KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.1.2009
KOM(2009) 5 endelig

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

OM GENNEMFØRELSEN AF RETNINGSLINJERNE FOR DET TRANSEUROPÆISKE TRANSPORTNET FOR 2004–2005

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

{SEK(2009) 18}

INDHOLDSFORTEGNELSE

1 Indledning ... 3

2 Politisk baggrund ... 3

Kapitel 1 ... 6

1.1 Gennemførelsen generelt ... 6

1.2 Gennemførelse efter transportform og sektor ... 6

1.2.1 TEN-T-vejnet ... 6

1.2.2 TEN-T-jernbanenet ... 7

1.2.3 TEN-T-nettet af indre vandveje ... 7

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 ... 8

Kapitel 2 ... 9

2.1 Horisontale spørgsmål ... 9

2.1.1 Interoperabilitet ... 9

2.1.2 Forskning og udvikling ... 9

2.1.3 Miljøbeskyttelse ... 9

Kapitel 3 ... 10

3.1 Generel vurdering af gennemførelsen af TEN-T i perioden 2004–2005 ... 10

3.2 Prioriterede projekter ... 11

3.3 Finansieringskilder ... 12

3.3.1 TEN-T-budgettet ... 12

3.3.2 Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) ... 12

3.3. Samhørighedsfonden ... 13

3.3.4 Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank ... 13

Generel vurdering af finansieringskilder ... 13

KONKLUSION ... 14

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

OM GENNEMFØRELSEN AF RETNINGSLINJERNE FOR DET TRANSEUROPÆISKE TRANSPORTNET FOR 2004–2005

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

1 INDLEDNING

Denne beretning indeholder en vurdering af udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) på grundlag af TEN-T-retningslinjerne i beslutning 1692/96/EF. Disse retningslinjer udgør en generel referenceramme for gennemførelsen af nettet, og med disse fastlægges projekter af fælles interesse. Følgende transportformer er omfattet af retningslinjerne: vejnet, jernbanenet og net af indre vandveje, motorveje til søs, søhavne, flod- og kanalhavne, 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 2004 indtil udgangen af 2005. De investeringsdata, der er indeholdt heri, vedrører EU-15[1], EU-25[2] pr. 1. maj 2004 og EU-27[3] fra 1. januar 2007.

2 POLITISK BAGGRUND

I juli 1996 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet beslutning nr. 1692/96/EF 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 trafikoverflytning som en vej mod bæredygtighed.

