



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 13.3.2007
COM(2007) 94 végleges

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK,
AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK
BIZOTTSÁGÁNAK**

Transzeurópai közlekedési hálózat

Jelentés a 2002-2003-ra vonatkozó iránymutatások végrehajtásáról

az 1692/96/EK határozat 18. cikke alapján

{SEC(2007) 313}

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés.....	3
A politikai kontextus	3
Végrehajtás.....	5
1. fejezet	5
1.1 Általános végrehajtás	5
1.2 Végrehajtás ágazatok és közlekedési módok szerint	6
1.2.1 TEN-T közúti hálózat.....	6
1.2.2 TEN-T vasúti hálózat	6
1.2.3 TEN-T belvízi hajóút-hálózat	6
1.2.4 TEN-T kikötők.....	7
1.2.5 TEN-T repülőterek.....	7
1.2.6 Kombinált áru fuvarozási hálózat	7
1.2.7 Forgalmirányítás és navigációs rendszerek.....	8
2. fejezet	8
2.1 Horizontális kérdések.....	8
2.1.1 Átjárhatóság	8
2.1.2 Kutatás és fejlesztés	8
2.1.3 Környezetvédelem.....	9
3. fejezet	9
3.1 A TEN-T 2002-2003-as időszak alatti végrehajtásának általános értékelése	9
3.2 Prioritást élvező projektek.....	11
3.3 Támogatási források.....	12
3.3.1 TEN-T saját költségvetés	12
3.3.2 Az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA).....	12
3.3.3 Kohéziós Alap.....	12
3.3.4 ISPA alap	13
3.3.5 Az Európai Beruházási Bank hitelei	13
3.3.6 A finanszírozási források általános értékelése	13
Következtetés	14

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

Transzeurópai közlekedési hálózat

Jelentés a 2002-2003-ra vonatkozó iránymutatások végrehajtásáról

az 1692/96/EK határozat 18. cikke alapján

BEVEZETÉS

Ez a jelentés értékeli a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T) az 1692/96/EK határozat¹ által meghatározott TEN-T iránymutatásokat követő fejlődését. Az iránymutatások általános keretet biztosítanak a hálózat kialakításához, és megnevezik azokat a közérdekű projekteket, amelyek befejezését 2010-re tűzték ki. Az iránymutatások hatálya alá tartozó közlekedési alágazatok a következők: közúti és vasúti közlekedési, illetve belvízi hajózási hálózatok, tengeri hajózási főútvonalak, tengeri és belvízi kikötők, repülőterek és egyéb kombinált árufuvarozási csomópontok, valamint forgalomirányítási és navigációs rendszerek.

A határozat 18. cikkének (3) bekezdése előírja a Bizottság számára, hogy a tagállamok segítségével támaszkodva két évente készítsen jelentést az iránymutatások végrehajtásáról.

Ez a jelentés a 2002. és 2003. vége közötti két éves időszakot fogja át. A jelentésben szereplő befektetési számadatok a „rég”², illetve „új” tagállamokra, valamint Bulgáriára és Romániára vonatkoznak, és részben különbséget tesznek az EU 15-ök², az EU 10-ek³, az EU 2⁴ és az EU 27-ek között (az előző három országcsoporthoz együttesen).

A POLITIKAI KONTEXTUS

Az Európai Parlament és a Tanács 1996. júliusában elfogadta a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozatot. Az iránymutatások általános keretet biztosítanak a hálózat kialakításához, és megnevezik a közérdekű projekteket. Az 1994. évi esseni Európai Tanács e projektek közül tizennégynek különös jelentőséget tulajdonított.

A Bizottság 2001. szeptemberében elfogadta „Az európai közlekedési politika 2010-ig ideje dönteni” című fehér könyvet. Az útvonalak túlterheltségének növekedésére és a közlekedés emelkedő externális költségeire hivatkozva a fehér könyv szorgalmazta, hogy a közös

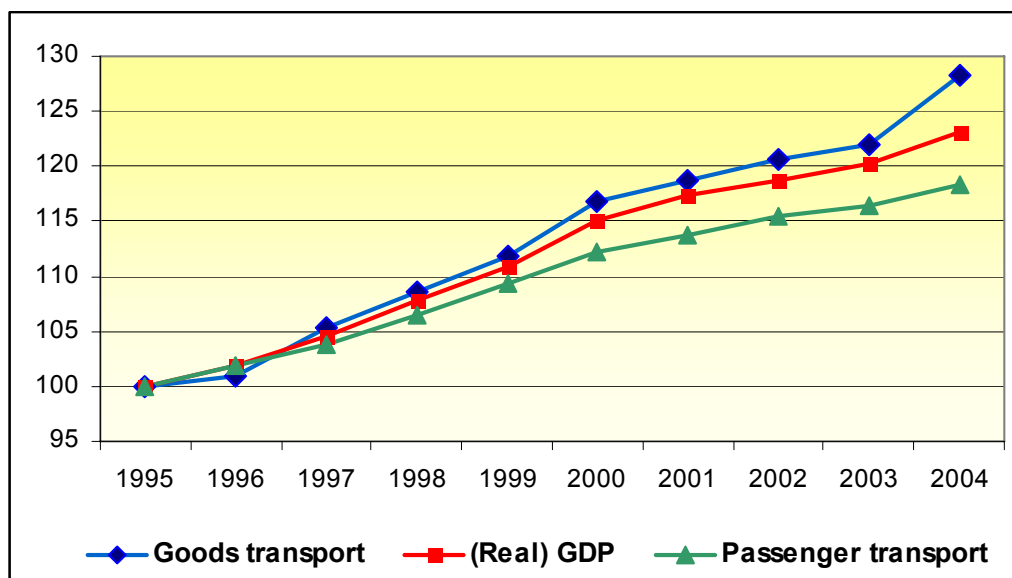
¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1996. július 23-i 1692/96/EK határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról, HL L 228., 1996.09.09.

