EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.6.2017
COM(2017) 327 final

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

Statusrapport om gennemførelsen af TEN-T-nettet i 2014 og 2015

Statusrapport om gennemførelsen af TEN-T-nettet i 2014 og 2015

(EØS-relevant tekst)

1. INDLEDNING

1.1. Vigtigste resultater

Med udgangspunkt i data fra TENtec-informationssystemet kan det konkluderes, at den nuværende status for gennemførelsen af TEN-T-transportinfrastrukturen med hensyn til overholdelse af TEN-T-forordningen er mellem 75 % og 100 % for halvdelen af de indikatorer, der er tilgængelige på nuværende tidspunkt, og stadig under 75 % for resten.

For jernbaneinfrastrukturnettet er man allerede langt i overholdelsen i forhold til elektrificering, sporvidde og strækningshastighed, mens kravene vedrørende ERTMS, akseltryk og toglængde stadig er langt fra opfyldt. For vejene er opfyldelsen af kriterierne om motortrafikveje/motorveje også stadig under 75 %. Hvad angår de indre vandveje er CEMT-kravet for klasse IV næsten helt opfyldt, og dette gælder i vid udstrækning også for RIS-gennemførelsen, mens opfyldelsen af kriterierne for tilladt træk stadig er under 75 %. 100 % af søhavnene er forbundet med jernbanenettet, men kravet vedrørende forbindelsen mellem havne og de indre vandveje i CEMT-klasse IV er langt fra opfyldt. Endelig er forbindelsen mellem lufthavne og jernbane stadig under 75 %.

Ud over status for den tekniske gennemførelse af TEN-T analyserer denne rapport også de finansielle investeringer, der er foretaget i TEN-T. EU's institutioners samlede investeringer fra deres finansielle kilder (dvs. TEN-T/CEF, EFRU/Samhørighedsfonden og EIB-lån) i infrastruktur i hovednettet og det samlede net beløb sig til 30,67 mia. EUR i 2014 og 2015 i alle 28 medlemsstater.

Fordelt på transportformer meldes der om den højeste investeringsvolumen for de samlede EU-tilskud (TEN-T/CEF og EFRU/Samhørighedsfonden udgør 16,98 mia. EUR) for jernbaner, som tiltrak næsten 51,1 % af de samlede EU-udgifter i TEN-T-nettet i 2014 og 2015. Andelen af investeringer i vejinfrastruktur nåede op på 30,6 % af de samlede udgifter, efterfulgt af 9,2 % for havne og motorveje til søs, 5,5 % for lufthavne (herunder SESAR), 2,1 % for multimodal infrastruktur og 1,1 % for de indre vandveje.

1.2. Politisk baggrund

Transport er en hjørnesten i den europæiske integrationsproces, som sikrer forbindelsesmuligheder, konvergens og samhørighed i hele EU. Et intelligent, bæredygtigt og fuldt sammenkoblet transportnet er en afgørende betingelse for, at det indre marked kan fuldføres og fungere, samt for at skabe forbindelse mellem Europa og verdensmarkederne. Dermed bidrager det til europæisk økonomisk vækst, beskæftigelse og konkurrenceevne.

- Infrastrukturinvesteringer er af afgørende betydning for væksten i BNP. Ifølge Den Internationale Valutafond (IMF) øger en stigning i udgifterne til infrastruktur på 1 % produktionen med ca. 0,4 % i det samme år og med 1,5 % efter fire år[1]. Hvis landene

[1] IMF World Economic Outlook, oktober 2014.

planlægger og anlægger deres infrastruktur godt, vil gevinsten være endnu større: 2,6 procentpoint over fire år.

- Manglende transportinvesteringer: Transportinfrastrukturbehovet vurderes til 1,3 billioner EUR om året på globalt plan[2] og omkring 130 mia. EUR om året på europæisk plan, men det gennemsnitlige investeringsniveau i EU har været langt under 100 mia. EUR siden starten af krisen[3].

- I hvidbogen fra 2011 blev det anslået, at der er behov for investeringer på 1,5 *billioner* EUR i europæisk transport for perioden 2010-2030 for at kunne opfylde den forventede stigning i efterspørgslen. Kommissionen vurderer, at der i perioden 2014-2030 skal investeres mere end 700 mia. EUR alene i færdiggørelsen af hovednetkorridorerne[4] for ca. 2 500 transportinfrastrukturprojekter enten inden for medlemsstaterne eller på tværs af flere medlemsstater (grænseoverskridende projekter)[5]. Der vil skulle investeres helt op til 500 mia. EUR over hele TEN-T-nettet allerede inden 2020, hvoraf det anslås, at 250 mia. EUR skal være i hovednetinfrastrukturen.

- Transportinfrastruktur understøtter merværditjenesteydelser, som sammen skaber flere arbejdspladser og mere økonomisk aktivitet. Hvis transporten stopper, stopper hele økonomien. Det seneste G7-topmøde mellem transportministrene i Japan havde et klart budskab: Med de investeringer, der i øjeblikket mangler, vil vi ikke kunne løse udfordringen med at opfylde behovet for høj mobilitet i de kommende 30 år[6].

- Transport er drivkraft for konkurrenceevnen og EU's globale førerposition. De begrænsede investeringer kan ses i den faldende tendens i konkurrenceevnen for EU's transportinfrastruktur ifølge de seneste tal fra Det Verdensøkonomiske Forums rapport om den globale konkurrenceevne.

Ved udgangen af 2013 nåede den europæiske transportpolitik en vigtig milepæl. Rådet og Europa-Parlamentet nåede på forslag fra Kommissionen til enighed om en ny ramme for udviklingen af rygraden i EU's transportinfrastruktur i form af retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet (forordning (EU) nr. 1315/2013 (TEN-T-forordningen)[7]). Endvidere krævede adgangen til EU-støtte fra Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) til investeringer i TEN-T, at der forelå omfattende transportplaner på regionalt og/eller nationalt plan.

[2] Hvidbog om transport (2011). En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (KOM(2011) 144 endelig).

[3] ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Paris.

[4] Kommissionen er også i færd med at indsamle data om de investeringsbehov, som medlemsstaterne, de lokale og regionale myndigheder og infrastrukturforvalterne har identificeret i forbindelse med arbejdsplanerne for hovednetkorridorerne.

[5] Undersøgelser om hovednetkorridorerne 2016 (https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en).

[6] Erklæring fra G7-landenes transportministre, Nagano, september 2016.

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013).

Dermed er "opskriften" på et nyt transportinfrastrukturnet, som omfatter alle transportformer – jernbane, indre vandveje, veje, havne, lufthavne og andre transportsystemer – samt udstyr til innovative alternative brændstoffer og intelligente transportløsninger blevet styrket væsentligt i de seneste år.

TEN-T-retningslinjerne har stort fokus på Europas store globale porte for sø- og lufttransport for at sikre, at Europas handelsstrømme ikke begrænses (med hensyn til kapacitet, teknologi eller administrative procedurer).

TEN-T-politikken etablerer et **samlet net** og et **hovednet** for at fremme bedre tilgængelighed for alle regioner til de europæiske og globale markeder samt for at sikre et stærkt fokus på infrastruktur af strategisk betydning. Både det samlede net og hovednettet fokuserer på modal integration, interoperabilitet og koordineret udvikling af infrastrukturen, navnlig i grænseoverskridende områder for at etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse. TEN-T-politikken baner også vejen for transportsystemets fremtid, især gennem faciliteter, der stimulerer lavemissionsløsninger, den nye generation af tjenestekoncepter og andre områder inden for den teknologiske innovation.

TEN-T-forordningen fastsætter klare frister for færdiggørelsen af hovednettet (inden 2030) og det samlede net (inden 2050).

Der er adgang til betydelig finansiel støtte fra EU i perioden 2014-2020, navnlig til investeringsprojekter i de mindre udviklede regioner og medlemsstater samt til investeringsprojekter af fælles interesse og EU-merværdi.

- Connecting Europe-faciliteten (CEF) med et budget på 24,05 mia. EUR, herunder 11,3 mia. EUR, som er øremærket til de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, er blevet etableret for at støtte projekter i TEN-T-hovednettet eller knyttet til horisontale prioriteter, såsom udbygning af ERTMS.

- Endvidere er der programmeret omkring 70 mia. EUR fra Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) i samfinansiering fra EU. Dette omfatter 34 mia. EUR til TEN-T-infrastruktur og 36 mia. EUR til transportinvesteringsprojekter, der er forbundet med eller supplerer TEN-T-projekterne.

- Der tildeles et beløb på 6,3 mia. EUR fra Horisont 2020 til finansiering af forsknings- og innovationsprojekter i transportsektorerne.

- Endelig kan støtte fra Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI) sammen med de traditionelle EIB-lån også anvendes til at rette op på de manglende transportinvesteringer. Støtte fra EFSI kan kombineres med EU-tilskud fra Connecting Europe-faciliteten (CEF), Horisont 2020 samt fra de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESIF).

For at informere de europæiske borgere og politikere om TEN-T-politikkens effektivitet, skal **midtvejsresultaterne måles og rapporteres** for at sikre, at TEN-T færdiggøres inden for de aftalte frister. I denne henseende kræves det i TEN-T-forordningens artikel 49, stk. 3, at Kommissionen hvert andet år offentliggør en statusrapport om gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet og forelægger den Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget til orientering.