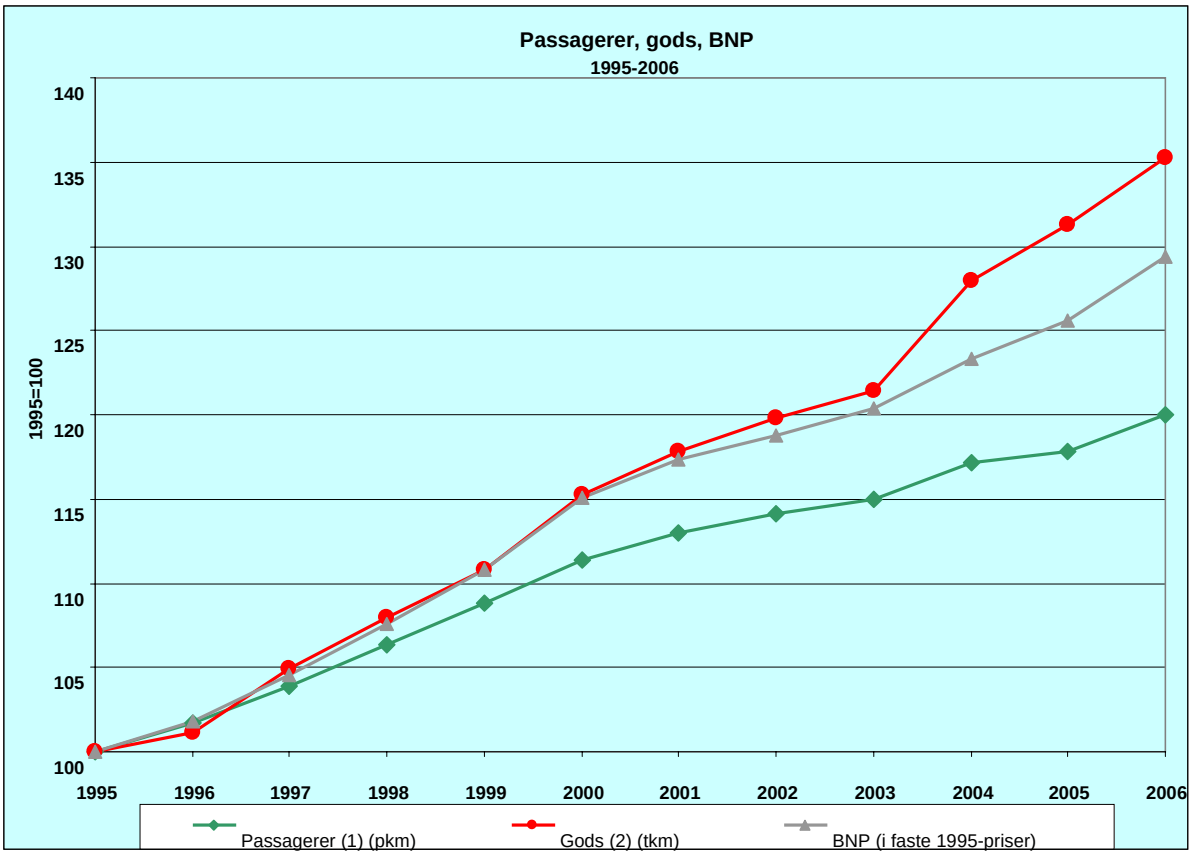
Generelt vokser personbefordringen ikke så hurtigt som BNP, mens godstransporten vokser mere end BNP. Samlet set vokser vejtransporten i omtrent samme takt som BNP, og det samme er tilfældet med sø- og lufttransport. Dette viser den manglende balance i væksten i transporten og jernbanernes gradvise marginalisering, navnlig med hensyn til godstrafik.

---

[1] Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige.

[2] Østrig, Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Spanien, Sverige og Det Forenede Kongerige; Cypern, Tjekkiet, Estland, Ungarn, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet og Slovenien.

[3] EU-25 plus Bulgarien og Rumænien.



Figur 1: Efterspørgsel efter transport over for vækst i BNP i perioden 1995-2006 i EU-25[4].

Den 22. maj 2001 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet beslutning nr. 1346/2001/EF[5], 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 en 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 forslaget fastlagt 30 prioriterede projekter af stor betydning for den internationale trafik. Blandt de prioriterede projekter indgår også projekter i de nye medlemsstater.

---

4 Kilde: EU energy and transport in figures 2005 — statistical pocketbook.

5 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/EF[6], som ændrede beslutning nr. 1692/96/EF. 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.

Foruden den generelle målsætning om at sikre personer og gods varig mobilitet bør der 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 2004 og 2005, blev med henblik på denne beretning analyseret efter projekt og efter medlemsstat, med særligt fokus på prioriterede projekter.

De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 i toårsperioden 2004–2005 udgjorde ca. 101,74 mia. EUR.

Det fremgår af en generel vurdering af investeringskilderne i forbindelse med TEN-T i 2004–2005, at nationale offentlige midler bidrog med ca. 76,9 %, langt størstedelen, og sammen med lån fra EIB tegnede sig for over 91 %.

