



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 13.3.2007
COM(2007) 94 konč.

**POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Vseevropsko prometno omrežje

Poročilo o izvajanju smernic 2002–2003

v skladu s členom 18 Odločbe 1692/96/ES

{SEC(2007) 313

KAZALO

Uvod	3
Politični okvir	3
Izvajanje	5
Poglavje 1	5
1.1 Izvajanje na splošno	5
1.2 Izvajanje glede na način in sektor	6
1.2.1 Cestno omrežje TEN-T	6
1.2.2 Železniško omrežje TEN-T	6
1.2.3 Omrežje celinskih plovnih poti TEN-T	6
1.2.4 Pristanišča TEN-T	7
1.2.5 Letališča TEN-T	7
1.2.6 Omrežje kombiniranega prometa	7
1.2.7 Upravljanje prometa in sistemi za navigacijo	7
Poglavje 2	8
2.1 Horizontalna vprašanja	8
2.1.1 Interoperabilnost	8
2.1.2 Raziskave in razvoj	8
2.1.3 Varstvo okolja	8
Poglavje 3	9
3.1 Splošna ocena izvajanja TEN-T v obdobju 2002–2003	9
3.2 Prednostni projekti	11
3.3 Viri financiranja	11
3.3.1 Proračun TEN-T	11
3.3.2 Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR)	12
3.3.3 Kohezijski sklad	12
3.3.4 Sklad ISPA	12
3.3.5 Posojila Evropske investicijske banke	12
3.3.6 Splošna ocena virov financiranja	13
Sklep	13

POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Vseevropsko prometno omrežje

Poročilo o izvajanju smernic 2002–2003

v skladu s členom 18 Odločbe 1692/96/ES

UVOD

To poročilo zagotavlja oceno razvoja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) v skladu s smernicami TEN-T iz Odločbe 1692/96/ES¹. Smernice sestavljajo splošni referenčni okvir za izvajanje omrežja in opredelitev projektov skupnega interesa, ki naj bi bili zaključeni do leta 2010. Načini prevoza na področju uporabe smernic so: cestna in železniška omrežja ter omrežja celinskih plovni poti, pomorske avtoceste, morska pristanišča in pristanišča na celinskih plovni poteh, letališča ter druga prometna vozlišča med modalnimi omrežji ter tudi upravljanje prometa in sistemi za navigacijo.

Člen 18(3) Odločbe zahteva od Komisije, da s pomočjo držav članic vsaki dve leti poroča o izvajanju smernic.

To poročilo zajema obdobje dveh let od leta 2002 do konca leta 2003. Podatki o naložbah iz poročila veljajo za „stare“ in „nove“ države članice ter Bolgarijo in Romunijo, opazno pa je delno razlikovanje med EU-15², EU-10³ in EU-2⁴ ter EU-27 (vse tri skupine držav).

POLITIČNI OKVIR

Julija 1996 sta Evropski parlament in Svet sprejela Odločbo št. 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Smernice TEN-T so splošni referenčni okvir za izvajanje omrežja in opredelitev projektov skupnega interesa. Evropski svet je leta 1994 v Essnu pripisal poseben pomen štirinajstim takšnim projektom.

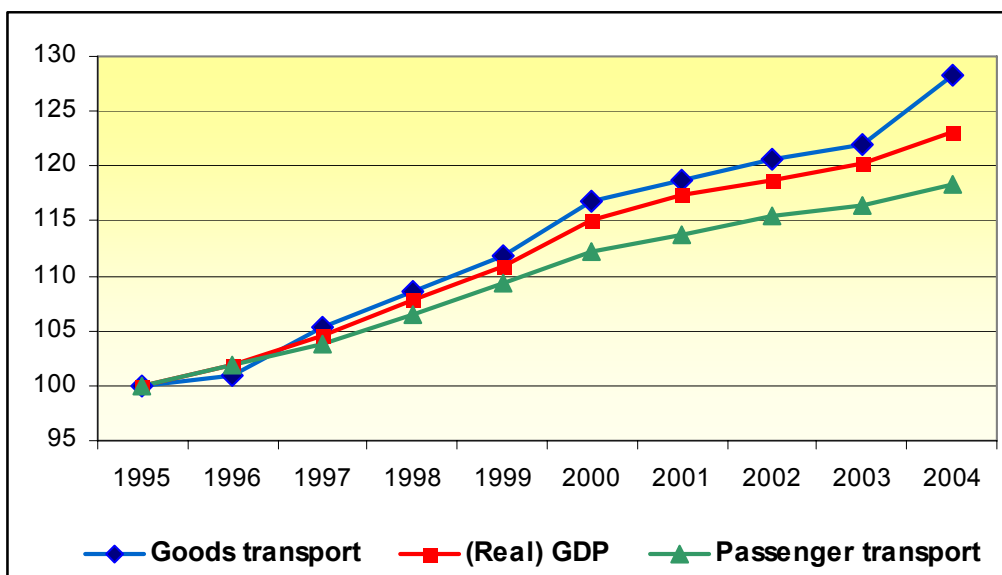
Komisija je septembra leta 2001 sprejela belo knjigo z naslovom „Evropska prometna politika za leto 2010: čas odločitve“. Glede na povečevanje zastojev in naraščajoče zunanje stroške prevoza se je zavzela za večji poudarek na spremembi modalnega prehoda kot načina za doseg trajnosti v skupni prometni politiki. Na splošno se prevoz potnikov ne povečuje tako hitro kot BDP, prevoz blaga pa presega BDP. V praksi se cestni promet povečuje s približno enako stopnjo kot BDP, enako tudi pomorski in zračni promet.