Denne statusrapport er den første i en række af toårige rapporter, som Kommissionen fremsender til de andre EU-institutioner i overensstemmelse med forordning nr. 1315/2013. Denne rapport er startskuddet for en proces med regelmæssig og omfattende rapportering på højeste plan om den tekniske og finansielle status for det transeuropæiske hovednet og samlede net. Denne rapportering vil sikre gennemsigtighed, fremme koordineringen mellem alle involverede parter, bidrage til at planlægge og prioritere investeringer og fremme mobiliseringen af de nødvendige ressourcer, herunder både finansielle og tekniske, for at færdiggøre TEN-T[8].

2. OMFANG OG METODE

I TEN-T-forordningens artikel 49, stk. 3, fastsættes omfanget af Kommissionens rapporteringsforpligtelse. Kommissionen bør analysere udviklingen af det transeuropæiske transportnet på grundlag af oplysninger om status for projektgennemførelsen fremsendt af medlemsstaterne, især gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for det transeuropæiske transportnet (TENtec). Desuden skal Kommissionen give adgang til oplysninger om anvendelsen af de forskellige former for finansiel støtte til de forskellige transportformer og andre dele af hovednettet og det samlede net i de enkelte medlemsstater. Rapporten skal også give en oversigt over Kommissionens samordning af alle former for finansiel støtte for at sikre en sammenhængende anvendelse af TEN-T-forordningen i overensstemmelse med dens mål og prioriteter.

Denne rapport indeholder et overslag over samfinansieringen fra EU-budgettet til investeringer i TEN-T-netinfrastrukturen og den tilsvarende udførelse af nettet i perioden 2014-2015[9]. Status for anvendelsen af finansiel støtte i rapporteringsperioden måles med henvisning til de finansielle kilder, der er angivet i TEN-T- og CEF-forordningerne[10], samt andre finansieringskilder til det transeuropæiske net, nemlig budgettet for TEN-T-programmet for perioden 2007-2013, de europæiske struktur- og investeringsfonde samt støtten fra Den Europæiske Investeringsbank[11].

Hvad angår medlemsstaternes nationale budgetter, var rapporterne fra de enkelte medlemsstater for rapporteringsårene 2014 og 2015 desværre ikke af en tilstrækkelig høj kvalitet med hensyn til sammenligneligheden af resultaterne samt dataenes nøjagtighed. Derfor omfatter denne rapport ikke de nationale budgetter, der er investeret i TEN-T. Rapporten har imidlertid afdækket udfordringer for de nationale budgetter. På dette grundlag blev der draget konklusioner med henblik på den fremtidige rapportering (se kapitel 5 om rapporteringsstrategien).

Der blev udstukket et klart omfang og klare kriterier for rapporterede projekter, således at rapporteringen udelukkende fokuserer på investeringer, som reelt bidrager til gennemførelsen af TEN-T-nettet. Derfor omfatter denne statusrapport kun anlægsprojekter og/eller blandede

[8] Med hensyn CEF-finansiering informeres Europa-Parlamentet og medlemsstaterne løbende om gennemførelsesprocessen, herunder navnlig inden for rammerne af indkaldelser af forslag til CEF.

[9] Rapporten dækker de projekter, der var i gang eller var afsluttet i 2014 og 2015, uanset deres startdato.

[10] De former for finansiel støtte, der skal rapporteres, er defineret i artikel 49, stk. 1, og omfatter Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Horisont 2020 og lån og finansieringsinstrumenter fra Den Europæiske Investeringsbank, samt i TEN-T-retningslinjerne (CEF).

[11] Det var nødvendigt at medtage TEN-T-programbudgettet i beregningen, fordi en række projekter med finansiel støtte, som var ydet i finansieringsperioden 2007-2013, stadig var i gang i årene 2014-2015.

projekter (anlæg og undersøgelser)[12], som har ført til udvikling af ny infrastruktur eller opgradering/genopbygning af den eksisterende. I lyset af ovenstående kriterier tages der ikke hensyn til finansieringsbistanden fra Horisont 2020, som generelt kun er til forskningsaktiviteter, og dette nævnes kun som en del af et aggregeret tal i kapitel 4.2.

Rapporten tager på den ene side udgangspunkt i undersøgelsen udført af eksterne eksperter[13], som Kommissionen har bestilt med henblik på udarbejdelsen af den første statusrapport om udviklingen og gennemførelsen af det transeuropæiske net. Eftersom arbejdet på udviklingen af TENtec-databasen og undersøgelserne om hovednetkorridorer (CNC-undersøgelser) stadig var i gang på tidspunktet for denne rapport, var denne undersøgelse nødvendig for at skaffe de manglende oplysninger og sikre datakvaliteten. På den anden side blev de data, der allerede findes i TENtec-informationssystemet[14], så vidt muligt brugt til analysen af den tekniske gennemførelse af TEN-T. Disse TENtec-data var primært baseret på to igangværende dataindsamlingsundersøgelser (del 1 om jernbaner, veje og lufthavne og del 2 om havne og indre vandveje). Det skal imidlertid understreges, at de data, der er indsamlet og registreret i TENtec-databasen via disse to undersøgelser, forventes at blive valideret af medlemsstaterne inden udgangen af 2017.

Denne undersøgelse identificerer de finansielle og tekniske datakilder, der er nødvendige for at bedømme status for gennemførelsen af TEN-T-nettet inden udgangen af 2015. Med hensyn til de finansielle aspekter er data blevet indsamlet fra Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA), Generaldirektoratet for Regionalpolitik og Bypolitik (GD REGIO) og Den Europæiske Investeringsbank (EIB).

Analysen af gennemførelsen af de tekniske parametre for TEN-T blev udført ved at sammenligne oplysninger og data i TENtec-informationssystemet med en række nøgleindikatorer (KPI'er), som var fastsat ud fra de transportinfrastrukturkrav, der er fastlagt i TEN-T-forordningen. Dette gav mulighed for at vurdere det aktuelle niveau for gennemførelsen af TEN-T med hensyn til overholdelse af TEN-T-standarderne pr. type net og transportform.

Endelig blev niveauet af rapporterede investeringer pr. transportform sammenlignet med den aktuelle tekniske gennemførelse ifølge de KPI'er, der blev valgt til at vurdere transportinfrastrukturnettet, med henblik på at vurdere gennemførelsen af TEN-T-nettet ved udgangen af 2015.

Denne første rapport bør betragtes som et igangværende arbejde og et udgangspunkt for udviklingen af et fornuftigt, pålideligt og gennemsigtigt TEN-T-rapporteringssystem for fremtiden med bedre måling af virkningen af de finansierede investeringer.

De rapporterede resultater bør anses som vejledende, idet kortlægning og fastlæggelse af status for TEN-T-gennemførelsen er en løbende udfordring for de nationale tilsynsmyndigheder og for Kommissionen. Der findes i øjeblikket ikke et fælles

[12] Undersøgelser er derfor ikke omfattet af denne rapport, da de ikke direkte resulterer i fremskridt i gennemførelsen af TEN-T-nettet.

[13] Undersøgelse i henhold til artikel 49, stk. 3: "Review of existing sources of information/data and support for the preparation of the progress report on the implementation of the TEN-T network", Panteia, leveret i 2016.

[14] Europa-Kommissionens TENtec-informationssystem indeholder tekniske, geografiske og finansielle data til analyse, forvaltning og politisk beslutningstagning vedrørende TEN-T samt det underliggende finansieringsprogram (CEF).

rapporteringssystem eller en proces, som Kommissionen kan bruge til at få fuldstændige og harmoniserede datasæt om TEN-T-projekter fra forskellige kilder på EU-plan og nationalt.

Anvendelsen af forskellige metoder, beregningsmetoder, betalingsordninger og dataformater i EU's organer og medlemsstaterne indebærer en risiko for at udelade eller dobbelttælle rapporterede projekter og gør det særdeles vanskeligt at sammenligne data. Forskellene i rapporteringssystemerne (f.eks. direkte i forhold til delt forvaltning af midlerne) betyder, at der mangler mange oplysninger, ligesom det underminerer de rapporterede datas pålidelighed[15]. Endelig er TENtec-informationssystemet den mest egnede kilde til tekniske og geografiske data om TEN-T, men man er i øjeblikket i færd med at øge dataindlæsningen og datakvaliteten. Disse faktorer kan påvirke pålideligheden af dataanalyseprocessen for denne første rapport negativt.

I denne forbindelse er det vigtigt at undersøge mulige forbedringer i gennemførelsen af TEN-T-forordningens artikel 49, stk. 1, ifølge hvilken medlemsstaterne på et regelmæssigt, dækkende og gennemsigtigt grundlag skal oplyse Kommissionen om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af projekter, herunder årlige data for alle projekter, som modtager EU-finansiering[16].

3. STATUS FOR TEN-T-GENNEMFØRELSEN: TEKNISK GENNEMFØRELSE

TEN-T-forordningen fastlægger det samlede net og hovednettet baseret på en metode, der tager udgangspunkt i objektive kriterier og kvantitative tærskler, som Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet anvendte i lovgivningsproceduren[17]. Der er defineret tekniske krav og prioriterede mål for hovednettet og det samlede net.