---

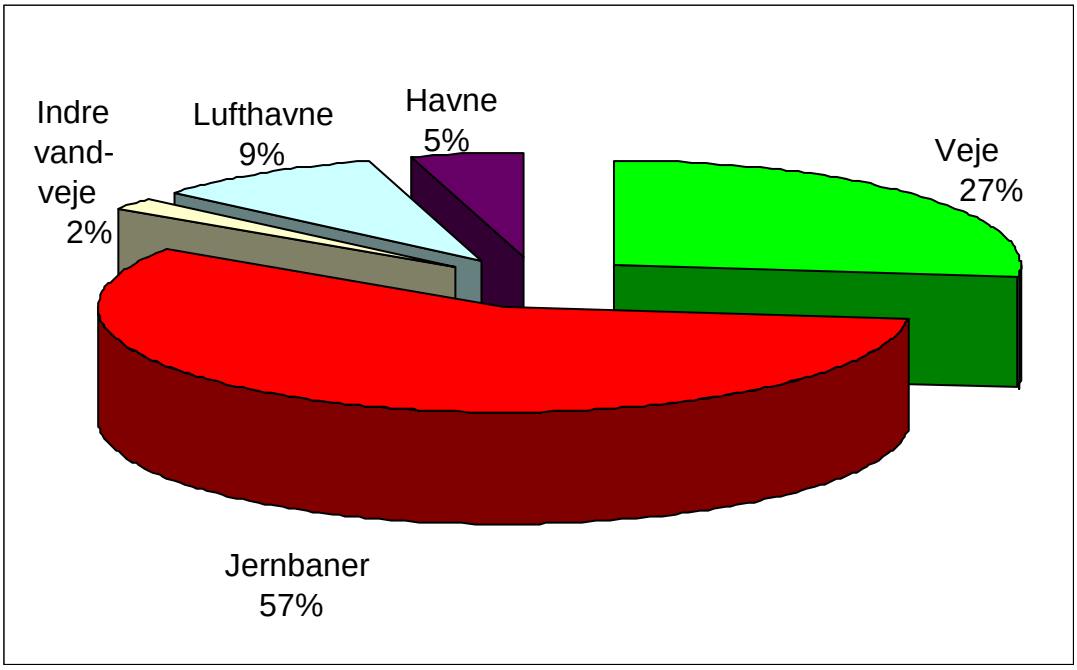
6 Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 201 af 7.6.2004.

Kapitel 1

1.1 GENNEMFØRELSEN GENERELT

De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 udgjorde 50,4 mia. EUR i 2004 og 51,3 mia. EUR i 2005.

Med hensyn til transportform fokuserede investeringerne i perioden 2004–2005 på jernbaner (57 %), efterfulgt af veje (27 %), lufthavne (9 %), havne (5 %) og indre vandveje (2 %). Denne fordeling viser en stigning i investeringerne i jernbanesektoren i forhold til 1996–2003.



Figur 2: Investeringer pr. transportform i 2004 og 2005

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 i EU-27 bestående af veje, som enten allerede eksisterede, var planlagt eller skulle opgraderes i 2005, var ca. 98 500 km.

Den samlede længde af TEN-T-veje bestående af motorveje og landeveje af høj standard i EU-27 i 2005 var ca. 70 200 km. De resterende veje mangler stadig at blive anlagt eller opgraderet for at opfylde retningslinjernes generelle mål. I 2005 blev ca. 28 300 km eksisterende veje stadig klassificeret som almindelige veje.

De samlede investeringer i TEN-T-vejnettet i EU-27 udgjorde 12,70 mia. EUR i 2004 og 14,55 mia. EUR i 2005 (i alt 27,26 mia. EUR i perioden 2004–2005). I forhold til investeringerne i de foregående år forblev de gennemsnitlige årlige investeringer i vejanlæg på samme niveau i perioden 2004–2005.

Den samlede længde af motorveje og landeveje af høj standard, som blev taget i brug i 2004–2005, var 1 442 km.