¹ ODLOČBA št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 228, 9.9.1996.

² Avstrija, Belgija, Danska, Finska, Francija, Grčija, Irska, Italija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo.

³ Ciper, Češka, Estonija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Slovaška in Slovenija.

⁴ Bolgarija in Romunija.



Goods transport	Prevoz blaga
(Real) GDP	(Realni) BDP
Passenger transport	Prevoz potnikov

Potrebe po prevozu proti rasti BDP od leta 1995 do leta 2004 v EU-25⁵

Evropski parlament in Svet sta 22. maja 2001 sprejela Odločbo št. 1346/2001/ES⁶ o spremembi smernic TEN-T glede morskih pristanišč, pristanišč na celinskih vodah in intermodalnih terminalov, ki poudarja multimodalno razsežnost omrežja in se tako odziva na novejši razvoj.

Oktobra 2001 je Komisija predlagala spremembo Odločbe 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja. Predlog je z nekaj spremembami odobril Evropski parlament na prvi obravnavi. Ker se Svet ni strinjal s predlogom, se je Komisija odločila, da pripravi bolj celostno spremembo smernic in ustanovi skupino na visoki ravni, ki ji predseduje nekdanji podpredsednik Komisije g. Van Miert ter jo sestavljajo predstavniki EU-27 in Evropske investicijske banke. Komisija je 1. oktobra 2003 predložila nov predlog, ki dopolnjuje predlog iz leta 2001 na podlagi dela skupine na visoki ravni in upošteva pripombe Evropskega parlamenta s prve obravnave. Po priporočilih skupine na visoki ravni je odločba opredelila 30 prednostnih projektov, ki so zelo pomembni za mednarodni promet. Prednostni projekti so zajemali tudi projekte v novih državah članicah.

Aprila 2004 sta Evropski parlament in Svet z Odločbo št. 884/2004/ES⁷ o spremembi Odločbe št. 1692/96/ES sprejela spremenjene smernice. Spremenjene smernice dajejo večjo prednost

⁵ Vir: Statistični podatki o energiji in prometu v EU za leto 2005 (*EU energy and transport in figures 2005 – statistical pocketbook*).

⁶ Odločba št. 1346/2001/ES o spremembi Odločbe št. 1692/96/ES glede morskih pristanišč, pristanišč na celinskih vodah, intermodalnih terminalov in projekta št. 8 v Prilogi III (UL 2001, L 185/1).

⁷ Odločba št. 884/2004/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o spremembi Odločbe št. 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 201, 7.6.2004.

ključnim projektom in namenjajo omejena sredstva projektom evropskega interesa, kot so čezmejni odseki in naravne ovire, časovni rok za njihovo dokončanje pa je do leta 2020.

Poleg tega je treba znotraj splošnega cilja zagotavljanja trajnostne mobilnosti oseb in blaga vzpostaviti mehanizme za podporo razvoja pomorskih avtocest med državami članicami, da se zmanjšajo zastoji na cestah in/ali izboljša dostop do obrobni ter otoških območij in držav.

IZVAJANJE

Sredstva, dodeljena za izvajanje TEN-T v letih 2002 in 2003, so bila za pripravo tega poročila analizirana glede na projekt in državo članico s posebnim poudarkom na prednostnih projektih. Za spremljanje razvoja omrežja TEN-T je bila pripravljena napoved naložb v TEN-T in njegovo fizično izvajanje od leta 2004 do leta 2020.

