede EFRU støtte til investeringer i TEN-T-infrastruktur på de områder, der kan modtage støtte under mål 1 og 2. I modsætning til andre fællesskabsfonde sker forvaltningen af EFRU decentralt i medlemsstaterne. I forbindelse med de forordninger, der omfatter perioden 2000–2006, giver dataene på fællesskabsplan ikke mulighed for at sondre pr. år mellem TEN-relaterede og ikke-TEN-relaterede udgifter. Der foreligger derfor ikke på

¹² Op.cit.: 1.

¹³ Op.cit.: 7.

nuværende tidspunkt detaljerede og præcise tal for EFRU-tilskuddene til TEN-projekter, og alle tal skal betragtes som de bedste tilgængelige skøn.

På grundlag af de tildelinger for 2000-2006 (mål 1 og 2), der er foretaget i medlemsstaternes programmeringsdokumenter, skønnes den samlede EFRU-tildeling til alle transportinvesteringer at udgøre 34,1 mia. EUR i hele perioden, herunder både TEN-relaterede og ikke-TEN-relaterede udgifter.

3.3.3 *Samhørighedsfonden*

Det samlede budget for Samhørighedsfonden for 2000-2006 udgør 28,2 mia. EUR, hvoraf ca. halvdelen er tildelt transportprojekter, som spiller en betydelig rolle i udviklingen af TEN-T-nettet. I perioden 2002–2003 blev ca. 3,03 mia. EUR fra Samhørighedsfonden anvendt til transportinfrastrukturprojekter i Grækenland, Portugal, Spanien og Irland¹⁴.

3.3.4 *ISPA*

Ved at støtte investeringer i de EU-prioriterede områder transport og miljø bidrog det strukturpolitiske førtiltrædelsesinstrument (ISPA) til at forberede de central- og østeuropæiske tiltrædelseslande. Med hensyn til transportinfrastrukturprojekter støttede ISPA opbygningen og rehabiliteringen af transportinfrastrukturen og dennes integration i EU's transportnetværk. Det samlede ISPA-bidrag til transportprojekter i 2002 og 2003 udgjorde 1,06 mia. EUR.

3.3.5 *Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank*

EIB finansierer et stort antal TEN-T-projekter på den betingelse, at de opfylder kravene i forbindelse med en evaluering af tekniske, finansielle og miljømæssige anliggender, og at projekterne er i overensstemmelse med EU's målsætninger.

Det er centrale aspekter ved EIB-lån, at de kan dække indtil 50 % af projektomkostningerne: en anden fordel i forhold til de fleste forretningsbanker er, at lånene har en længere løbetid. Endvidere ydes EIB-lån, uden at der er behov for projektspecifikke overkurser, da EIB kræver, at der stilles garanti for lånene.

EIB-lånene i 2002 og 2003 udgjorde næsten 12 mia. EUR, og EIB vil have ca. 50 mia. EUR til rådighed til udlån til TEN-T-projekter i perioden 2004–2010.

3.3.6 *Generel vurdering af finansieringskilder*

Det kan konkluderes, at nationale offentlige midler bidrog med langt størstedelen af investeringerne i TEN-T-nettet i perioden 2002–2003. Sammen med de private midler tegnede de sig for ca. 78 % af de samlede investeringer i TEN-T-infrastrukturen. Selv om det er vanskeligt at fastslå, hvor meget de private midler nøjagtigt udgør (da det er vanskeligt at fremskaffe investeringsdata vedrørende infrastruktur i den private sektor (f.eks. havne og lufthavne), tegner de sig samlet set for en forholdsvis mindre del.

Nationale offentlige midler er derfor stadig hovedfinansieringskilden i forbindelse med TEN-T-relaterede projekter.

¹⁴ Kilde: Europa-Kommissionen; årsrapport for Samhørighedsfonden for 2002, KOM(2003) 697, og årsrapport for Samhørighedsfonden for 2003, KOM(2004) 766.

EIB-støtte i perioden 2002–2003 var den næststørste finansieringskilde med lån på næsten 12 mia. EUR (14,6 %). Midlerne fra de andre fællesskabsfonde (Samhørighedsfonden, EFRU, ISPA og TEN-T-budgettet) var forholdsvis begrænsede, med andele på mellem 1,2 % (EFRU), 1,3 % (ISPA), 1,4 % (TEN-T-budgettet) og 3,7 % (Samhørighedsfonden).

Tabel 1: Fordeling af TEN-T-finansieringskilder i mio. EUR

	2002	2003	2002-03	i %
TEN-T-budgettet	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
Samhørighedsfonden	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
EIB	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
EFRU (skøn)	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
Nationalt budget og private kilder	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
I alt	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0 %

KONKLUSION

Det fremgik af de samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 i toårsperioden 2002–2003, at de gennemsnitlige årlige investeringer i TEN-T-nettet steg i forhold til 2000 og 2001.

Da disse investeringer imidlertid beregnes i faste priser, og efter drøftelser med repræsentanter for medlemsstaterne, er det klart, at de skønnede investeringer i TEN-T-nettet kan være vildledende. På grund af en periode med meget intense investeringer i 2002 og 2003 anvendte f.eks. Italien over 22 mia. EUR til TEN-T. De gennemsnitlige årlige investeringer i disse to år var næsten dobbelt så store som i de seks foregående år; endvidere udgør disse 22 mia. EUR over 25 % af de samlede investeringer i EU-27. Under hensyntagen hertil og ved en nærmere analyse af investeringerne er det tydeligt, at de samlede investeringer pr. land i forhold til udviklingen i BNP – navnlig i EU-15 - faldt; f.eks. i Danmark blev kun 0,09 % af BNP anvendt til TEN-T, mens ca. 1,46 % af BNP i Slovenien blev anvendt til udvikling af TEN-T-nettet.

Med hensyn til finansiering kan det konkluderes, at nationale offentlige midler stadig bidrog med langt størstedelen af investeringerne i TEN-T-nettet. For at optimere de knappe fællesskabsmidler og lette en koordineret gennemførelse af visse projekter, navnlig grænsekrydsende projekter, udpegede Kommissionen med de berørte medlemsstaters samtykke og efter høring af Europa-Parlamentet nogle "europæiske koordinatore". En europæisk koordinator handler i Kommissionens navn og for dennes regning og skal arbejde for at fremskynde gennemførelsen af projekterne af fælles interesse.

Færdiggørelsen af de 30 prioriterede projekter til den internationale trafik inden 2020 er generelt på rette vej. Således udgjorde de årlige investeringer i årene 2002 og 2003 ca. 40 mia.

EUR. Fjernelsen af flaskehalse, navnlig på strækninger på tværs af grænserne, halter stadig bagefter og bør forbedres.