1.2.2 TEN-T-jernbanenet

I 2005 havde TEN-T-jernbanenettet — konventionelle og højhastighedslinjer — en samlet længde på ca. 97 600 km. Den samlede længde af færdiggjorte højhastighedslinjer, nye og opgraderede, steg til 10 677 km i 2005.

De samlede investeringer i TEN-T-jernbanenettet i EU-27 udgjorde 30,22 mia. EUR i 2004 og 28,36 mia. EUR i 2005 (i alt 58,58 mia. EUR i perioden 2004–2005). I forhold til investeringerne i de foregående år steg de gennemsnitlige årlige investeringer i jernbaner betydeligt i perioden 2004–2005.

Den samlede længde af højhastighedslinjer, som blev taget i brug i 2004–2005, var 460 km.

1.2.3 TEN-T-nettet af indre vandveje

TEN-T-nettet af indre vandveje omfatter floder og kanaler samt forskellige bifloder, kanalarme 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 i EU-27, er Østrig, Belgien, Bulgarien, Tjekkiet, Finland, Frankrig, Tyskland, Ungarn, Italien, Litauen, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien og Slovakiet.

Den samlede længde af TEN-T-nettet af indre vandveje i EU-27 var 14 100 km i 2005. Hovedakserne i nettet er Rhinen og Donau.

De samlede investeringer i TEN-T-nettet af indre vandveje i EU-27 udgjorde 1 044 mio. EUR i 2004 og 1 029 mio. EUR i 2005 (i alt 2 074 mio. EUR i perioden 2004–2005).

1.2.4 TEN-T-havne

Beslutning nr. 1346/2001/EF[7], 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.

TEN-T-havnene består af 407 havne (søhavne i kategori A og flod- og kanalhavne).

De samlede investeringer i TEN-T-havne i EU-27 udgjorde 2,08 mia. EUR i 2004 og 2,53 mia. EUR i 2005 (i alt 4,61 mia. EUR i perioden 2004–2005).

1.2.5 TEN-T-lufthavne

TEN-T-lufthavnsnettet bestod i 2005 af 407 lufthavne, herunder 71 internationale, 77 EF-lufthavne og 259 regionale lufthavne.

De samlede investeringer i TEN-T-lufthavne i EU-27 udgjorde 4,37 mia. EUR i 2004 og 4,83 mia. EUR i 2005 (i alt 9,21 mia. EUR i perioden 2004–2005).

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, indre

---

[7] Op.cit.: 6.

vandveje, søveje og veje. Rullende materiel indgår også heri. Formålet med at omfatte kombineret transport af retningslinjerne 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.

Flere regioner i Europa har koordineret deres ITS-planer i de euroregionale projekter CENTRICO, ARTS, CORVETTE, STREETWISE, VIKING og SERTI efter det flerårige vejledende programs start i 2001. I maj 2004 påbegyndtes et nyt euroregionalt projekt, CONNECT (Co-ordination and stimulation of innovative ITS activities in Central and Eastern European countries). CONNECT er et samarbejde mellem offentlige myndigheder, vejdirektorater og udbydere af trafikoplysningstjenester fra lande i Central- og Østeuropa (CØE). Partnere fra Østrig, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn, Italien, Polen, Slovakiet og Slovenien samarbejder om at forbedre trafikken og transporten på tværs af grænserne ved at indføre harmoniserede og synkroniserede ITS-applikationer på vejnettet af høj standard i dette område.

Et direktiv (2004/52) om interoperabilitet mellem elektroniske afgiftsopkrævningssystemer er blevet vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet. Dette direktiv vil blive af allerstørste betydning for interoperabiliteten 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 skulle omfatte 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 tage højde for tekniske vanskeligheder, giver transportkapaciteten et betydeligt løft og reducerer driftsomkostningerne. EU vedtog i 2004 den "anden jernbanepakke", som består af to direktiver, 2004/49 og 2004/50, og forordning 881/2004, hvorved Det Europæiske Jernbaneagentur blev oprettet.