Fremskridtet i gennemførelsen af TEN-T skal sammenholdes med disse tekniske standarder ved hjælp af KPI'er. Den regelmæssige opdatering af definitionen af TEN-T-nettet og overvågningen af de kvantitative tærskler, der skal opfyldes, skal også udgøre en integreret del af statusrapporteringen.

3.1. KPI'er i TENtec-informationssystemet

I løbet af 2014-2016 identificerede undersøgelser om hovednetkorridorer en række resultatindikatorer (KPI'er) i overensstemmelse med disse tekniske krav, som er fælles for alle de ni hovednetkorridorer. Målværdierne for hver KPI er blevet defineret ud fra de krav, der er angivet i TEN-T-forordningen med særlig henvisning til artikel 39. Det primære formål med KPI'er er at måle udviklingen i TEN-T-korridorer over tid og overvåge deres overholdelse af standarderne for infrastrukturkvalitet i TEN-T-forordningen. Tabellen i bilag I indeholder en liste over KPI'er og beregningsmetoden, der er anvendt til at måle det tekniske fremskridt i TEN-T-nettet. Den omfatter også de forskellige værdier for 2015, som er kendt på tidspunktet for denne rapport.

[15] Hvad angår Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden, var der stadig ikke adgang til præcise oplysninger om andelen af udgifter relateret til TEN-T i rapporteringsperioden på EU-plan på tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport, og disse tal blev derfor anslået.

[16] I denne forbindelse er det værd at erindre, at Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden er underlagt delt forvaltning mellem Kommissionen og medlemsstaterne.

[17] Planlægningsmetoden for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene (COM(2013) 940 final).

TENtec sammenkobler i dag geografiske oplysninger med data om tekniske parametre for TEN-T-infrastrukturen og giver brugeren mulighed for let at samle oplysninger og udarbejde aktuelle rapporter og kort for hovednettet og det samlede net[18]. Disse databaser indeholder de data, der er indsamlet fra medlemsstaterne, og giver Kommissionen mulighed for at identificere kritiske spørgsmål, "transportflaskehalse" og spørgsmål vedrørende interoperabilitet på tværs af grænserne.

På tidspunktet for denne rapport mangler der dog stadig en væsentlig del af dataene for forskellige strækninger og transportformer i TENtec, hvor der er problemer med datakvaliteten (f.eks. uoverensstemmelser), eller som stadig afventer medlemsstaternes validering, efter at data er blevet registreret efter de eksterne undersøgelser. Endvidere varierer kvaliteten af oplysningerne betydeligt mellem parametrene. Det er f.eks. kun for én vejindikator og én lufthavnsindikator, at alle data er indlæst. Hvad angår jernbanerne, er der indlæst relativt mange data for nogle grundlæggende parametre (f.eks. elektrificering, sporvidde og akseltryk), men der for andre ikke findes ret mange data (f.eks. ERTMS-gennemførelse). Hvad angår udbygningen af ERTMS, findes der i øjeblikket kun data for strækninger i hovednetkorridorerne i TENtec. For de indre vandveje giver de parametre, som der findes data for, kun mulighed for at beregne nogle indikatorer (f.eks. findes der i øjeblikket ikke data for KPI'er som tilladt højde under broer). Endelig er tilgængeligheden og kvaliteten af oplysninger om havne og godsterminaler stadig relativt lav i øjeblikket, så de rapporterede resultater er kun vejledende.

For at styrke datakvaliteten og overførselshastigheden i TENtec blev der i 2015 og 2016 udført specifikke dataindsamlingsundersøgelser, som vil være afsluttet i 2017 og 2018. Endvidere omfatter undersøgelser om motorveje til søs og ERTMS-udbygning dataindsamlingselementer, der tilsammen sikrer, at alle transportformer er dækket.

Når mængden af data i TENtec er øget, vil beregningen af alle resultatindikatorer give mulighed for at måle fremskridtene for den tekniske gennemførelse af TEN-T på en omfattende og pålidelig måde.

Denne statusrapport beskriver kun den del af KPI'erne, som kunne beregnes ud fra de data, der er tilgængelige i TENtec i øjeblikket. Endvidere skal det understreges, at de fulde datasæt, der er registreret i de forskellige TENtec-undersøgelser, er anvendt, uanset om dataene er blevet valideret af medlemsstaterne. Det betyder, at de manglende oplysninger for nogle strækninger og infrastrukturkomponenter og/eller ikke-validerede data kan påvirke pålideligheden af det endelige dataresultat.

[18] TENtec indeholder i øjeblikket otte datakategorier: lufthavne, broer, dæmninger, indre vandveje, havne, jernbaner, veje og banegodsterminaler. Der findes i øjeblikket mere end 300 tekniske parametre for alle disse kategorier tilsammen.

3.2. Teknisk gennemførelse af TEN-T-nettet efter KPI

Med udgangspunkt i data fra TENtec-informationssystemet kan det konkluderes, at den nuværende status for gennemførelsen af TEN-T-transportinfrastrukturen med hensyn til overholdelse af TEN-T-forordningen er mellem 75 % og 100 % for halvdelen af de indikatorer, der er tilgængelige på nuværende tidspunkt, og stadig under 75 % for resten.

Jernbaner

Hvad angår jernbaner, viser de tilgængelige data, at 77 % af jernbanehovednettet og 76 % af det samlede jernbanenet har standardsporvidden på 1 435 mm. Med hensyn til elektrificering opfylder omkring 81 % af TEN-T-nettet (81,3 % for hovednettet, 80,6 % for det samlede net) TEN-T-kravet. ERTMS var kun i drift på 9,5 % af strækningerne i hovednetkorridorerne ved udgangen af 2015 (der findes endnu ikke oplysninger for de andre strækninger), hvilket viser, at der er et klart behov for flere investeringer. I overensstemmelse med den nyligt vedtagne europæiske udbygningsplan for ERTMS synes der at være sket flere fremskridt for hovednettet end det samlede net, hvilket kan opfattes som et godt tegn på, at investeringerne er blevet prioriteret rigtigt. Faktisk indeholder den nye udbygningsplan mål frem til 2023, hvor omkring 30-40 % af hovednetkorridorerne skal være udstyret med ERTMS. Den europæiske udbygningsplan for ERTMS vil blive opdateret igen i 2023 med præcise datoer for gennemførelsen af den resterende del af korridorerne mellem 2024 og 2030.

Veje

For veje er den primære KPI det samlede antal kilometer, der opfylder kravene for vejtyperne motorvej/motortrafikvej. Resultaterne viser, at 74,5 % af hovednettet i øjeblikket opfylder standarden, mens kun 58,1 % af vejene på det samlede net opfylder kravet. Der findes i øjeblikket ingen oplysninger om adgangen til rene brændstoffer i TENtec, da der er begrænset adgang til data, og fordi der ikke findes en fælles tilgang hos medlemsstaterne og udbyderne. Kommissionen er imidlertid i færd med at analysere de nationale politiske rammer for markedsudviklingen for alternative brændstoffer og deres infrastruktur inden for rammerne af direktivet om alternative brændstoffer 2014/94/EU. Endvidere har Kommissionen finansieret en undersøgelse om udbredelse af rent brændstof til transportinfrastrukturen, hvis resultater for nyligt blev offentliggjort. Det forventes, at den anden statusrapport vil indeholde mere detaljerede oplysninger.

Havne og indre vandveje

Hvad angår de indre vandveje, opfylder hovednettet allerede 95 % CEMT-kravene for klasse IV, 79,6 % for RIS-gennemførelse og 68 % for tilladt træk på 2,5 m.

Med hensyn til søhavne viser indikatoren for forbindelse til jernbanenettet fuld opfyldelse af TEN-T-kravene. Denne indikator vil imidlertid blive ændret for også at tage hensyn til behovet for forbedringer for at øge godstransportkapaciteten. Forbindelsen til indre vandveje i CEMT-klasse IV er 46 % for hovednettet og 9 % for det samlede net. Dataene for indre vandveje og havne bør imidlertid tolkes med forsigtighed, da oplysningerne i TENtec-databasen enten endnu ikke er valideret af medlemsstaterne eller slet ikke er tilgængelige. I sidstnævnte tilfælde er tallene for disse KPI'er derfor baseret på undersøgelsesresultaterne i henhold til artikel 49, stk. 3.

Lufthavne

Hvad angår lufthavne, defineres det i forordning (EU) nr. 1315/2013, at det kun er de hovedlufthavne, der er markeret med en stjerne i bilag 2 til forordningen (dvs. 38), der er omfattet af forpligtelsen i artikel 41, stk. 3, til at være forbundet med jernbane- og vejtransportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet inden 2050 (undtagen hvor fysiske begrænsninger forhindrer en sådan forbindelse) samt om muligt at være integreret i højhastighedstognettet, i betragtning af den potentielle trafikefterspørgsel. I 2015 er 23 hovedlufthavne ud af de 38 hovedlufthavne (60,5 %), der er omfattet af denne forpligtelse, allerede forbundet med jernbanen. Dette er baseret på meget pålidelige data, da alle data er indlæst for denne indikator.

3.3. Teknisk opdatering af definitionen af TEN-T-nettet

Kommissionen sikrer tæt overvågning af de tekniske parametre for infrastrukturkomponenterne i TEN-T-nettet. TEN-T-forordningens artikel 49, stk. 4, giver beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende tilpasning af bilag I og II med det formål at tage hensyn til eventuelle ændringer som følge af de kvantitative lofter, der etablerer infrastrukturkomponenterne i det samlede net.