Skupna naložba v omrežje TEN-T v EU-27 v dvoletnem obdobju 2002–2003 je bila približno 82 milijard EUR.

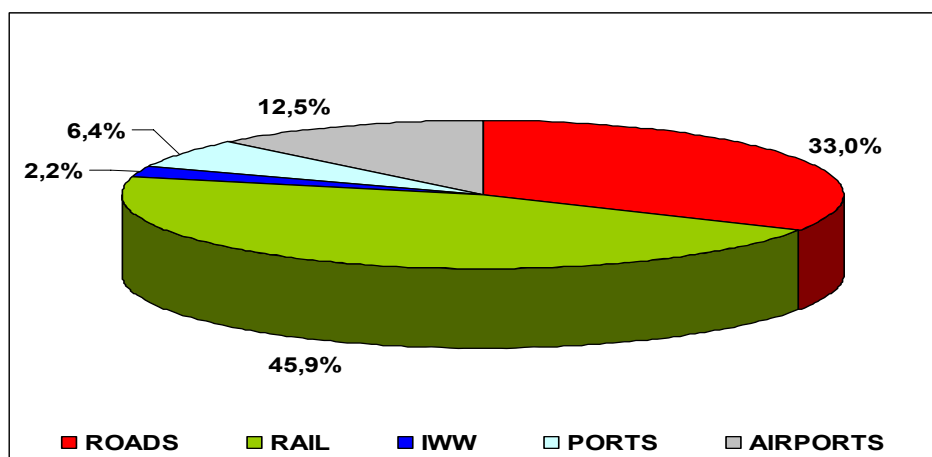
Splošna ocena virov naložb v TEN-T v zadevnem obdobju kaže, da približno 78 % naložb izhaja iz nacionalnega javnega financiranja, kar je največji delež naložb v omrežje TEN-T v obdobju 2002–2003: skupaj s posojili EIB sta ta dva vira prispevala več kot 90 % naložb v omrežje TEN-T.

POGLAVJE 1

1.1 Izvajanje na splošno

Skupne naložbe v omrežje TEN-T v EU-27 so bile leta 2002 38,5 milijarde EUR, leta 2003 pa 43,8 milijarde EUR.

Glede na način prevoza so bile naložbe v obdobju 2002–2003 osredotočene na železnice (46 %), sledijo ceste (33 %), letališča (12 %), pristanišča (6 %) in celinske plovne poti (2 %). Ta porazdelitev se v primerjavi z obdobjem 1998–2001 ni bistveno spremenila.



ROADS	CESTE
RAIL	ŽELEZNICA

IWW	CELINSKE PLOVNE POTI
PORTS	PRISTANIŠČA
AIRPORTS	LETALIŠČA

Slika 2: Naložbe glede na način prevoza v letih 2002 in 2003

1.2 Izvajanje glede na način in sektor

1.2.1 Cestno omrežje TEN-T

Smernice opredeljujejo cestno omrežje TEN-T kot omrežje, sestavljeno iz avtocest in drugih cest visoke kakovosti. Dolžina cestnega omrežja TEN-T, sestavljenega iz obstoječih ali načrtovanih cest, v EU-27 je približno 95 700 km – 74 500 km obstoječih cest in 21 200 km cest, načrtovanih v časovnem okviru do leta 2020.

Skupna naložba v cestno omrežje TEN-T v EU-27 je bila leta 2002 11,53 milijarde EUR, leta 2003 pa 15,61 milijarde EUR (skupaj 27,14 milijarde EUR v obdobju 2002–2003). V primerjavi z naložbami iz prejšnjih let se je v obdobju 2002–2003 povprečni letni znesek naložbe v ceste nekoliko povečal.

1.2.2 Železniško omrežje TEN-T

Železniško omrežje TEN-T v EU-27 je bilo leta 2003 dolgo približno 83 300 km. Proge za visoke hitrosti, vključno z novimi in izpopolnjenimi progami, so bile leta 2003 dolge 9 600 km, proge za konvencionalne hitrosti pa 73 700 km.

Skupna naložba v železniško omrežje TEN-T v EU-27 je bila leta 2002 18,82 milijarde EUR, leta 2003 pa 18,92 milijarde EUR (skupaj 37,74 milijarde EUR v obdobju 2002–2003).