² Ausztria, Belgium, Dánia, Egyesült Királyság, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Írország, Luxemburg, Németország, Olaszország, Portugália, Spanyolország és Svédország.

³ Ciprus, Cseh Köztársaság, Észtország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Szlovákia, Szlovénia.

⁴ Bulgária és Románia

közlekedési politikán belül helyezzenek nagyobb hangsúlyt a fenntarthatóság egyik lehetséges elemét jelentő alternatív közlekedési módokra való átállás elemzésére. Általánosságban elmondható, hogy a személyszállítás növekedése alatta marad a GDP növekedésének, míg az áruszállítás növekedése meghaladja azt. A gyakorlatban a közúti közlekedés a tengeri és légi közlekedéshez hasonlóan a GDP-vel arányos növekedést mutat.



A közlekedési kereslet alakulása a GDP-növekedéshez viszonyítva 1995 és 2004 között az EU 25-ök körében⁵

Az Európai Parlament és a Tanács 2001. május 22-én elfogadta a tengeri kikötők, a belvízi kikötők és a kombinált áru fuvarozási terminálok tekintetében a TEN-T irányelveket módosító 1346/2001/EK határozatot⁶, amely a legutóbbi fejleményekre reagálva hangsúlyozta a hálózat kombinációs jellegzetességét.

2001 októberében a Bizottság módosító javaslatot terjesztett be a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozathoz. A javaslatot az Európai Parlament bizonyos módosításokkal első olvasatban jóváhagyta. Mivel a javaslatról a Tanácsban nem tudtak döntésre jutni, a Bizottság arról határozott, hogy az iránymutatások átfogóbb módosított változatát terjeszti elő, és az EU 27-ek, illetve az Európai Beruházási Bank képviselőiből létrehoz egy magas szintű munkacsoportot, amelynek elnöki tisztét a Bizottság korábbi alelnöke, Karel Van Miert tölti be. A magas szintű munkacsoport által végzett munka, valamint az Európai Parlament által az első olvasat során tett megjegyzések figyelembe vételével a Bizottság a 2001-es javaslat kiegészítéseként 2003. október 1-jén új javaslatot terjesztett elő. A határozat a magas szintű munkacsoport ajánlásai alapján 30 kiemelt, a nemzetközi forgalom szempontjából nagy jelentőségű projektet nevezett meg. A kiemelt projektek között vannak az új tagállamokban megvalósítandó projektek is.

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

⁶ A tengeri kikötők, belvízi kikötők és a kombinált áru fuvarozási terminálok, valamint a III. melléklet 8. projektje tekintetében az 1692/96/EK határozat módosításáról szóló 1346/2001/EK határozat (HL L 185/1., 2001.).

Az Európai Parlament és a Tanács 2004 áprilisában az 1692/96/EK határozatot módosító 884/2004/EK határozattal⁷ elfogadta a felülvizsgált iránymutatásokat. A módosított iránymutatások nagyobb hangsúlyt helyeznek a kiemelt projektekre, a szűkös forrásokat az európai érdekű projektekre – így a határon átnyúló projektszakaszokra és a természeti akadályokra – összpontosítják, és 2020-as befejezési határidőt állapítanak meg.

Ezenkívül a személyek és áruk fenntartható mozgásának biztosítására vonatkozó általános célkitűzés keretében olyan mechanizmusokat kell létrehozni, amelyek támogatják a tagállamok közötti tengeri főútvonalak fejlesztését az útvonalak túlterhelésének csökkentése és/vagy a periferikus régiók, illetve szigetországok és szigeti régiók megközelítésének elősegítése érdekében.

VÉGREHAJTÁS

E jelentés elkészítéséhez elvégezték a TEN-T 2002-2003-as végrehajtására elkülönített pénzeszközök elemzését projektekre, illetve tagállamokra lebontva, melynek során a kiemelt projektek külön figyelmet kaptak. A TEN-T hálózat fejlesztésének nyomon követése érdekében elkészült a TEN-T-hez kapcsolódó 2004 és 2020 közötti beruházások, illetve fizikai létesítmények előzetes becslése.

A TEN-T hálózatba a 2002–2003-as kétéves időszak alatt az EU 27-ek országaiban eszközölt összes beruházás hozzávetőlegesen 82 milliárd EUR-t tett ki.

A TEN-T hálózattal kapcsolatos beruházások forrásainak a kérdéses időszekekre vonatkozó általános értékelése azt mutatja, hogy a 2002–2003-as időszak alatt a TEN-T hálózattal kapcsolatos beruházások finanszírozásának messze a legnagyobb, 78 %-os hányadát a nemzeti közfinanszírozás tette ki: az EBB kölcsöneit is ideszámítva e két forrás finanszírozta a TEN-T hálózattal kapcsolatos beruházások több mint 90 %-át.