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

Artikel 8 i beslutning 1692/96 fastsætter følgende: "Ved udviklingen og gennemførelsen af projekterne skal medlemsstaterne tage hensyn til miljøbeskyttelsen ved at foretage vurderinger af miljøvirkningerne 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".

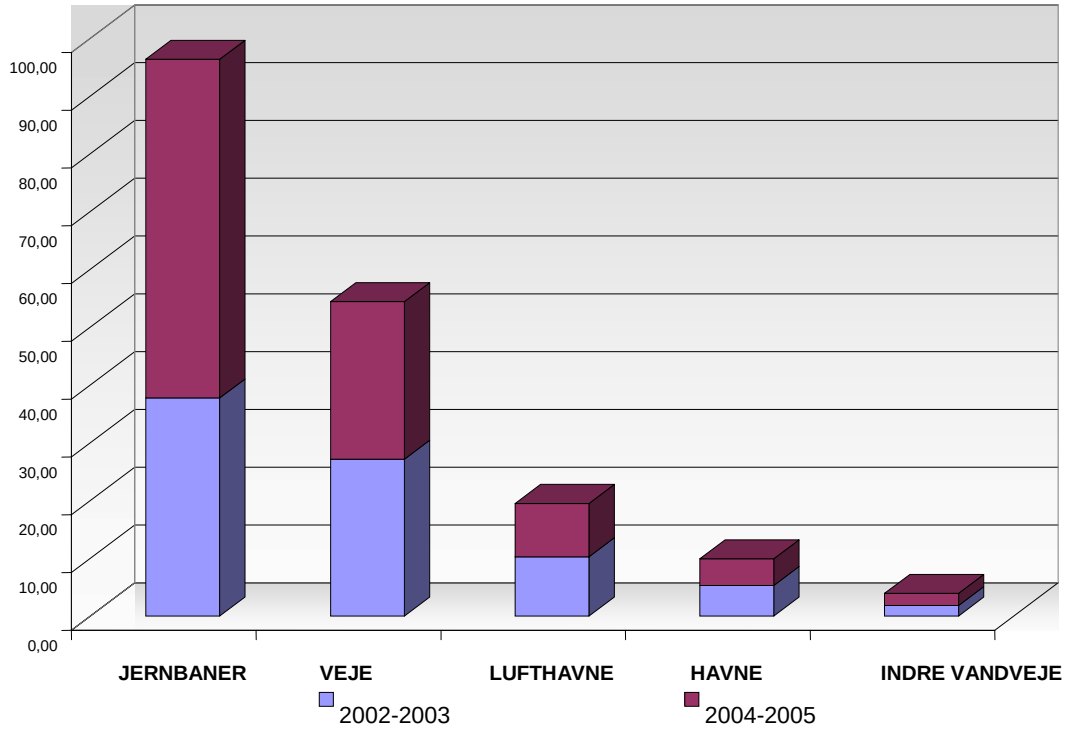
Bestemmelser om strategisk miljøvurdering (SMV) blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet. Medlemsstaterne skulle have omsat direktivet til national ret inden juli 2004. Direktivet finder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