1.2.3 Omrežje celinskih plovni poti TEN-T

Omrežje celinskih plovni poti TEN-T obsega reke, kanale ter različne rečne rokave in povezave med njimi. Minimalne tehnične značilnosti za vodne poti, ki tvorijo del omrežja, so tiste, določene za vodno pot razreda IV. Te omogočajo prehod plovil ali sestavov potiskanih plovil dolžine od 80 do 85 m in širine 9,50 m.

Države s celinskimi plovnimi potmi, ki so vključene v omrežje celinskih plovni poti TEN-T v EU-27 so Avstrija, Belgija, Finska, Francija, Nemčija, Italija, Luksemburg, Nizozemska, Portugalska, Češka, Madžarska, Litva, Poljska, Slovaška, Bolgarija in Romunija.

Skupna dolžina obstoječega⁸ omrežja celinskih plovni poti TEN-T v EU-27 je bila leta 2003 približno 14 100 km. Glavne osi omrežja so Ren, Majna in Donava. Donava je eden od najpomembnejših delov omrežja v EU-10 in EU-2.

Skupna naložba v omrežje celinskih plovni poti TEN-T v EU-15 je bila leta 2002 892 milijonov EUR, leta 2003 pa 943 milijonov EUR (skupaj 1 835 milijonov EUR v obdobju 2002–2003).

⁸ Podatki o celinskih plovni poteh, ki so v gradnji ali načrtovane, niso vključeni v podatke o obstoječem omrežju celinskih plovni poti.

1.2.4 *Pristanišča TEN-T*

Evropski parlament in Svet sta 22. maja 2001 sprejela Odločbo št. 1346/2001/ES⁹ o spremembi smernic iz leta 1996 glede morskih pristanišč, pristanišč na celinskih vodah, intermodalnih terminalov in projekta št. 8 v Prilogi III. Odločba navaja, da so točke medsebojne povezave, vključno z morskimi pristanišči in pristanišči na celinskih vodah ter intermodalnimi terminali, predpogoj za vključevanje različnih načinov prevoza v multimodalno omrežje.

Skupna naložba v pristanišča TEN-T v EU-27 je bila leta 2002 2,66 milijarde EUR, leta 2003 pa 2,64 milijarde EUR (skupaj 5,30 milijarde EUR v obdobju 2002–2003).

1.2.5 *Letališča TEN-T*

Omrežje letališč TEN-T obsega približno 350 letališč. Šestdeset največjih letališč opravi več kot 80 %¹⁰ vseh prevozov potnikov in več kot 90 % mednarodnega prometa zunaj Skupnosti.

Skupna naložba v letališča TEN-T v EU-27 je bila leta 2002 4,55 milijarde EUR, leta 2003 pa 5,73 milijarde EUR (skupaj 10,28 milijarde EUR v obdobju 2002–2003). Ker je bil leta 2001 dokončan prednostni projekt št. 10, letališče Malpensa, so se v obdobju 2002–2003 zmanjšale povprečne letne naložbe v primerjavi s podatki iz leta 2000 in 2001.

1.2.6 *Omrežje kombiniranega prometa*

Vseevropsko omrežje za kombinirani promet obsega železnice in celinske plovne poti, primerne za kombinirani in ladijski prevoz, ki omogočajo prevoz blaga na dolge razdalje, ter intermodalne terminale, opremljene z napravami, ki omogočajo pretovor med železnicami, celinskimi plovniimi potmi, morskimi plovniimi potmi in cestami. Vključen je tudi primeren začasni vozniki park. Namen vključitve kombiniranega prevoza je poudariti multimodalno razsežnost omrežja.

1.2.7 *Upravljanje prometa in sistemi za navigacijo*

Smernice TEN-T vključujejo telematsko infrastrukturo za sisteme za upravljanje prometa in prometne informacijske storitve. Cilj je zagotoviti interoperabilnost in kontinuiteto čezmejnih storitev.

Akcijski program za telematiko v cestnem prometu, ki ga je leta 1997 odobril Svet ministrov, je razvila Evropska komisija s pomočjo skupine predstavnikov na visoki ravni vseh držav članic. V teh predlogih – ki obravnavajo raziskave in razvoj, tehnično usklajevanje, osredotočenost in usklajevanje ter financiranje in zakonodajo – je bilo opredeljenih pet prednostnih področij: informacijske storitve, ki temeljijo na sistemu RDS-TMC, elektronsko pobiranje pristojbin, izmenjava podatkov o prometu/upravljanje informacij, HMI (vmesnik človek/stroj) in arhitektura sistema. Druga prednostna področja uporabe so povezana z informacijami in napotki pred potovanjem in na potovanju, upravljanjem, delovanjem in nadzorom medmestnega in mestnega prometa, skupnim prevozom, naprednimi sistemi za varnost/nadzor vozil ter delovanjem gospodarskih vozil.