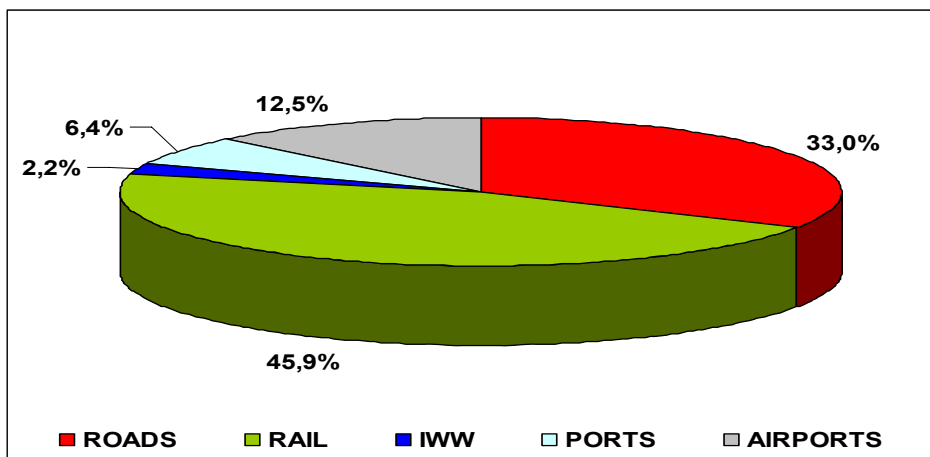
1. FEJEZET

1.1 Általános végrehajtás

Az EU 27-ek országaiban a TEN-T hálózatba eszközölt összes beruházás 2002-ben 38,5 milliárd, 2003-ban pedig 43,8 milliárd EUR-t tett ki.

A 2002–2003-as időszak beruházásai a következők szerint oszlottak meg a szállítási ágazatok között: vasút 46%, közút 33%, repülőterek 12%, kikötők 6% és belvízi hajózási útvonalak 2%. Ez az eloszlás az 1998 – 2001-es időszakhoz viszonyítva alig változott.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 884/2004/EK határozata a transeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról (HL L 201., 2004.06.07).



2. ábra : A beruházások ágazati megoszlása 2002-ben és 2003-ban

1.2 Végrehajtás ágazatok és közlekedési módok szerint

1.2.1 TEN-T közúti hálózat

Az iránymutatások meghatározása szerint a TEN-T közúthálózatot autópályák és egyéb kiváló minőségű utak alkotják. A TEN-T közúthálózat teljes, használatban lévő és tervezett szakaszainak hossza az EU-27 országokban kb. 95 700 km – 74 500 km használatban lévő, illetve 21 200 km 2020-ig befejezendő tervezett útszakasz.

Az EU 27-ek országaiban a TEN-T közúthálózatba eszközölt összes beruházás 2002-ben 11,53 milliárd, 2003-ban pedig 15,61 milliárd EUR-t tett ki (a 2002–2003-as időszaki 27,14 milliárd EUR-n belül). A korábbi évek beruházásaihoz viszonyítva a közúti beruházások átlagos éves összege a 2002–2003-as időszakban kissé emelkedett.

1.2.2 TEN-T vasúti hálózat

A TEN-T vasúti hálózat hossza az EU-27 országokban 2003-ban összesen kb. 83 300 km volt. A nagysebességű vonalak és az új vagy felújított vonalak hossza összesen 9 600 km volt 2003-ban, a hagyományos vonalaké 73 700 km.

Az EU 27-ek országaiban a TEN-T vasúthálózatba eszközölt összes beruházás 2002-ben 18,82 milliárd, 2003-ban pedig 18,92 milliárd EUR-t tett ki (a 2002–2003-as időszakban összesen 37,74 milliárd EUR-t).

1.2.3 TEN-T belvízi hajóút-hálózat

A TEN-T belvízi hajóút-hálózat folyókból és csatornákból, illetve különböző mellékfolyókból és az azokat összekötő csatlakozásokból áll. A hálózatba tartozó vízi útvonalak minimális műszaki előírásai megegyeznek a IV. osztályú vízi útvonalak szabványával. Ez utóbbi 80–85 méter hosszúságú és 9,50 méter szélességű hajók, illetve tolt kötélékek közlekedését engedélyezi.

A TEN-T belvízi hajóút-hálózatához tartozó belvízi hajózási útvonalakkal rendelkező EU-27 országok a következők: Ausztria, Belgium, Finnország, Franciaország, Németország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia, Portugália, Cseh Köztársaság, Magyarország, Litvánia, Lengyelország, Szlovákia, Bulgária és Románia.

A TEN-T belvízi hajóút-hálózat EU-27 országokban található, teljes használatban lévő⁸ hossza 2003-ban kb. 14 100 km volt. A hálózat fő tengelyei a Rajna, a Majna és a Duna. Az EU-10 és EU-2 országcsoportban a hálózat egyik legfontosabb eleme a Duna folyó.

Az EU 15-ök országaiban a TEN-T belvízi hajóút-hálózatba eszközölt összes beruházás 2002-ben 892 millió, 2003-ban pedig 943 millió EUR-t tett ki (a 2002–2003-as időszakban összesen 1 853 milliárd EUR-t).