Kommissionen iværksatte opdateringsprocessen på mødet i TEN-T-udvalget den 30. september 2015 og rådførte sig med eksperter i medlemsstaternes kompetente myndigheder i overværelse af eksperter fra Europa-Parlamentet på et møde den 9. december 2015, den 16. marts og den 28. september 2016. Dette førte til vedtagelse af en delegeret retsakt den 7. december 2016, som forventes at træde i kraft efter Europa-Parlamentets og Rådets to måneders kontrolperiode.

Tilpasningerne på listen og kortene til denne delegerede retsakt var baseret på de kvantitative tærskler i TEN-T-forordningens artikel 14, 20, 24 og 27. De anvendte de seneste relevante Eurostat-statistikker og oplysninger fra medlemsstaterne og andre relevante kilder vedrørende fremskridtene med at færdiggøre nettet. Denne øvelse resulterede i 250 anmodninger om ændringer, som er blevet fremlagt, og hvoraf 235 er blevet vedtaget og indarbejdet i overensstemmelse med forordningens artikel 49, stk. 4.

Med disse tilpasninger blev der medtaget knudepunkter i medfør af artikel 49, stk. 4, litra a), såsom indlandshavne, søhavne, banegodsterminaler, logistiske platforme og lufthavne. De førte også til tilpasninger af nettet for jernbaner, veje og indre vandveje, baseret på oplysninger fra de pågældende medlemsstater, med henblik på at afspejle fremskridt med færdiggørelsen af nettet i overensstemmelse med artikel 49, stk. 4, litra c). Tilpasningerne omfattede imidlertid ikke de undladelser, der er omfattet af artikel 49, stk. 4, litra b), eftersom denne vurdering kun ville have været relevant, hvis den blev udført seks år efter forordningens vedtagelse. Faktisk ville anvendelse af de lofter for udelukkelse have afsløret tilfælde, hvor visse infrastrukturkomponenter ville have ligget under både den oprindeligt anvendte tærskel og den nye tærskel. Derfor blev disse elementer ikke inddraget på dette tidspunkt i forbindelse med opdateringen.

4. STATUS FOR TEN-T-GENNEMFØRELSEN: FREMSKRIDT I INVESTERINGER SAMFINANSIERET AF EU

4.1. Anvendelse af finansiel støtte i 2014 og 2015

EU's institutioners samlede investeringer fra deres finansielle kilder (dvs. TEN-T/CEF, EFRU/Samhørighedsfonden og EIB-lån) i infrastruktur i hovednettet og det samlede net beløb sig til **30,67 mia. EUR** i 2014 og 2015 i alle 28 medlemsstater. Dette samlede beløb for EU-investeringer omfatter kun investeringer i anlægsprojekter og blandede anlægs-/undersøgelsesprojekter. Endvidere er omkring 1,1 mia. EUR i finansiel bistand fra EU blevet tildelt i henhold til tilskudsaftaler til undersøgelsesprojekter i 2014 og 2015. Heraf blev omkring 931,5 mio. EUR tildelt i henhold til CEF-Transport, og EUR 160,1 mio. i henhold til TEN-T-programmet. Desuden blev 512,9 mio. EUR tildelt i 2014 og 2015 til transportforskningsprojekter under Horisont 2020.

CEF

Hvad angår udgifter fra det tidligere TEN-T-program og den aktuelle Connecting Europe-facilitet, udgør tilskuddene 7 % af de samlede EU-investeringer i TEN-T-infrastruktur. Selv om CEF-/TEN-T-udgifterne kun udgør 2,1 mia. EUR i rapporteringsperioden[19], er det værd at bemærke, at der er afsat omkring 12,7 mia. EUR til 263 projekter udvalgt i den første indkaldelse af forslag til CEF i 2014 og yderligere 6,6 mia. EUR til 189 projekter udvalgt i den anden indkaldelse af forslag i 2015 (og officielt tildelt i 2016). Endvidere har Kommissionen (over CEF-budgettet) støttet tiltag til støtte for programmet med fokus på forberedelse af projekter, kapacitetsopbygning i de nationale forvaltninger og støtte til etableringen af hovednetkorridorerne. Det kan således ses, at CEF-andelen af de samlede EU-udgifter til TEN-T-nettet vil stige betydeligt i de kommende år med flere projekter i gennemførelsesfasen.

ESI-fonde

Næsten halvdelen af EU-støtten til gennemførelsen i 2014-2015 kommer fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden, som tilsammen står for ca. 48 % (svarende til 14,8 mia. EUR) af alle EU-støttede TEN-T-investeringer. Den rapporterede andel for Samhørighedsfonden tager ikke højde for den del af bevillingen, der er overført til støtte for transportprojekter i hovednettet under CEF[20].

Det bør bemærkes, at ovennævnte budgetandel for de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESI-fonde) er et overslag, da de nøjagtige data om de faktiske udgifter til TEN-T i 2015 ikke var tilgængelige på EU-plan på tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport.

Ud over de faktiske udgifter bemærkes det, at forpligtelserne fra ESI-fondene til TEN-T-relaterede projekter i programmeringsperioden 2014-20 blev vurderet til omkring 8 mia. EUR for 2014 og 2015.

[19] I alt modtog 298 projekter støtte på 2,1 mia. EUR fra CEF-/TEN-T-budgettet i rapporteringsperioden.

[20] For at få fuldført flere transportprojekter, især projekter på tværs af landegrænser, med en høj merværdi for Europa, blev en del af Samhørighedsfonden (11 305 500 000 EUR) overført til at finansiere transportprojekter i hovednettet eller transportprojekter vedrørende horisontale prioriteter i de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden via CEF.

EIB og EFSI

Den rapporterede udlånsvolumen for EIB-lån undertegnet i 2014 og 2015 er 13,7 mia. EUR, som støttede 69 transportoperationer i TEN-T-nettet i rapporteringsperioden.

Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI) blev lanceret i november 2014. I perioden 2014-2015 var der primært fokus på at etablere de nye instrumenter og forskellige initiativer og foranstaltninger i de tre søjler under investeringsplanen for Europa.

Mobilisering af nationale ressourcer

Det bør bemærkes, at EU's samfinansiering af transportinfrastrukturprojekter i størrelsesordenen 20 % til 85 % kræver, at der er anden finansiering, som ofte kommer fra medlemsstaternes nationale midler. Derfor afsætter medlemsstaterne store nationale budgetressourcer til projekter, som prioriteres på EU-plan, for at få adgang til disse EU-midler. I 2014 og 2015 blev 2,1 mia. EUR, som var investeret fra CEF/TEN-T-budgettet, samfinansieret med investeringer på mere end 6 mia. EUR fra andre kilder, herunder navnlig medlemsstaternes nationale budgetter.

4.2. Styrkelse af den strategiske ramme for transportinvesteringer

I slutningen af 2013 blev der vedtaget en ny plan for udvikling af rygraden af EU's transportsystem, da de reviderede retningslinjer for TEN-T-nettet blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet. Der blev indgået en aftale om transportinfrastrukturudvikling, som vil tage årtier at gennemføre i praksis, vil kræve investeringer i omegnen af 1,5 billioner EUR og involvere et stort antal private og offentlige aktører. Et projekt af denne størrelsesorden og kompleksitet og med så store omkostninger kræver et solidt grundlag for politiske beslutninger og investeringsbeslutninger.

Der blev i 2014 og 2015 gjort en stor indsats for at styrke den strategiske ramme for transportprojekter ud over bestemmelserne i TEN-T-forordningen og dermed forbedre planlægningssikkerheden for investorerne.

Baseret på forslaget fra de europæiske koordinatorer vedtog medlemsstaterne detaljerede arbejdsplaner for de ni TEN-T-hovednetkorridorer. Der blev i december 2016 vedtaget en europæisk udbygningsplan for ERTMS, og den europæiske koordinator forelagde en detaljeret gennemførelsesplan for motorveje til søs[21].

En betydelig del af CEF-budgettet er blevet øremærket til transportinfrastrukturprojekter på TEN-T, hvor der navnlig ydes finansiel støtte til hovednettet og de horisontale projekter og aktiviteter, der er identificeret i del I af bilaget til CEF-forordningen. For at koncentrere indsatsen i den henseende prioriteres projekter af fælles interesse som defineret i TEN-T-forordningen.

Støtte fra Samhørighedsfonden og EFRU ydes til TEN-T- og anden transportinfrastruktur, som er blevet identificeret som en prioritet for udviklingen af TEN-T og/eller den pågældende medlemsstat eller region.

[21] http://ec.europa.eu/transport/node/4876

Der blev i 2014 og 2015 gjort en stor indsats for at færdiggøre programmeringen for perioden 2014-2020: Samhørighedsfonden og EFRU vil fortsætte med at yde konkret støtte til udviklingen af TEN-T-nettet (omkring 34 mia. EUR) i de kommende år, navnlig i de mindre udviklede medlemsstater og regioner, hvor der stadig er brug for et stort arbejde for at etablere de manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse i transportnettene. Endvidere vil ESI-fondene støtte nationale, regionale og lokale transportinfrastrukturprojekter, som ikke er på TEN-T-nettet, samt indkøb af rullende materiel.