⁹ Op. cit. 6.

¹⁰ Op. cit. 5.

V beli knjigi o prometni politiki iz leta 2001 je objavljeno tudi, da bi Komisija predlagala Direktivo o interoperabilnosti cestninskega sistema, da podpre splošno cenovno politiko, ki jo je treba razviti med leti 2001 in 2010. Ta direktiva je največjega pomena za interoperabilnost – Direktiva o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti¹¹ – in kontinuiteta storitev vseevropskega cestnega omrežja (TERN).

POGLAVJE 2

2.1 Horizontalna vprašanja

2.1.1 Interoperabilnost

Eden od glavnih ciljev TEN-T je interoperabilnost nacionalnih omrežij. Interoperabilnost železniških omrežij mora združevati nacionalne železniške sisteme za konvencionalne in visoke hitrosti, da bodo mednarodne storitve učinkovitejše in tako konkurenčne. Večja interoperabilnost, tj. zmogljivost vlakov, da prečkajo nacionalne meje, ne da bi se morali ustaviti ali tehnično prilagoditi, znatno povečuje prometno zmogljivost in zmanjšuje operativne stroške.

2.1.2 Raziskave in razvoj

Raziskave in razvoj so vrsta širših ukrepov, ki jih zajemajo smernice TEN-T. V skladu s petim (1998–2002) in šestim okvirnim programom (2002–2006) za raziskave, tehnološki razvoj in predstavitvene dejavnosti je bilo uvedenih več ključnih ukrepov posameznih posebnih programov, kot so trajnostna mobilnost in intermodalnost, kopenski promet ter pomorske tehnologije, učinkoviti energetske sistemi in storitve za državljane.

K politiki EU o vseevropskem prometnem omrežju je prispeval zlasti program za raziskave prometa, tako da je zagotovil podporo načrtovanju in financiranju investicijskega programa ter razvoju nove infrastrukture in storitev. Metodologije za vrednotenje in programska orodja so bili zagotovljeni, da so lahko oblikovalci politike lažje ocenili vpliv različnih infrastrukturnih načrtov. Ocenjene so bile tudi nove rešitve za učinkovito delovanje omrežij in terminalov.

2.1.3 Varstvo okolja

Trajnostni razvoj in varstvo okolja je pomembno medsektorsko vprašanje, ki je bistveno za razvoj omrežja TEN-T in tudi za različna horizontalna vprašanja. Za različna okoljska vprašanja v zvezi s prometom že obstajajo mednarodne obveznosti, standardi in priporočila.

Člen 8 smernic 1692/96 navaja, da morajo pri razvijanju in izvajanju projektov države članice v skladu z Direktivo 85/337/EGS in ob uporabi Direktive 92/43/EGS upoštevati varstvo okolja s presojo (PVO) o tem, kako projekti v skupnem interesu, ki jih je treba izvesti, vplivajo na okolje.

Države članice morajo upoštevati rezultate te presoje vplivov na okolje pri pripravi projektov, vključno s projekti, povezanimi z vseevropskimi omrežji. Predpisi o strateški okoljski presoji

¹¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (Besedilo velja za EGP), UL L 166, 30.4.2004.