1.2.4 TEN-T kikötők

Az Európai Parlament és a Tanács 2001. május 22-én fogadta el a tengeri kikötők, belvízi kikötők és a kombinált áru fuvarozási terminálok, valamint a III. melléklet 8. projektje tekintetében az 1996-os iránymutatásokat módosító 1346/2001/EK határozatot⁹. A határozat megállapítja, hogy az olyan közlekedési csomópontok létrehozása, mint a tengeri kikötők, belvízi kikötők, valamint a kombinált áru fuvarozási terminálok a közlekedési alágazatok kombinált áru fuvarozási (multimodális) hálózatba történő integrációjának előfeltételét képezik.

Az EU 27-ek országaiban a TEN-T kikötőkbe eszközölt összes beruházás 2002-ben 2,66 milliárd, 2003-ban pedig 2,64 milliárd EUR-t tett ki (a 2002–2003-as időszakban összesen 5,30 milliárd EUR-t).

1.2.5 TEN-T repülőterek

A TEN-T repülőtér-hálózat kb. 350 repülőtérre terjed ki. A 60 legnagyobb repülőtér bonyolítja le az összes személyforgalom több mint 80 %-át¹⁰ és a Közösségen kívüli nemzetközi forgalom több mint 90 %-át.

Az EU 27-ek országaiban a TEN-T repülőterekbe eszközölt összes beruházás 2002-ben 4,55 milliárd, 2003-ban pedig 5,73 milliárd EUR-t tett ki (a 2002–2003-as időszakban összesen 10,28 milliárd EUR-t). A 10. sz. kiemelt projekt, a Malpensa repülőtér 2001-es befejezésével a 2002–2003-as időszak éves átlagos beruházási szintje csökkenést mutatott a 2000-es és 2001-es adatokhoz viszonyítva.

1.2.6 Kombinált áru fuvarozási hálózat

A transzeurópai kombinált áru fuvarozási hálózatba a következők tartoznak: kombinált áru fuvarozásra alkalmas vasútvonalak és belvízi hajózási útvonalak; a nagy távolságú áruszállítást lehetővé tevő tengeri hajóút-vonalak; valamint a vasutak, a belvízi hajózási útvonalak, a tengeri hajózási útvonalak és a közutak közötti átrakodáshoz szükséges létesítményekkel felszerelt kombinált áru fuvarozási terminálok. A hálózatba tartozik továbbá a megfelelő kocsialomány. A kombinált áru fuvarozás mint elem felvétele arra szolgál, hogy hangsúlyozza a hálózat kombinációs jellegzetességét.

⁸ Az építés alatt álló vagy tervezett belvízi hajóutakra vonatkozó számadatok nem képezik részét a használatban lévő belvízi hajóút-hálózatra vonatkozó adatoknak;

⁹ HL 6

¹⁰ HL 5

1.2.7 Forgalomirányítás és navigációs rendszerek

A TEN-T iránymutatások kiterjednek a forgalomirányítási rendszerek és közlekedésinformatikai szolgáltatások telematikai infrastruktúrájára. Ennek célja a határokon átnyúló átjárhatóság és folyamatos szolgáltatás biztosítása.

A Miniszterek Tanácsa által 1997-ben elfogadott közúti telematikai cselekvési programot az Európai Bizottság dolgozta ki a tagállamok magas szintű képviselőiből álló csoport támogatásával. E javaslatok keretében – amelyek kiterjednek a kutatás-fejlesztésre, a műszaki harmonizációra, koncentrációra és koordinációra, a finanszírozásra, valamint a jogalkotásra – öt kiemelt területet határoztak meg: RDS-TMC alapú információs rendszerek, elektronikus díjbeszedés, forgalmi információk cseréje és kezelése, HMI (ember-gép interfész) és rendszerarchitektúra. Az egyéb kiemelt alkalmazások körébe tartozik az utazás előtti és alatti tájékoztatás és támogatás, a városokon belüli és azok közötti forgalomirányítás, üzemeltetés és ellenőrzés, a gyűjtőfuvarozás, a fejlett járműbiztonsági és -ellenőrzési rendszerek, továbbá a haszongépjárművek informatikai / nyomkövető rendszerei.

A 2001-ben megjelent közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv is tartalmazta, hogy a Bizottság az átfogó árpolitika 2001 és 2010 közötti kidolgozását támogató javaslatot fog tenni egy az úthasználati díjak átjárhatóságáról szóló irányelvre. Ez az irányelv rendkívüli fontossággal bír a transzeurópai közúthálózat (TERN) átjárhatósága (lásd a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról szóló irányelvet¹¹) és a szolgáltatás folyamatosága szempontjából.

2. FEJEZET

2.1 Horizontális kérdések

2.1.1 Átjárhatóság

A TEN-T egyik fő célkitűzése a nemzeti hálózatok átjárhatóságának megvalósítása. A vasúthálózatok átjárhatósága érdekében integrálni kell a hagyományos és nagysebességű nemzeti vonalakat, hogy a nemzetközi szolgáltatások hatékonyabbá és ezáltal versenyképesebbek váljanak. A nagyobb átjárhatóság – azaz ha a vonatok megállás nélkül haladhatnak át a nemzeti határokon, vagy képesek áthidalni a műszaki különbségeket – jelentős mértékben javítja a szállítási teljesítményt, illetve csökkenti az üzemeltetési költségeket.