Dette er afgørende for at opbygge et velfungerende dør-til-dør-transportsystem, der kan opfylde behovene for langdistancetransport og grænseoverskridende transport samt lokal mobilitet. I alle medlemsstater vil en samhørighedspolitik støtte overgangen til et multimodalt, intelligent og mere bæredygtigt transportsystem.

I overensstemmelse med forhåndsbetingelsen for modtagelse af finansiel støtte fra Samhørighedsfonden og EFRU under tematisk mål 7 (bæredygtig transport) blev der udarbejdet omfattende nationale og regionale transportplaner i 20 medlemsstater, herunder modne projektpipelines og foranstaltninger til at styrke forvaltningers og støttemodtageres kapacitet.

Udarbejdelsen af disse omfattende transportplaner var et vigtigt skridt fremad: De beskriver i detaljer udviklingen af TEN-T i 20 medlemsstater og flere af EU's regioner (hvor Samhørighedsfonden/EFRU yder samfinansering). Endvidere danner de grundlag for en balanceret og komplementær udvikling af anden infrastruktur end TEN-T-infrastruktur på nationalt, regionalt og lokalt plan. Dette er et vigtigt skridt for at sikre, at udviklingen af TEN-T ikke sker isoleret, men som led i en overordnet indsats for at udvikle et velfungerende dør-til-dør-system til langdistancetransport og grænseoverskridende transport samt for lokal mobilitet.

I denne forbindelse er det også værd at bemærke, at Kommissionen i 2013 fremlagde et nyt koncept for udviklingen af planer for bæredygtig trafik i byområder. I programmeringsperioden 2014-2020 vil mange byområder i EU modtage støtte fra Samhørighedsfonden og EFRU til udarbejdelsen og gennemførelsen af sådanne planer. Der er programmeret omkring 12,5 mia. EUR i støtte til ren bytransportinfrastruktur og fremme plus omkring 3,5 mia. EUR til intelligente transportsystemer og blød mobilitet. Disse investeringer vil bidrage til at øge byknudepunkternes effektivitet, reducere trængsel og fjerne flaskehalse på TEN-T samt forbedre forbindelsesmulighederne ved det endelige mål ("last mile").

4.3. Mobilisering af privat kapital til TEN-T-gennemførelsen

På trods af de store finansielle bidrag fra EU til transportinfrastrukturen på TEN-T-nettet ligger den største udfordring i forhold til finansieringen stadig hos medlemsstaterne. Udvikling af bæredygtige og tilstrækkelige finansieringskilder (både offentlige og private) er af afgørende betydning for at dække det nuværende finansieringsunderskud.

Støtten fra Samhørighedsfonden, EFRU og CEF er betydelig (omkring 60 mia. EUR) for TEN-T-investeringer i 2014-2020), men relativt beskeden sammenlignet med de investeringsbehov, der er identificeret for hovednettet og det samlede net. Derfor kræver det en koordineret og målrettet anvendelse af både tilskud og finansielle instrumenter, hvor de kan udløse private investeringer, hvis EU's midler skal have den størst mulige effekt.

På grund af forhåndsbetingelserne for transport findes der effektive rammebetingelser for investeringer fra ESI-fondene i transportsektoren (omfattende nationale eller regionale transportplaner og tilstrækkelig administrativ kapacitet). Dette understøtter planlægningen af transportinvesteringerne, både offentlige og private. En realistisk og moden pipeline for projekter støttet af Samhørighedsfonden/EFRU, som er udviklet inden for rammerne af denne øvelse, udgør et grundlag for koordinering, synergier og komplementaritet med CEF og EFSI.

Privat finansiering bygger ofte på offentlig-private partnerskaber. EU-midler (såsom CEF) kan bruges til at forbedre risikoprofilerne og styrke de offentlig-private partnerskabers kontraktlige aftaler, hvilket øger deres omsættelighed. Dette giver iværksættere af støtteberettigede infrastrukturprojekter mulighed for at tiltrække yderligere privat finansiering fra institutionelle investorer som forsikringsselskaber og pensionsfonde. ESI-fonde kan bruges til at støtte strategiske infrastrukturprojekter, som samler andre finansielle ressourcer, enten i form af national offentlig og privat samfinansiering, finansiering fra EIB eller – senest – finansiering med EFSI's risikokapacitet[22].

For at styrke løftestangseffekten af EU-midlerne (Samhørighedsfonden, EFRU, CEF) for andre finansieringskilder, hvor det er muligt, anvender Kommissionen innovative finansieringsløsninger, som kan udvikles til mange forskellige typer støtteinstrumenter, herunder f.eks. gennem risikodelingsinstrumenter, der tilbydes i fællesskab med Den Europæiske Investeringsbank. Sådanne instrumenter kan mobilisere investeringsvolumener, der er seks (aktieinvesteringer) til 15 (risikodelingsinstrumenter som f.eks. projektobligationer) gange større end tilskudselementet. De innovative finansieringsløsninger, som Kommissionen foreslår, bygger på erfaringerne fra tidligere instrumenter, herunder især Margueritefonden og lånegarantiinstrumentet for TEN-transportprojekter (LGTT).

Det bedste eksempel på et sådant instrument er pilotfasen af initiativet for projektobligationer (PBI), som er gennemført under CEF-programmet i tre sektorer: transport, energi og IKT. Mekanismen tiltrækker yderligere finansiering, så projektiværksætteren eller den potentielle modtager kan rejse gældsfinansiering på kapitalmarkederne (i form af obligationer) til finansiering af tværeuropæiske infrastrukturprojekter, som giver en høj EU-merværdi.

I 2014 og 2015 blev denne støtte fra PBI-mekanismen godkendt til udvidelse af A7-motorvejen i Tyskland[23], anlæggelse af den nye A11-motorvejsforbindelse i Belgien[24] og udvidelse af havnen i Calais i Frankrig. Sidstnævnte er også det første eksempel på kombineret anvendelse af innovative finansielle instrumenter (PBI) og CEF-tilskud[25].

CEF-gældsinstrumentet i Den Europæiske Investeringsbank, som har eksisteret siden 2015, har til formål at støtte projekter af fælles interesse, hvor instrumentet kan lette adgangen til gældskapital fra kommercielle långivende finansieringsinstitutter, institutionelle investorer eller seniorlån fra Den Europæiske Investeringsbank.

[22] EIB-finansiering med EFSI-støtte kan imidlertid ikke betragtes som national samfinansiering.

[23] http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-182-a7-extension-first-financing-operation-in-germany-with-eu-project-bonds.htm

[24] http://www.eib.org/infocentre/press/releases/all/2014/2014-066-eib-backs-a11-belgian-motorway-link.htm

[25] Projektobligationen blev brugt til at nedbringe gældsomkostningerne og dermed reducere behovet for offentlig støtte, mens CEF-tilskud skulle dække de resterende støtteberettigede omkostninger til aktiviteter med en høj EU-merværdi.

Kommissionen træffer yderligere foranstaltninger til at sikre, at synergier mellem EU-midler og støtte fra Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI) udnyttes effektivt til at mobilisere privat finansiering til strategiske transportinvesteringer i EU. Kommissionen har allerede offentliggjort en praktisk vejledning[26] i, hvordan man kombinerer og bruger ESI-fondene og EFSI, så de supplerer hinanden, og vil fortsat arbejde på at forenkle den overordnede ramme for at diversificere finansieringskilderne og finansieringen yderligere. I 2015 blev fire EFSI-transportprojekter indgået og tre andre godkendt, hvilket omfattede EU-lån for mere end 1,5 mia. EUR i alt[27].

Et eksempel på, hvordan tilskudsressourcer under CEF kan kombineres med ressourcer fra EFSI, er projektet om infrastruktur for adgang til havne i Spanien. Med en garanti fra EFSI kunne EIB og ICO (offentligt kreditinstitut) udstede lån til en række projekter om adgang til havne i Spanien for at forbinde 13 på forhånd fastlagte havne i det transeuropæiske transportnet i 2015-2020. De samlede investeringer (relateret til EFSI-delen af projektet) beløber sig til 425 mio. EUR. Disse EIB- og ICO-lån blev suppleret af CEF-samfinansiering til nogle af disse projekter[28].

Kommissionen udvikler en innovativ kombinationsmekanisme, hvor tilskud fra Connecting Europe-faciliteten kombineres med instrumenter under Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer og privat finansiering. Kommissionen offentliggjorde et arbejdsprogram og en indkaldelse af forslag den 8. februar 2017 med det formål at kombinere 1 mia. EUR i CEF-tilskud med EFSI-finansiering eller andre private kapitalkilder.

5. DEFINITION AF RAPPORTERINGSSTRATEGI

Den første statusrapport bør også foreslå en overvågnings- og rapporteringsmekanisme, som giver Kommissionen mulighed for at opfylde sine rapporteringsforpligtelser i TEN-T-forordningens artikel 49, stk. 3. Det betyder især, at den strategi, der anvendes til medlemsstaternes rapportering i henhold til artikel 49, stk. 1 og 2, i TEN-T-retningslinjerne, skal styrkes. For at sikre pålidelige og sammenhængende overvågnings- og rapporteringsmekanismer skal strategien også anvende alle tilgængelige kilder til oplysninger og data og være i overensstemmelse med TEN-T-forordningens mål og prioriteter.