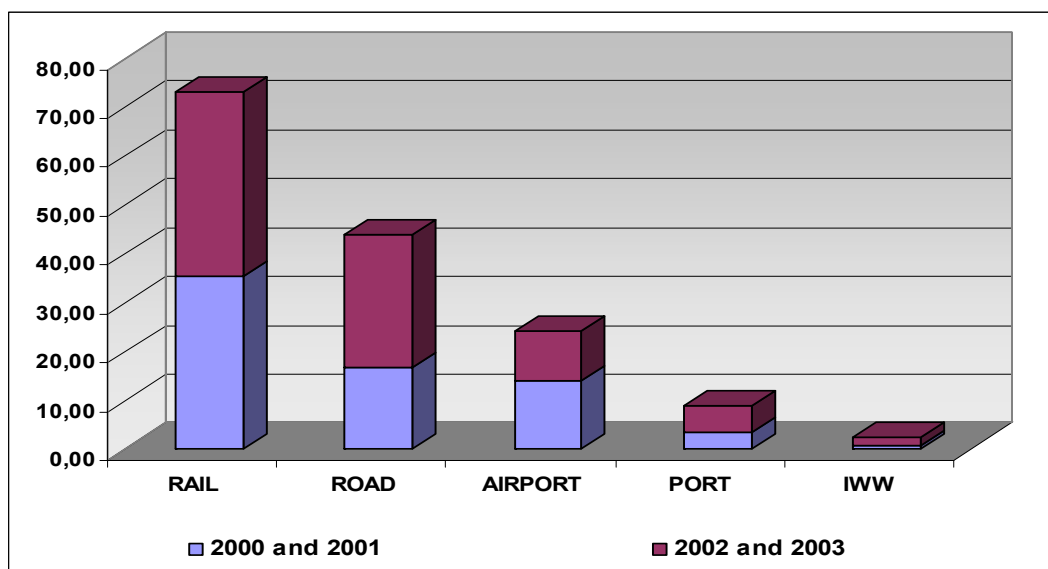
so bili v Skupnosti vzpostavljeni z Direktivo 2001/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2001 o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje. Države članice bi morale to direktivo prenesti v nacionalno zakonodajo do julija 2004. Direktiva velja za vse načrte in programe o prometu, ki spodbujajo prihodnje načrte in programe.

POGLAVJE 3

3.1 Splošna ocena izvajanja TEN-T v obdobju 2002–2003

Skupna naložba v omrežje TEN-T v EU-27 je bila v obdobju 2002–2003 82,3 milijarde EUR.

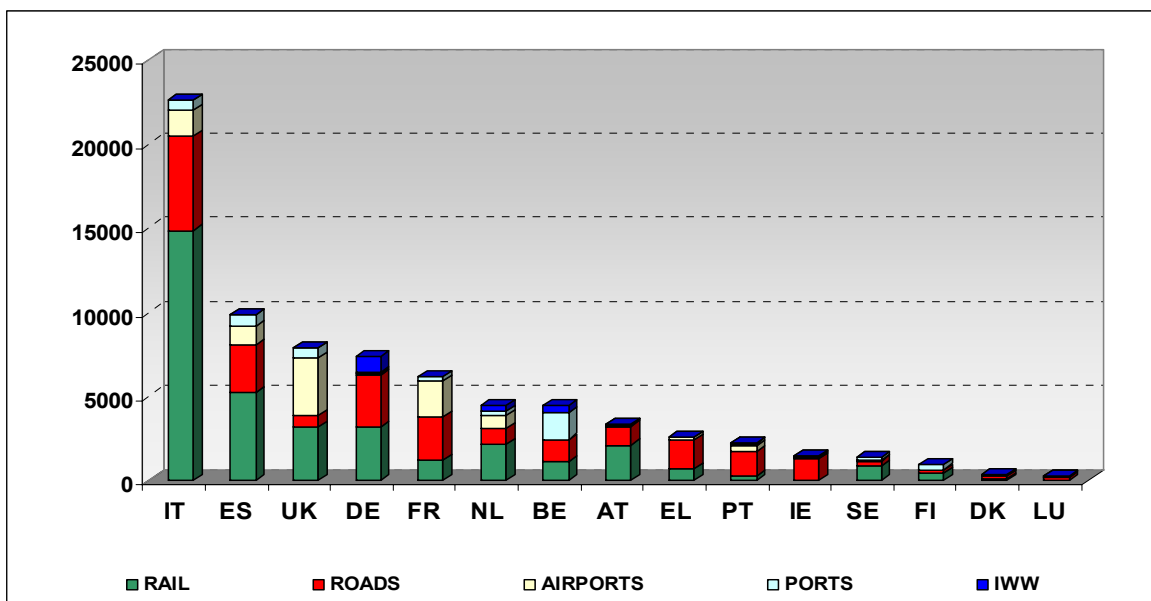
Večina naložb je bila namenjenih za železnice (približno 38 milijard EUR), sledijo ceste (približno 27 milijard EUR) in letališča (približno 10 milijard EUR).