2.1.2 Kutatás és fejlesztés

A kutatás és fejlesztés egyike a TEN-T iránymutatások által szabályozott átfogó intézkedéseknek. A kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó ötödik (1998–2002) és hatodik (2002–2006) keretprogram keretében számos fontos kezdeményezést elindítottak a speciális egyedi programokon belül, többek között a következőket: fenntartható mobilitás és kombinált áru fuvarozás, közúti szállítási és tengeri technológiák, hatékony energiarendszerek, illetve a polgároknak szóló szolgáltatások.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/52/EK irányelve a Közösségen belüli elektronikus útdíjszedési rendszerek átjárhatóságáról (EGT vonatkozású szöveg), *HL L 166*, 2004.04.30.

A közlekedési kutatási program kiemelten is hozzájárult az EU transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos politikájához azáltal, hogy támogatta a beruházási program tervezését és finanszírozását, valamint új infrastruktúrák és szolgáltatások kifejlesztését. A döntéshozók számára értékelési módszereket és szoftvereket fejlesztettek ki a különböző infrastrukturális tervek hatásvizsgálatának támogatásához. Ezenkívül elvégezték a hálózatok és terminálok hatékony működtetésére szolgáló megoldások értékelését.

2.1.3 Környezetvédelem

A fenntartható környezeti fejlesztés és környezetvédelem fontos átfogó kérdések, amelyek kiemelten érintik a TEN-T hálózat fejlesztését, egyszersmind a horizontális témakörök egész sorát. A közlekedéssel összefüggő különböző környezetvédelmi kérdések terén már léteznek nemzetközi kötelezettségvállalások, szabványok és ajánlások.

Az 1692/96 iránymutatás 8. cikkében az szerepel, hogy a tagállamoknak, amikor projekteket fejlesztenek és hajtanak végre, a közös érdekű projektek környezeti hatásvizsgálatainak elvégzése révén, amelyet a 85/337/EGK irányelv alapján, és a 92/43/EGK irányelv alkalmazásával kell végrehajtani, tekintettel kell lenniük a környezetvédelemre.

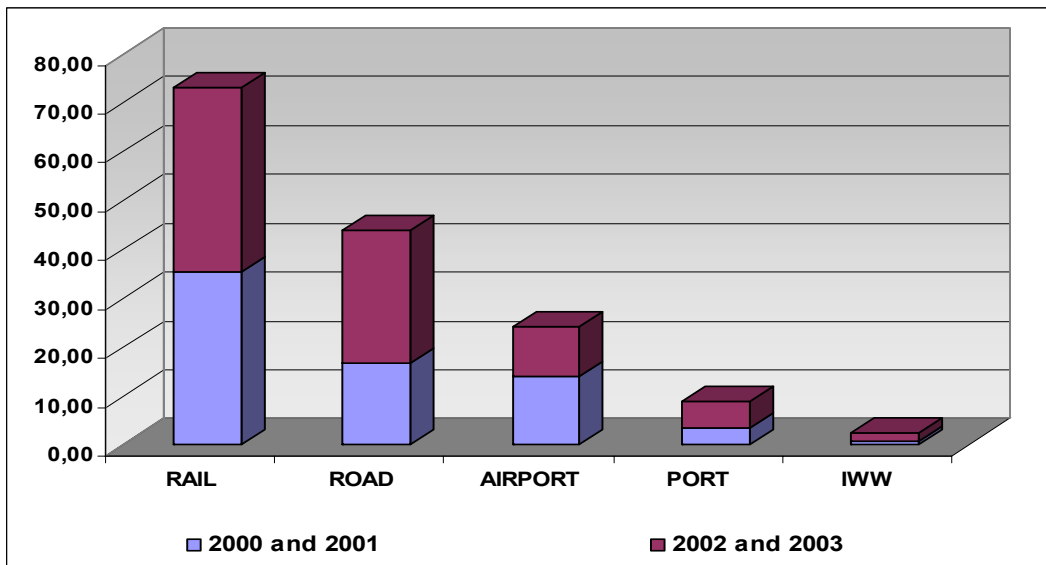
A tagállamoknak e környezetvédelmi hatásvizsgálat eredményét kötelezően figyelembe kell venniük a projektek készítésekor, így a transzeurópai hálózattal kapcsolatos projektek készítésekor is. A stratégiai környezeti értékelésről (SEA) szóló jogi rendelkezéseket a bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló, 2001. június 27-i európai parlamenti és tanácsi 2001/42/EK irányelv tartalmazza. A tagállamoknak 2004. júliusáig kellett nemzeti jogukba átültetniük az irányelvet. Az irányelvet minden olyan közlekedési tervre és programra alkalmazni kell, amely jövőbeli tervekhez és programokhoz szolgál jogalapot.