Kapitel 3

3.1 GENEREL VURDERING AF GENNEMFØRELSEN AF TEN-T I PERIODEN 2004–2005

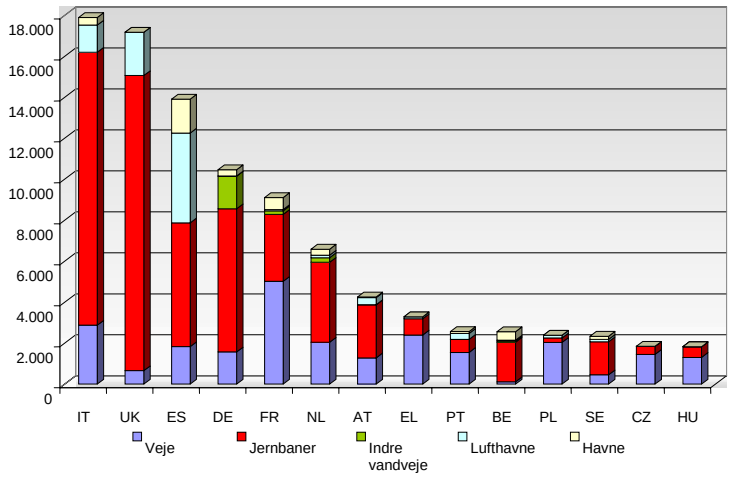
De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 udgjorde 101,74 mia. EUR i perioden 2004–2005.

Størstedelen af dette beløb blev anvendt til jernbaner (ca. 58,6 mia. EUR), efterfulgt af veje (ca. 27,2 mia. EUR) og lufthavne (ca. 9,2 mia. EUR).

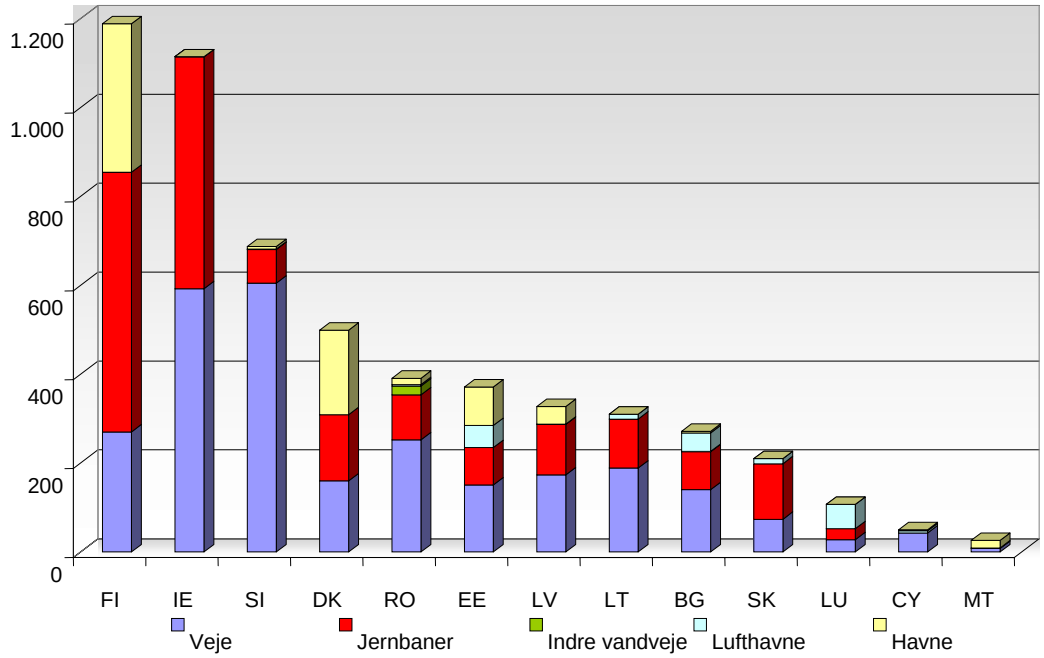


Figur 3: Investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 i 2004 og 2005 i forhold til investeringer i 2002–2003 i mia. EUR

Landene med de største investeringer i perioden 2004–2005 var Italien (17,89 mia. EUR), Det Forenede Kongerige (17,17 mia. EUR), Spanien (13,91 mia. EUR), Tyskland (10,47 mia. EUR), Frankrig (9,10 mia. EUR) og Nederlandene (6,58 mia. EUR).



Figur 4: Investeringer i TEN-T-nettet pr. land og transportform for de første 14 lande, der investerede mest i EU-27 i 2004 og 2005, i mio. EUR



Figur 5: Investeringer i TEN-T-nettet pr. land og transportform for de resterende lande i EU-27 i 2004 og 2005, i mio. 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 omlægge fjerntrafikken til miljøvenlige transportformer.