De mangler, der identificeres i denne rapport, tyder på, at kvaliteten af oplysningerne og de metoder, der anvendes til indsamling og behandling af data, skal forbedres yderligere på EU-plan. For at garantere den nødvendige dataharmonisering vil Kommissionen fremover anvende en fælles skabelon, der er udfyldt i forvejen, til indsamling af data om EU-finansieringskilder som en del af sin rapporteringsstrategi. Dette bør give mulighed for oprettelse af en fælles og harmoniseret database, der samler alle de relevante oplysninger om TEN-T-projekter med EU-finansiering fra de relevante myndigheder i medlemsstaterne. I denne forbindelse skal det bemærkes, at Eurostat ikke indsamler data om udgifter til transportinfrastruktur og mere specifikt om TEN-T, da dette ikke er foreskrevet i dens retsgrundlag.

Endvidere bør rapporteringsmekanismen give Kommissionen mulighed for at angive, hvordan de forskellige input (f.eks. EU-midler, EIB-finansiering, private gearede midler) giver mulighed for at realisere output (f.eks. anlagt infrastruktur, anvendt ITS) og i sidste ende

[26] http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf
[27] http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5
[28] http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115

bidrage til at måle resultater (f.eks. transporteffektivitet, passager-/godstransportkapacitet, sikkerhed, nedbringelse af CO_2-udledningerne) og de anslåede virkninger (f.eks. vækst, arbejdspladser). Denne analyse vil tage udgangspunkt i den vurdering, der er foretaget som led i arbejdsplanerne for hovednetkorridorerne.

En anden vigtig barriere for udviklingen af TEN-T-nettet er manglen på en fælles kilde til pålidelige oplysninger om den aktuelle status for nettet, dets udvikling og igangværende projekter og investeringer. Dette krav bør håndteres gennem TENtec-informationssystemet. TENtec er allerede et harmoniseret informationssystem for transportinfrastruktur med et solidt retsgrundlag[29].

Eftersom TENtec udvikles i takt med gennemførelsen af hovednettet og det samlede net, er det nødvendigt at sikre, at der er fuldstændige oplysninger til rådighed, ved at registrere data af høj kvalitet i TENtec hurtigt. Det generelle behov for forbedringer, der er identificeret i denne rapport, drejer sig især om at øge mængden af data, der indlæses i systemet. Det er nødvendigt at øge informationsindholdet og styrke det med hensyn til nøjagtighed, fuldstændighed og konsekvens i samarbejde med medlemsstaterne og i EU's relevante institutioner og organer.

De undersøgelser, som Kommissionen har iværksat, har til formål at sikre, at TENtec indeholder dækkende data af høj kvalitet om status for TEN-T-infrastrukturen. Den løbende indsamling af data til TENtec har i øjeblikket til formål at vurdere og verificere de eksisterende data i TENtec med hensyn til datakvalitet og konsekvens. Undersøgelserne følger også en på forhånd fastlagt dataindsamlingsplan, hvor alle relevante datakilder pr. land og teknisk parameter identificeres. Data indsamles pr. geografisk netstrækning og knudepunkt og er meget detaljerede. Den første fase af dataindsamlingsprocessen er snart afsluttet, og den vil give medlemsstaterne mulighed for at validere de registrerede data. Undersøgelserne vil være afsluttet ved udgangen af 2017, hvorefter dataene i TENtec fra 2014 og 2015 vil blive opdateret. De tekniske parameterindikatorer vil blive genberegnet i den næste statusrapport, hvor dataene forventes at være af en højere kvalitet.

Det er afgørende på lang sigt, at medlemsstaterne ajourfører oplysningerne om TEN-T-infrastrukturen årligt. TENtec-undersøgelserne vil give Kommissionen dokumentation for datakilder og den metode, der er anvendt til at identificere de enkelte parametre, således at databasen nemt kan opdateres. Dette bør lette registreringen af de krævede oplysninger fremover for medlemsstaterne. Endvidere viser den aktuelle rapporteringsproces, at muligheden for automatiske overførsler bør udvikles.

Så længe de tekniske data i TENtec er ufuldstændige, bør alle de strækninger og infrastrukturkomponenter, der ikke er blevet opdateret i systemet, anses for ikke at opfylde TEN-T-kravene. Dette ville eliminere de tilfælde, hvor indikatoren angiver fuld opfyldelse af TEN-T-standarderne på grund af en lav mængde data for en bestemt infrastrukturkomponent.

De toårige rapporter om status for TEN-T-gennemførelsen kunne også styrkes ved at fastlægge en klar tidslinje for fremlæggelsen af fremtidige statusrapporter. Indsamling, behandling og analyse af finansielle og tekniske data fra en toårig TEN-T-gennemførelsesperiode kræver lang tid og mange ressourcer. En stor del af de finansielle

[29] TEN-T-forordningen 1315/2013 indeholder i artikel 49 krav om, at medlemsstaterne skal fremsende årlige data til TENtec, samt at Kommissionen skal sikre, at TENtec er let tilgængeligt.

oplysninger vil være tilgængelige ved udgangen af det andet eller tredje år efter tildelingen af midler. Tilsvarende gælder det, at rapporteringen af tekniske data om nyanlagt eller opgraderet infrastruktur ofte er forsinket og kan omfatte ufuldstændige eller forkerte oplysninger. For at kunne udarbejde en solid, komparativ og samlet analyse (sammenligning med tidligere rapporteringsperioder) af fremskridtet i de seneste to år for gennemførelsen af TEN-T, sigter Kommissionen mod at anvende en "n+2"-regel for at kunne udstede statusrapporterne to år efter udgangen af hver enkelt rapporteringsperiode.

Endelig gav vurderingen af de eksisterende data i TENtec-systemet Kommissionen mulighed for at udvikle nogle første idéer om, hvordan metoden til TENtec-dataanalysen kan forbedres og videreudvikles. I forbindelse med de igangværende undersøgelser om hovednetkorridorerne er Kommissionen ved at analysere TEN-T-infrastrukturens indvirkning på miljøet og klimaændringerne samt på væksten og beskæftigelsen. Endvidere vil der blive udført en analyse af den overordnede indvirkning på vækst og beskæftigelse, som kunne realiseres ved gennemførelsen af TEN-T-hovednettet. Denne analyse vil munde ud i nye KPI'er for projekter, der kunne føjes til de eksisterende tekniske krav i fremtidige statusrapporter. Dette skal undersøges nærmere i den næste statusrapport, hvor datamængden og -kvaliteten vil være væsentligt højere i TENtec.

6. KONKLUSION

Som det sidste element i TEN-T-statusrapporten skal Kommissionen i henhold til TEN-T-forordningens artikel 49, stk. 3, analysere udviklingen af det transeuropæiske net. Følgelig sammenligner dette sidste kapitel investeringsniveauet for projektgennemførelsen, jf. kapitel 4, med status for den tekniske gennemførelse, jf. kapitel 3, for at give en vurdering af det overordnede fremskridt i udviklingen af TEN-T-nettet i årene 2014 og 2015. Analysen giver konklusioner om hovednettet og det samlede net ved at vurdere færdiggørelsen af nettet og investeringsniveauerne og de resultater, der er opnået med hensyn til opfyldelsen af kravene til infrastrukturen.

Hvis EU's finansielle støtte til udviklingen af TEN-T-nettet fordeles på transportformer, meldes der om den højeste investeringsvolumen for jernbaner, som tiltrak næsten 51,1 % af de samlede udgifter i 2014 og 2015. Andelen af investeringer i vejinfrastruktur nåede op på 30,6 % af de samlede udgifter, efterfulgt af 9,2 % for havne og motorveje til søs, 5,5 % for lufthavne (herunder SESAR), 2,1 % for multimodal infrastruktur og 1,1 % for de indre vandveje.

Det højeste investeringsniveau, der er indberettet for jernbaner, (51,5 % af de samlede investeringer) er på linje med den lavere grad af overholdelse for halvdelen af jernbaneindikatorerne (mindre end 75 % for ERTMS, akseltryk og toglængde) samt det generelle politiske mål for TEN-T, som er at støtte bæredygtige transportformer med lav CO_2-udledning. Dette fremgår endvidere af den støtte, der er ydet under TEN-T og Connecting Europe-faciliteten, hvor den samlede støtte til jernbaneprojekter i 2014-2015 var mere end dobbelt så stor som finansieringen til alle andre transportformer tilsammen (70 % af de samlede TEN-T-/CEF-udgifter).

Hvad angår veje er de tekniske indikatorer for overholdelse kun på 75 % for hovednettet og 58 % for det samlede net. Her er investeringsniveauet relativt højt og svarer til 30,6 % af de samlede udgifter. Der blev i gennemsnit foretaget større investeringer i vejinfrastruktur i samhørighedsmedlemsstaterne, hvilket bl.a. kan ses af det relativt store finansielle bidrag ydet

under EFRU og Samhørighedsfonden. I modsætning hertil beløb andelen af TEN-T-/CEF-udgifter til vejinfrastruktur sig kun til 3 % i 2014 og 2015.