3. FEJEZET

3.1 A TEN-T 2002-2003-as időszak alatti végrehajtásának általános értékelése

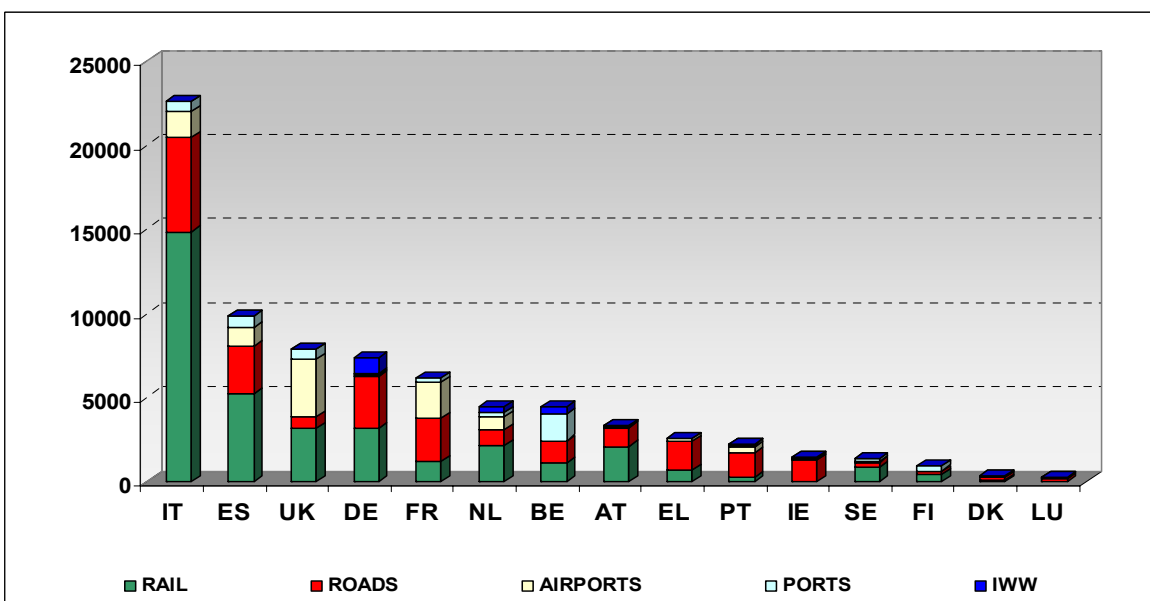
Az EU-27 országokban a TEN-T hálózatba eszközölt összes beruházás a 2002-2003-as időszakban 82,3 milliárd EUR-t tett ki.

A beruházások döntő része (kb. 38 milliárd EUR) a vasútra összpontosult, ezt követte a közúti közlekedés (kb. 27 milliárd EUR) és a repülőterek (kb. 10 milliárd EUR).

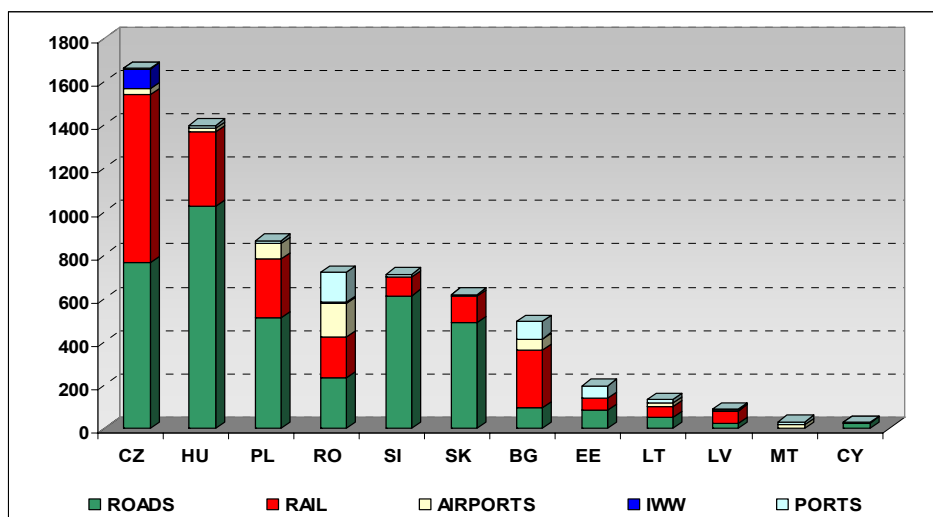


3. ábra : Az EU-27 országokban a 2000. és 2001. évben a TEN-T hálózatba eszközölt beruházások értéke a 2002. és 2003. évi beruházásokhoz viszonyítva, milliárd EUR

A 2002-2003-as időszakban a legnagyobb beruházási rátát a következő országok produkálták: Olaszország (22,56 milliárd EUR), Spanyolország (9,88 milliárd EUR), Egyesült Királyság (7,91 milliárd EUR), Németország (7,39 milliárd EUR) és Franciaország (6,20 milliárd EUR).



4. ábra : Az EU-15-ök körében 2002-ben és 2003-ban eszközölt beruházások országonkénti és ágazatonkénti megoszlása, millió EUR



5. ábra : Az EU-10-ek és az EU-2 körében 2002-ben és 2003-ban eszközölt beruházások országonkénti és ágazatonkénti megoszlása, millió EUR

Az EU-10 és az EU-2 országcsoporton belül a 2002-2003-as időszakban a legnagyobb beruházási rátával a Cseh Köztársaság (1,66 milliárd EUR), Magyarország (1,40 milliárd EUR) és Lengyelország (0,87 milliárd EUR) rendelkezett.

3.2 Prioritást élvező projektek

A transzeurópai közlekedési hálózat számos közös érdekű projektet ölel fel. Egyes projektek azonban nagyságrendjük, a transznacionális kereskedelem előmozdításában betöltött szerepük vagy az Unión belüli kohézió erősítése miatt – vagy mert jelentősen hozzájárulnak a távolsági áru- és személyforgalom környezetbarát közlekedési módokra való áttérésében – különleges jelentőséggel bírnak az Európai Unió szempontjából.