RAIL	ŽELEZNICA
ROAD	CESTA
AIRPORT	LETALIŠČE
PORT	PRISTANIŠČE
IWW	CELINSKE PLOVNE POTI
2000 and 2001	2000 in 2001
2002 and 2003	2002 in 2003

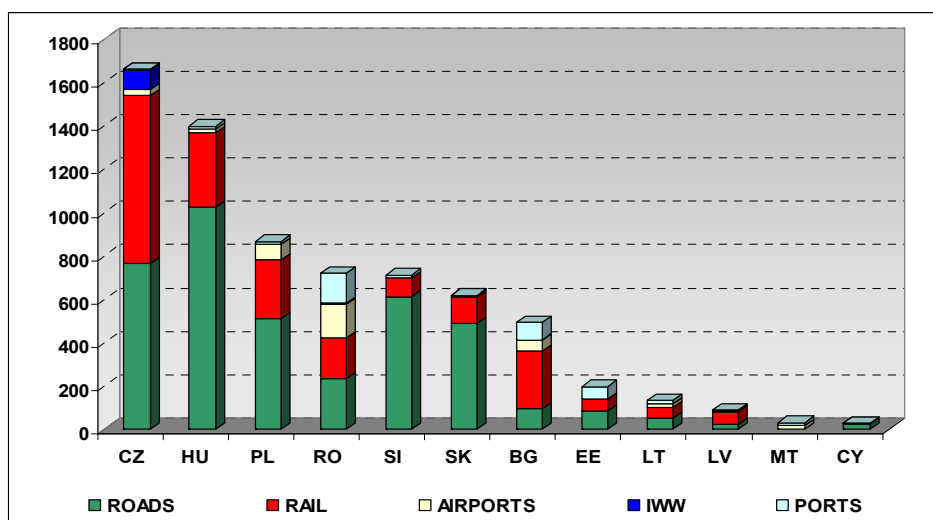
Slika 3: Naložbe v omrežje TEN-T v EU-27 v letih 2000 in 2001 v primerjavi za naložbami v obdobju 2002–2003 v milijardah EUR

Države z največjo naložbo v obdobju 2002–2003 so bile Italija (22,56 milijarde EUR), Španija (9,88 milijarde EUR), Združeno kraljestvo (7,91 milijarde EUR), Nemčija (7,39 milijarde EUR) in Francija (6,20 milijarde EUR).



RAIL	ŽELEZNICA
ROADS	CESTE
AIRPORTS	LETALIŠČA
PORTS	PRISTANIŠČA
IWW	CELINSKE PLOVNE POTI

Slika 4: Naložbe v omrežje TEN-T glede na državo in način v EU-15 v letih 2002 in 2003 v milijonih EUR



ROADS	CESTE
RAIL	ŽELEZNICA
AIRPORTS	LETALIŠČA
IWW	CELINSKE PLOVNE POTI

PORTS	PRISTANIŠČA
-------	-------------

Slika 5: Naložbe v omrežje TEN-T glede na državo in način v EU-10 in EU-2 v letih 2002 in 2003 v milijonih EUR

V EU-10 in EU-2 so bile v obdobju 2002–2003 države z največjimi naložbami Češka (1,66 milijarde EUR), Madžarska (1,40 milijarde EUR), in Poljska (0,87 milijarde EUR).

3.2 Prednostni projekti

Vseevropsko prometno omrežje zajema veliko projektov skupnega interesa. Vendar imajo nekateri projekti poseben pomen za Evropsko unijo zaradi njihovega obsega, vloge pri podpiranju nadnacionalne trgovine in pri krepitvi kohezije Unije ali obsega, v katerem pomagajo k preusmerjanju prometa na dolge razdalje na okolju prijazne načine prevoza.

V skladu s smernicami 1996¹² je vključenih 14 prednostnih projektov, ki naj bi bili dokončani do leta 2010. Evropski parlament in Svet sta 29. aprila 2004 sprejela smernice 2004¹³, ki vključujejo 30 prednostnih projektov, ki morajo biti končani do leta 2020.

Do konca leta 2003 so bili zaključeni trije prednostni projekti:

- PP9 železniška os Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (Irska, Združeno kraljestvo) v obdobju 1989–2001;
- PP10 letališče Malpensa (Milano, Italija) v obdobju 1995–2001;
- PP11 stalna povezava Öresund (Danska, Švedska) v obdobju 1992–2001.

Do konca leta 2004 je bila naložba v prednostne projekte 88,5 milijarde EUR. Preostale naložbe v te projekte so bile v obdobju 2005–2020 približno 252 milijard EUR. Tako bodo skupne naložbe in naložbe v prednostne projekte, kot so jih leta 2004 prijavile države članice, v celotnem obdobju 1996–2020 dosegle približno 340 milijard EUR. Če se bodo države članice v prihodnje osredotočale na naložbe v prednostne projekte, bi se projekti lahko končali pred letom 2020.