Hvad angår de indre vandveje, var investeringsniveauet meget lavt på kun 1,1 % af de samlede investeringer i TEN-T (selv om tallet forventes at ville stige efter CEF's tilsagn i 2014 og 2015). For RIS-gennemførelse opfyldes kravene allerede 79 % og for CEMT-klasse IV 95 %, men det tilladte træk er stadig relativt langt fra overholdelse (68 %), hvilket kan tyde på, at der er behov for flere investeringer i infrastruktur til de indre vandveje i fremtiden. I denne henseende bør det overvejes at hæve finansieringen fra EU.

For søhavne opfyldes kravet om forbindelse til jernbane for både hovednettet og det samlede net allerede fuldt ud ifølge dataene i TENtec. Der er dog stadig kapacitetsproblemer på jernbanestrækninger til havne i mange tilfælde. Investeringsniveauet på 9,2 % kunne ikke løse problemet med forbindelser til indre vandveje i CEMT-klasse IV, hvor overholdelsesgraden er 46 % for hovednettet og kun 9 % for det samlede net.

Med hensyn til lufthavne er investeringsniveauet stadig relativt lavt (5,5 %), selv om overholdelsen med hensyn til jernbaneforbindelser på både hovednettet (35,5 %) og det samlede net (12,2 %) er meget lav.

Det kan generelt antages, at der stadig er behov for betydelige forbedringer og store investeringer for at opfylde kravene i TEN-T-forordningen.

Under hensyntagen til denne antagelse tegner denne rapport et ret positivt billede af det fremskridt, der allerede er gjort på hovednettet og det samlede net. Faktisk opfylder store dele af TEN-T-nettet allerede i høj grad kravene i TEN-T-forordningen. Udgifterne til de forskellige TEN-T-infrastrukturkomponenter fra EU-kilder matcher stort set investeringsbehovene og afspejler de politiske mål for TEN-T, såsom forbedret tilgængelighed, modal integration, interoperabilitet, bæredygtighed, reduktion af emissioner, miljøbeskyttelse og fremme af innovative mobilitetsløsninger. I fremtidige rapporter skal investeringsniveauet i medlemsstaterne analyseres mere indgående for at fuldende det ovenstående billede af investeringsprioriteterne og de finansielle behov i forhold til nettets tekniske overholdelse.

For at opsummere viser de første to år med gennemførelsen af denne nye politiske strategi, at det er lykkedes at etablere en lang række forskellige instrumenter for at fuldføre TEN-T. Fremskridtet med gennemførelsen af projekter til dette formål skal nu overvåges nøje og løbende for at sikre, at hovednettet, herunder hovednetkorridorerne, vil være færdigt inden 2030 og det samlede net inden 2050.

Bilag 1 – KPI'er og beregningsmetode til måling af den tekniske gennemførelse af TEN-T-nettet

Transportmåde	***Indikator***	***Passager (P) Gods (G)***	***Enhed***	***Beregning***	***Mål*** *(i 2030 for hovednettet) (i 2050 for det samlede net)*	***Værdi i 2015***	***Dataindlæsning***	***Kommentarer***
Jernbane	Elektrificering	P/G	%	*Elektrificeret jernbanenetværk-km som andel af relevante jernbanenet-km.*	100 %	81,3 % (hoved) 80,6 % (samlet)	95,9 % (hoved) 96,2 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af medlemsstaterne.
	Sporvidde 1 435 mm	P/G	%	*Standardsporvidde (1 435 mm) som andel af (%) relevante jernbanenet-km.*	100 %	77 % (hoved) 75,8 % (samlet)	98,2 % (hoved) 98,7 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af medlemsstaterne.
	ERTMS-gennemførelse	P/G	%	*Længde på permanent drift af både ERTMS og GSM-R på jernbanenet som andel af de relevante jernbanenet-km.*	100 %	9,5 % af strækninger i hovednetkorridorer	96,5 % (hovednetkorridorer)	Baseret på TENtec-data registreret gennem styrelsesgruppen for ERTMS-udbygning, som er forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af medlemsstaterne. Data er begrænset til strækninger i hovednetkorridorer. Yderligere dataindsamling løbende gennem ERTMS-undersøgelsen

	Strækningshastighed (≥ 100 km/t)	G	%	*Længde på godstogsstrækninger og kombinerede strækninger med en maksimal driftshastighed på eller over 100 km/t som andel af de relevante jernbanenet-km uden trykbegrænsning.*	100 %	86,8 % (hoved) 86,6 % (samlet)	89,4 % (hoved) 86,9 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af MS
	Akseltryk (> 22,5 t)	G	%	*Længde på godstogsstrækninger og kombinerede strækninger med et tilladt akseltryk på eller over 22,5 ton som andel af de relevante jernbanenet-km.*	100 %	66,8 % (hoved) 66,6 % (samlet)	97,5 % (hoved) 97,5 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af medlemsstaterne.
	Toglængde (≥ 740 m)	G	%	*Længde på godstogsstrækninger og kombinerede strækninger med en tilladt toglængde på eller over 740 m som andel af de relevante jernbanenet-km.*	100 %	46,5 % (hoved) 46,6 % (samlet)	79,9 % (hoved) 76,2 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af medlemsstaterne.
Vej	Motortrafikvej/ motorvej	P/G	%	*Vejnet-km klassificeret som motorvej eller motortrafikvej som andel (%) af vejstrækning-km.*	100 %	74,5 % (hoved) 58,1 % (samlet)	100 % (hoved) 100 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), forhåndsvalideret af ERA, men endnu ikke valideret af medlemsstaterne.

	Adgang til rene brændstoffer	P/G		*Antal tankstationer, som har elstik til opladning, brint, flydende biobrændstoffer, LNG/CNG, biometan eller LPG langs vejstrækninger eller inden for 10 km fra vejkryds (enheder i absolut tal, ikke %).*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Begrænsede data til rådighed. Medlemsstaterne skal fremlægge deres årlige planer for udbygning af infrastruktur til rene brændstoffer. Denne proces er stadig i gang.
Indre vandveje	CEMT-krav for indre vandveje i klasse IV	G	%	*Længde på indre vandveje klassificeret som mindst CEMT-klasse IV som andel (%) af vandvejsnet-km.*	100 %	95,4 %	Ikke relevant	Baseret på TENtec-data indsamlet i TENtec-undersøgelse (del 2), skal forhåndsvalideres og er endnu ikke valideret af medlemsstaterne.
	Tilladt træk (min 2,5 m)	G	%	*Indre vandvejsnet-km til et fartøj med træk på 2,5 m som andel (%) af vandvejsstrækning-km.*	100 %	68 %	Ikke relevant	Data baseret på undersøgelse fra 2016 iht. artikel 49, stk. 3. Mere præcis dataindsamling i gang i TENtec-undersøgelse (del 2).
	Minimumshøjde under broer (min 5,25 m)	G	%	*Indre vandvejsnet-km med en frihøjde på mindst 5,25 m under broer som andel (%) af vandvejsstrækning-km.*	100 %	Ikke relevant	Ikke relevant	Dataindsamling i gang i TENtec-undersøgelse (del 2).

	RIS-gennemførelse (% af km, hvor minimumskravene i RIS-direktivet er opfyldt)	G	%	*Indre vandvejsnet-km, hvor de tekniske minimumskrav i RIS-direktivet er opfyldt, som andel (%) af vandvejsstrækning-km.*	100 %	79,6 %	Ikke relevant	Baseret på TENtec-data indsamlet i TENtec-undersøgelse (del 2), skal forhåndsvalideres og er endnu ikke valideret af medlemsstaterne.
Havne	Forbindelse til jernbane	G	%	*Antal havne med forbindelse til jernbane som andel (%) af de relevante havne i hovednettet og det samlede net.*	100 %	100 % for søhavne	Ikke relevant	Data baseret på undersøgelse fra 2016 iht. artikel 49, stk. 3. Mere præcis dataindsamling i gang i undersøgelse om motorveje til søs.
	Forbindelse til indre vandveje CEMT-klasse IV	G	%	*Antal havne med forbindelse (i baglandet) til indre vandveje i mindst CEMT-klasse IV som andel (%) af de relevante havne i hovednettet og det samlede net.*	100 %	46 % (hoved) 9 % (samlet)	Ikke relevant	Data baseret på undersøgelse fra 2016 iht. artikel 49, stk. 3. Mere præcis dataindsamling i gang i undersøgelse om motorveje til søs.
	Adgang til rene brændstoffer	G	%	*Antal havne, der tilbyder (mindst én af) LPG, LNG, flydende biobrændstof eller syntetiske brændstoffer som andel (%) af alle*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Dataindsamling i gang i TENtec-undersøgelse (del 2).

				havne i hovednettet og det samlede net.				
	Adgang til mindst én godsterminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og har gennemsigtige priser	G	%	*Antal havne med mindst én åben terminal som andel (%) af alle havne i hovednettet og det samlede net.*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.
	Faciliteter til driftsaffald fra skibe (kun for søhavne)	P/G	%	*Antal søhavne med faciliteter til modtagelse af obligatorisk pulveriseret affald fra skibe (MARPOL 13, bilag I, IV og V) som andel (%) af alle havne i hovednettet og det samlede net.*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Dataindsamling i gang i TENtec-undersøgelse (del 2).
Lufthavne	Forbindelse til jernbane	P/G	%	*Antal lufthavne med forbindelse til jernbane som andel (%) af de relevante lufthavne i hovednettet og det samlede net.*	100 % (dvs. alle 38 lufthavne i hovednettet)	23 ud af 38 lufthavne i hovednettet, som falder ind under dette kriterium (60,5 %) *(Til orientering: 35,5 % af alle lufthavne i hovednettet, og 12,2 % af alle lufthavne i det samlede net)*	100 % (hoved) 100 % (samlet)	Baseret på TENtec-data registreret i TENtec-undersøgelse (del 1), endnu ikke valideret af medlemsstaterne.