Az 1996-os iránymutatásban¹² 14 olyan kiemelt projekt szerepel, amelynek befejezési céldátuma 2010. Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-én fogadta el a 2004-es iránymutatást¹³, amely 30 kiemelt projektet azonosít 2020-as céldátummal.

2003 végére három kiemelt projekt végrehajtása fejeződött be:

- PP9 Cork–Dublin–Belfast–Stranraer vasúti fővonal (Írország, Egyesült Királyság), 1989–2001.
- PP10 Malpensa repülőtér (Milánó, Olaszország), 1995–2001.
- PP11 Öresund híd (Dánia, Svédország), 1992–2001.

2004 végéig a kiemelt projektekre jutó összberuházás 88,5 milliárd EUR-t tett ki. A 2005 és 2020 között e projektekre jutó fennmaradó beruházások értéke kb. 252 milliárd EUR. Ennek megfelelően a teljes, tehát az 1996 és 2020 közötti időszakra jutó összes beruházás a kiemelt projektekre jutó – a tagállamok által 2004-ben bejelentett – beruházásokkal együtt eléri majd a 340 milliárd EUR körüli értéket. Amennyiben a tagállamok a jövőben a kiemelt

¹² HL 1

¹³ HL 7

projektekhez kapcsolódó beruházásokra összpontosítanak, a projektek akár 2020 előtt is befejezhetők.

3.3 Támogatási források

A (közhivatalok által biztosított) nemzeti finanszírozási források mellett a TEN-T hálózat beruházásainak bizonyos hányadára különféle közösségi alapok biztosítanak társfinanszírozást, nevezetesen a TEN-T költségvetése, a Kohéziós Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA), az Előcsatlakozási Strukturális Politikák Eszköze (ISPA alap), valamint az Európai Beruházási Bank (EBB) kölcsönforrásai. E támogatási forrásokhoz célzott jogosultsági kritériumok, célkitűzések és finanszírozási feltételek kapcsolódnak. A magánszféra csak korlátozott mértékben finanszíroz ilyen projekteket, elsősorban a repülőterek és a kikötők esetében.

3.3.1 *TEN-T saját költségvetés*

A 2002-2003-as időszakban a TEN-T költségvetése összesen 1,19 milliárd EUR összértékben nyújtott finanszírozást. A TEN-T iránymutatásaival összhangban a források döntő hányada a vasútra koncentrálódik, amelyek így a TEN-T azonos időszakra eső támogatásainak 49,6 %-át tették ki. Emellett a 2002-2003-as időszakban újra megerősítették a Globális Műholdas Navigációs Rendszer (GNSS) jelentőségét. A Galileo projektre összesen 250 millió (21,0 %) eurót különítettek el, további 52,4 millió eurót (4,4 %) pedig az ahhoz kapcsolódó európai geostacionárius navigációs átfedési szolgáltatás (EGNOS) projektre.

3.3.2 *Az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA).*

Az ERFA 2002-ben és 2003-ban az 1. és 2. célkitűzés alapján finanszírozásra jogosult területeken biztosított támogatást a TEN-T infrastruktúrához kapcsolódó beruházásokhoz. Egyéb közösségi alapokkal ellentétben az ERFA kezelése a tagállamok hatáskörébe tartozik. A 2000-2006-os időszakra jogalapot biztosító rendeletek tartalma alapján a közösségi szintű adatnyilvántartás nem képes évenként elkülöníteni a TEN-hez kapcsolódó és az azon kívüli éves kiadásokat – többek között a közlekedés területén sem. Ennek megfelelően a mai napig nincsenek részletes és pontos adatok a TEN projektek ERFA általi finanszírozási hányadáról, így a megadott adatok mint a lehető legjobb becslt adatok kezelendők.

A tagállamok programozási dokumentumaiban a 2000-2006-os időszakra vonatkozóan megadott előirányzatok alapján (1. és 2. célkitűzés) a közlekedési beruházások azonos időszak alatti ERFA általi összfinanszírozása 34,1 milliárd euróra becsülhető, ami magában foglalja a TEN-hez kapcsolódó és az azon kívüli kiadásokat is.

3.3.3 *Kohéziós Alap*

A Kohéziós Alap 2000-2006-os összköltségvetése 28,2 milliárd euró, amelynek nagyjából a felét különítették el a TEN-T hálózat fejlesztésében döntő szerepet játszó közlekedési projektekre. A 2002-2003-as időszakra a Kohéziós Alapból kb. 3,03 milliárd euró összegű kötelezettségvállalást kötöttek le Görögországban, Portugáliában, Spanyolországban és Írországban megvalósítandó közlekedési infrastruktúra-projektekre¹⁴.

¹⁴ Forrás: Európai Bizottság; 2002-es éves jelentés a kohéziós alapról, COM (2003) 697 és 2003-as éves jelentés a kohéziós alapról, COM (2004) 766

3.3.4 ISPA alap

Az ISPA azáltal járult hozzá a közép- és kelet-európai csatlakozó országok felkészüléséhez, hogy támogatást biztosított a közlekedés és a környezetpolitika kiemelt közösségi területein belül megvalósuló beruházásokhoz. A közlekedési infrastruktúrához kapcsolódó projektek esetében az ISPA támogatta a közlekedési infrastruktúra kiépítését és felújítását, illetve annak az EU közlekedési hálózataiba történő integrálását. Az ISPA 2002-es és 2003-as közlekedési projektekhez való teljes hozzájárulása 1,06 milliárd eurót tett ki.