I retningslinjerne fra 1996[8] indgik 14 prioriterede projekter, som skal færdiggøres inden 2010. Den 29. april 2004 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet reviderede retningslinjer[9], der omfatter 30 prioriterede projekter, som skal færdiggøres inden 2020.

Siden 2001 er der allerede færdiggjort tre prioriterede projekter:

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 1992–2000.

Investeringerne i de prioriterede strækninger i forbindelse med de prioriterede projekter indtil udgangen af 2005 udgjorde 108,1 mia. EUR. De resterende investeringer i disse projekter i perioden 2006–2020 vil udgøre ca. 289,1 mia. EUR. De samlede omkostninger ved de prioriterede projekter, der er meddelt af medlemsstaterne i 2008, er 397,2 mia. EUR i hele perioden 1996–2020.

Forudsat at medlemsstaterne fremover vil fokusere på investeringer i de prioriterede projekter, vil hovedparten af projekterne 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) 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 2004–2005 blev et samlet beløb på 1,36 mia. EUR finansieret over TEN-T-budgettet. I overensstemmelse med TEN-T-retningslinjerne blev hovedparten af midlerne tildelt jernbaner, som tegnede sig for 61,3 % af den samlede TEN-T-støtte i denne periode. Endvidere blev betydningen af globale satellitbaserede navigationssystemer (GNSS) understreget igen i perioden 2004–2005. Et samlet beløb på ca. 250 mio. EUR (18,4 %) blev tildelt Galileo.

3.3.2 Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU)

EU-budgettet for 2004 var det første med 25 medlemsstater (EU-25). Tiltrædelsen af ti nye medlemsstater (EU-10) i maj 2004 resulterede i yderligere budgetbehov, som blev dækket ved hjælp af ændringsbudgetter.

Med hensyn til betalingsbevillinger under strukturfondene udgjorde 2004 et absolut toppunkt, hovedsagelig som følge af gode fremskridt med programmer i EU-15, men også betalinger til de nye EU-10-lande.

I 2005 var der især fokus på at bringe "programmeringsperioden 2000–2006" til en vellykket afslutning og forberede de nye "programmer under samhørighedspolitikken for 2007–2013".

Under EFRU blev over 8,8 mia. EUR hovedsagelig anvendt på TEN-T-projekter i perioden 2000–2006.

---

8 Op.cit.: 1.
9 Op.cit.: 7.

3.3. Samhørighedsfonden

Den 1. maj 2004 opfyldte alle de 8 nye medlemsstater, der tidligere var omfattet af ISPA-programmet — sammen med Malta og Cypern — kriterierne for at modtage støtte under Samhørighedsfonden. De projekter, der tidligere blev gennemført under ISPA-programmet, blev automatisk overført til Samhørighedsfonden.

Til strukturstøtte i de 10 nye lande (til årene 2004–2006) øremærkedes et samlet budget på 24 mia. EUR, hvoraf 8,5 mia. EUR blev afsat til Samhørighedsfonden.

Samhørighedsfonden rådede over 5,62 mia. EUR i 2004 og 5,13 mia. EUR i 2005 til bevillinger i de 13 støtteberettigede medlemsstater.

I 2004 tegnede transportsektoren sig for lidt over halvdelen (51,8 %) af Samhørighedsfondens samlede forpligtelser og for lidt under halvdelen (49,8 %) i 2005. Som i de tidligere år anmodede Kommissionen - for at forbedre den samlede balance - medlemsstaterne om at give forrang til jernbaneprojekter.

3.3.4 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 teknisk, finansiel og miljømæssig evaluering og er i overensstemmelse med EU's målsætninger.