	Adgang til mindst én terminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og har gennemsigtige, relevante og rimelige priser	P/G	%	*Antal lufthavne med flydende biobrændstoffer eller syntetiske brændstoffer til fly som andel (%) af alle lufthavne i hovednettet og det samlede net.*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.
	Adgang til rene brændstoffer	P/G	%	*Antal lufthavne med mindst én åben terminal som andel (%) af alle lufthavne i hovednettet og det samlede net.*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.
RRT	Mulighed for intermodal omladning (enheder)	G	%	*Antal banegodsterminaler med adgang for intermodale enheder som andel (%) af alle banegodsterminaler i hovednettet og det samlede net.*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.
	Terminal til tog på 740 m	G	%	*Antal banegodsterminaler med adgang for tog på 740 m (uden afkobling) som andel (%) af alle banegodsterminaler i hovednettet og det*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.

				samlede net.				
	Terminal til elektrificeret tog	G	%	*Antal banegodsterminaler med adgang for elektrificerede tog som andel (%) af alle banegodsterminaler i hovednettet og det samlede net.*	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.
	Adgang til mindst én godsterminal, der er åben for alle operatører uden forskelsbehandling og har gennemsigtige priser	G	%	*Antal banegodsterminaler med mindst én åben terminal som andel (%) af alle banegodsterminaler i hovednettet og det samlede net.*				Ingen data. Data indsamles i en kommende dataindsamlingskampagne.

Tabel 1 – EU-udgifter til TEN-T pr. finansieringskilde efter transportform i 2014-2015 i mio. EUR

Transportform	TEN-T/CEF	Udgifter, EFRU+Samhørighedsfonden	I alt
Luft	167,4	764,4	931,8
Indre vandveje	115,9	72,8	188,7
Multimodal	72,8	284,1	356,9
Søtransport	202,8	1 352,2	1 555,0
Jernbane	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Vej	75,5	5 121,4	5 196,9
I alt	**2 140,4**	**14 839,6**	**16 980,00**

Tabel 2 – Samlede udgifter og forpligtelser til TEN-T fra TEN-T-/CEF (2014-2015)

MS	TEN-T/CEF, udgifter/finansiering[1]	CEF, retlige forpligtelser[2]
AT	112 027 519,51 EUR	697 274 954,59 EUR
BE	88 085 709,40 EUR	386 862 982,77 EUR
BG	8 500,00 EUR	140 422 446,31 EUR
CY	368 532,87 EUR	4 336 455,50 EUR
CZ	12 262 375,63 EUR	254 446 954,59 EUR
DE	426 535 582,47 EUR	1 721 544 112,62 EUR
DK	99 229 178,19 EUR	635 659 951,00 EUR
EE	2 671 586,00 EUR	189 711 553,40 EUR
EL	123 134 381,62 EUR	474 031 499,81 EUR
ES	344 978 468,26 EUR	820 887 241,21 EUR
FI	70 715 369,04 EUR	67 814 357,90 EUR
FR	311 926 281,40 EUR	1 765 036 319,72 EUR
HR	1 235 228,27 EUR	43 863 508,40 EUR
HU	4 429 232,31 EUR	270 460 015,70 EUR
IE	9 438 294,65 EUR	58 014 678,96 EUR
IT	209 908 600,09 EUR	1 218 439 960,01 EUR
LT	22 498 300,67 EUR	175 075 057,01 EUR
LU	8 343 133,27 EUR	71 505 392,50 EUR
LV	3 258 467,49 EUR	252 335 764,20 EUR
MT	606 607,66 EUR	38 854 793,70 EUR
NL	55 335 308,50 EUR	157 303 009,76 EUR
PL	14 330 082,76 EUR	1 943 289 051,14 EUR
PT	5 929 072,92 EUR	151 238 125,46 EUR
RO	638 311,19 EUR	708 169 133,80 EUR
SE	97 125 195,54 EUR	82 055 838,05 EUR
SI	19 426 804,80 EUR	47 042 258,50 EUR
SK	492 371,11 EUR	51 669 290,65 EUR
UK	95 478 632,90 EUR	203 630 057,00 EUR
Andet	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
I alt	**2 140 417 128,53 EUR**	**12 694 522 647,71 EUR**

1 TEN-T-andelen af udgifter til anlægsprojekter og blandede anlægs-/undersøgelsesprojekter. Udgifter baseret på anmeldte udgifter i statusrapporter for foranstaltninger og endelige betalingsanmodninger. CEF-andelen af udgifter/finansiering baseret på anmeldte udgifter/betalingsanmodninger, hvor det er relevant, eller på finansiering, som projektet ud fra de senest tilgængelige oplysninger forventes at ville tiltrække (under hensyntagen til budgetopdelingerne i tilskudsaftaler).

2 EU-finansiering, der i øjeblikket er ydet i henhold til den seneste tilskudsaftale (for igangværende foranstaltninger), eller endelig finansiering for afsluttede/lukkede foranstaltninger. Denne variabel tager højde for finansiering, der nedsættes via ændringer.

Tabel 3 – Samlede udgifter og forpligtelser til TEN-T fra EFRU/Samhørighedsfonden (2014-2015)

MS	EFRU+Samhørighedsfonden, udgifter (2014-2015) perioden 2007-2013[1]	EFRU+Samhørighedsfonden, anslåede forpligtelser (2014-2015) perioden 2014-2020[2]
AT	2 934 472,00 EUR	0,00 EUR
BE	46 136,00 EUR	0,00 EUR
BG	568 041 108,00 EUR	283 168 179,00 EUR
CY	8 616 572,00 EUR	10 867 022,00 EUR
CZ	875 526 552,00 EUR	638 315 795,00 EUR
DE	368 407 819,00 EUR	550 138,00 EUR
EE	129 279 226,00 EUR	100 579 525,00 EUR
ES	582 659 100,00 EUR	388 654 854,00 EUR
FI	3 403 446,00 EUR	0,00 EUR
FR	95 387 637,00 EUR	11 952 785,00 EUR
GR	1 088 333 130,00 EUR	349 050 764,00 EUR
HR	80 655 785,00 EUR	213 936 269,00 EUR
HU	990 951 073,00 EUR	381 435 124,00 EUR
IT	591 732 086,00 EUR	338 966 553,00 EUR
LT	456 818 713,00 EUR	173 677 344,00 EUR
LV	261 879 728,00 EUR	221 134 278,00 EUR
MT	1 309 272,00 EUR	18 565 514,00 EUR
NL	250 000,00 EUR	0,00 EUR
PL	4 924 498 892,00 EUR	3 258 444 121,00 EUR
PT	174 551 330,00 EUR	138 470 240,00 EUR
RO	2 250 442 506,00 EUR	923 420 160,00 EUR
SE	2 102 460,00 EUR	8 221 453,00 EUR
SI	480 243 393,00 EUR	56 681 911,00 EUR
SK	616 618 969,00 EUR	512 834 678,00 EUR
TC/CB*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR
I alt	**14 839 627 531,00 EUR**	**8 084 290 869,00 EUR**

* TC/CB står for programmer, der er gennemført under målet om europæisk territorialt samarbejde, som ikke havde adgang til Samhørighedsfonden og dækkede regioner fra forskellige medlemsstater.

1 Overslagene i disse tabeller er baseret på data indsamlet inden for rammerne af den efterfølgende evaluering af samhørighedspolitiske programmer 2007-2013 med fokus på Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden, arbejdspakke 13 og den senest vedtagne version af programmerne i oktober 2016.

2 Baseret på data fra vedtagne programmer trukket ud i oktober 2016. Omfatter kun ressourcer fra EFRU eller Samhørighedsfonden, ikke det nationale bidrag.

Tabel 4 – EIB-lån undertegnet i 2014-2015 for TEN-T-projekter

MS	**Undertegnede EIB-lån[1]**
AT	990 000 000,00 EUR
BE	340 000 000,00 EUR
BG	180 000 000,00 EUR
CY	4 000 000,00 EUR
CZ	0,00 EUR
DE	407 000 000,00 EUR
DK	0,00 EUR
EE	0,00 EUR
EL	25 000 000,00 EUR
ES	2 439 000 000,00 EUR
FI	102 000 000,00 EUR
FR	973 000 000,00 EUR
HR	47 000 000,00 EUR
HU	296 000 000,00 EUR
IE	319 000 000,00 EUR
IT	1 819 000 000,00 EUR
LT	62 000 000,00 EUR
LV	0,00 EUR
NL	402 000 000,00 EUR
PL	3 761 000 000,00 EUR
SE	132 000 000,00 EUR
SI	181 000 000,00 EUR
SK	322 000 000,00 EUR
UK	591 000 000,00 EUR
I alt	**13 692 000 000,00 EUR**

1 EIB-lån/-aktiviteter for TEN-T undertegnet i 2014 og 2015