3.3.5 Az Európai Beruházási Bank hitelei

Az EBB a TEN-T projektek széles körét finanszírozza azzal a feltétellel, hogy azok megfelelő értékelést kapnak bizonyos műszaki, pénzügyi és környezetvédelmi szempontok alapján, és összhangban vannak az EU célkitűzéseivel.

Az EBB által nyújtott hitel jellemzője, hogy az akár a projektköltségek 50%-át is fedezi: a kereskedelmi bankok többségével szemben további előny, hogy e kölcsönök futamideje hosszabb. Az EBB-hitelekhez továbbá nem kapcsolódnak projektspecifikus prémiumok, mivel az EBB hitelgaranciát követel meg.

Az EBB-hitelek 2002 és 2003 folyamán csaknem 12 milliárd eurót tettek ki, míg a 2004-2010-es időszakban a TEN-T projektekkel összefüggésben lehívható hitelek értéke kb. 50 milliárd EUR.

3.3.6 A finanszírozási források általános értékelése

Megállapíthatjuk, hogy a TEN-T hálózat 2002-2003-as időszak alatti beruházásainak döntő hányadát nemzeti közfinanszírozásból biztosították. Ez a magánfinanszírozással együtt a TEN-T infrastruktúrákkal kapcsolatos összes beruházás kb. 78 %-át tette ki. Bár a magánfinanszírozás pontos összege nehezen állapítható meg (mivel a magánszféra infrastrukturális beruházási adatairól, pl. a kikötők és repülőterek esetében nehezen szerezhető be adatok), általánosságban megállapítható, hogy ez viszonylag csekély arányú.

Ennek megfelelően a TEN-T projektjeinek fő finanszírozója továbbra is a nemzeti közszféra.

Az adatok alapján a 2002-2003-as időszakban a második legfontosabb finanszírozó az EBB volt, amely csaknem 12 milliárd euró (14,6 %) értékben nyújtott hiteleket. A többi közösségi forrásból (Kohéziós Alap, ERFA, ISPA és TEN-T költségvetés) származó finanszírozás értéke viszonylag csekély, ennek megfelelő finanszírozási arányokkal: ERFA 1,2 %, ISPA 1,3 %, TEN-T költségvetés 1,4 %, Kohéziós Alap 3,7 %.

1. táblázat: A TEN-T finanszírozási forrásainak megoszlása, millió EUR

	2002	2003	2002-03	%
TEN-T saját költségvetés	563,4	626,6	1 190,0	1,4%
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3%
Kohéziós Alap	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7%

EBB	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6%
ERFA (becslés)	500,0	500,0	1 000,0	1,2%
Nemzeti költségvetés és magánforrások	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8%
Összesen	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0%

KÖVETKEZTETÉS

Az EU-27 országokban a 2002-2003-as kétéves időszak alatt a TEN-T hálózatba eszközölt beruházások összértéke arra utal, hogy a TEN-T hálózathoz kapcsolódó átlagos éves beruházási érték növekedett a 2001. és 2002. évihez viszonyítva.

Mivel azonban e beruházásokat folyó áron és a tagállamok képviselőivel történő egyeztetés alapján számítják, a TEN-T hálózathoz kapcsolódó beruházások becsült értéke egyértelműen félrevezető lehet. Olaszország például a 2002-es és 2003-as igen intenzív beruházási időszaknak köszönhetően több mint 22 milliárd eurót fordított a TEN-T hálózatra. E két év alatt az átlagos éves beruházási érték csaknem a duplája volt az azt megelőző hat évinek; a 22 milliárd eurós érték emellett az EU-27 országaiban eszközölt beruházási összérték több mint 25 %-ának felel meg. E tény, valamint a beruházások részletesebb elemzése rávilágít arra, hogy az országokénti összberuházás GDP-arányosan csökkenő tendenciát mutat, különösen az EU-15-ök körében; Dániában például a GDP mindössze 0,09 %-át fordították a TEN-T-re, míg Szlovéniában a GDP kb. 1,46 %-át különítették el a TEN-T hálózat fejlesztésére.

A finanszírozással kapcsolatban megállapítható, hogy messze a legnagyobb arányban továbbra is a nemzeti közfinanszírozás fedezte a TEN-T beruházásokat. A szűkös közösségi források optimalizálása és egyes, különösen határon átnyúló projektek összehangolt végrehajtásának előmozdítása érdekében a Bizottság – az érintett tagállamokkal és az Európai Parlamenttel történt egyeztetést követően – európai koordinátorokat nevezett ki. Az európai koordinátorok a Bizottság megbízásából és nevében járnak el, feladatuk a közös érdekű projektek végrehajtásának felgyorsítása.

Folyamatban van a nemzetközi közlekedésre irányuló 30 kiemelt projekt 2020-ig történő végrehajtásának programja. Ennek megfelelően az éves beruházási érték 2002-ben és 2003-ban 40 milliárd EUR volt, ugyanakkor – különösen a határon átnyúló projektszakaszok esetében – a szűk keresztmetszetek felszámolása még várat magára, így e területen fejlesztés szükséges.