Det er et centralt aspekt ved EIB-lån, at de kan dække indtil 50 % af projektomkostningerne, mens en anden fordel i forhold til forretningsbanker er, at de 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 2004 og 2005 udgjorde næsten 13,75 mia. EUR, mens EIB har ca. 75 mia. EUR til rådighed til udlån til TEN-T-projekter i perioden 2004–2013.

For perioden 2007–2013 har EIB oprettet det nye JASPERS-instrument (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) sammen med Kommissionen og EBRD for at bistå de nye medlemsstater med navnlig at forberede store infrastrukturprojekter, som skal støttes via Samhørighedsfonden, strukturfondene og EIB.

Generel vurdering af finansieringskilder

Det kan konkluderes, at investeringerne i TEN-T finansieres af en række forskellige kilder, herunder nationale midler, forskellige EU-støtteprogrammer og lån. En generel vurdering af kilderne til investeringer i TEN-T viser, at nationale offentlige midler tegnede sig for næsten 78 %, langt den største andel, i perioden 2004–2005. Den næststørste andel, med ca. 13,5 %, bestod af lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank. Sammen tegnede disse kilder sig for over 90 % af investeringerne i TEN-T.

Selv om det er vanskeligt at fastslå, hvor meget de private midler nøjagtigt udgør (da det er vanskeligt at fremskaffe investeringsdata vedrørende infrastruktur på private hænder, f.eks. havne og lufthavne), skønnes de kun at tegne sig for en mindre del. Nationale offentlige midler er derfor stadig hovedfinansieringskilden i forbindelse med TEN-T-relaterede projekter.

Finansieringskilde	**2004**	**2005**	**2004–05**	**i %**
TEN-T-budgettet	526,52	564,38	1 090,9	1,1 %
Samhøringhedsfonden (inkl.	1 611,84	1 459,77	3 071,61	3,0 %

ISPA)				
EIB	6 374	7 371	13 745	13,5 %
EBRD	197,3	176,2	373,5	0,4 %
EFRU (skøn)	2 045,9	1 855,6	3 901,5	3,8 %
Nationalt budget og private kilder	39 669,39	39 889,34	79 558,73	78,2 %
I alt	**50 424,05**	**51 316,29**	**101 770,2**	**100,0 %**

Tabel 1: Fordeling af TEN-T-finansieringskilder i mio. EUR for EU-27

KONKLUSION

De samlede investeringer i TEN-T-nettet i EU-27 i toårsperioden 2004–2005 viser en stigning i de gennemsnitlige årlige investeringer i TEN-T-nettet i forhold til den foregående periode 2000–2003, og de gennemsnitlige udgifter er allerede ved at nå op på ca. 51 mia. EUR, et tal, der er betydeligt højere end i tidligere år.

Endvidere steg de gennemsnitlige samlede investeringer i procent af BNP i EU-27 fra 0,43 % i 2002–2003 til 0,47 % i 2004–2005.

En af årsagerne er ubetinget stigningen i tilskud som følge af, at de 10 nye medlemsstater blev berettiget til denne støtte fra 1. maj 2004.

En nærmere analyse af investeringerne viser imidlertid, at i nogle lande, navnlig i EU-15 (Danmark, Frankrig, Tyskland), lå de samlede investeringer i procent af BNP et godt stykke under EU-gennemsnittet.

Med hensyn til finansiering kan det konkluderes, at nationale offentlige midler stadig bidrog med langt størstedelen af investeringerne i TEN-T-nettet. For at koncentrere de knappe fællesskabsmidler og lette en koordineret gennemførelse af visse projekter, navnlig grænsekrydsende projekter, har Kommissionen med de berørte medlemsstaters samtykke og efter høring af Europa-Parlamentet udpeget nogle "europæiske koordinatorer". 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. Med årlige investeringer på ca. 50 mia. EUR kan transportinfrastrukturen forbedres betydeligt; fjernelsen af navnlig flaskehalse ved grænserne halter dog stadig bagefter og bør forbedres.