3.3 Viri financiranja

Poleg nacionalnega financiranja (prek javnih organov) se določen delež naložb v omrežje TEN-T sofinancira z različnimi sredstvi skladov Skupnosti, kot je proračun TEN-T, Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR), Instrument predpristopnih strukturnih politik (ISPA) ter financiranje iz Evropske investicijske banke (EIB). Ti viri pomoči imajo posebna merila primernosti, cilje in pogoje financiranja. Zasebni sektor financira le omejeno število projektov, predvsem v sektorjih letališč in pristanišč.

3.3.1 Proračun TEN-T

V obdobju 2002–2003 se je iz proračuna TEN-T prispeval skupni znesek 1,19 milijarde EUR. V skladu s smernicami TEN-T se večina sredstev dodeli železnicam in znaša 49,6 % skupne

¹² Op. cit. 1.

¹³ Op. cit. 7.

pomoči TEN-T v tem obdobju. Razen tega je bil v obdobju 2002–2003 ponovno poudarjen pomen globalnih satelitskih navigacijskih sistemov (GNSS). Za program Galileo je bil dodeljen skupni znesek 250 milijonov EUR (21,0 %), za projekt Skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev (EGNOS) pa je bilo dodeljenih 52,4 milijona EUR (4,4 %).

3.3.2 *Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR)*

Med leti 2002 in 2003 je ESRR zagotavljal pomoč za naložbe v infrastrukturo TEN-T na področjih, ki so upravičena do financiranja v skladu s Ciljema 1 in 2. V nasprotju z drugimi skladi Skupnosti je upravljanje ESRR decentralizirano na države članice. Na podlagi uredb za obdobje 2000–2006 register podatkov na ravni Skupnosti ne more pokazati letnih razlik med izdatki, povezanimi s TEN, in izdatki, ki niso povezani s TEN, na primer s področja prometa. Zato podrobni in natančni podatki o stroških ESRR za projekte TEN zdaj niso na voljo, kateri koli dani podatki pa se štejejo za najboljše razpoložljive ocene.

Na podlagi dodeljenih sredstev za obdobje 2000–2006 (Cilja 1 in 2) iz programskih dokumentov držav članic so skupna sredstva, dodeljena iz ESRR, za vse naložbe v promet ocenjena na 34,1 milijarde EUR za celotno obdobje, vključno s stroški, ki so povezani s TEN, in tistimi, ki niso.

3.3.3 *Kohezijski sklad*

Celotni proračun Kohezijskega sklada za obdobje 2000–2006 je 28,2 milijarde EUR, od tega se približno polovica dodeli prometnim projektom, ki imajo pomembno vlogo pri razvoju omrežja TEN-T. V obdobju 2002–2003 je bilo približno 3,03 milijarde EUR iz Kohezijskega sklada namenjenih projektom za prometno infrastrukturo v Grčiji, na Portugalskem, v Španiji in na Irskem¹⁴.

3.3.4 *Sklad ISPA*

S podpiranjem naložb v prednostna področja Skupnosti za promet in okolje je Instrument predpristopnih strukturnih politik (ISPA) prispeval k pripravi držav pristopnic srednje in vzhodne Evrope. ISPA je v zvezi s projekti za prometno infrastrukturo pomagal pri gradnji in obnovi prometne infrastrukture ter njeni vključitvi v prometna omrežja EU. Skupni prispevek ISPA k prometnim projektom je bil leta 2002 in leta 2003 1,06 milijarde EUR.

3.3.5 *Posojila Evropske investicijske banke*

EIB financira veliko projektov TEN-T, če so bili pozitivno ocenjeni glede na tehnične, finančne in okoljske zadeve in so v skladu s cilji EU.

Ključna prednost posojil EIB je, da lahko krijejo do 50 % stroškov projekta: druga prednost v primerjavi z večino komercialnih bank pa je, da so njena posojila bolj dolgoročna. Poleg tega so posojila EIB na voljo brez posebnih premij za projekt, ker EIB zahteva, da se posojila krijejo s poroštvom.

¹⁴ Vir: Evropska komisija; Letno poročilo o Kohezijskem skladu 2002, COM(2003) 697 in Letno poročilo o Kohezijskem skladu 2003, COM(2004) 766.

Posojila EIB so bila v letih 2002 in 2003 skoraj 12 milijard EUR, EIB pa bo imela v obdobju 2004–2010 na voljo približno 50 milijard EUR za posojila projektom TEN-T.

3.3.6 Splošna ocena virov financiranja

Zaključiti je mogoče, da je nacionalno javno financiranje v obdobju 2002–2003 prispevalo največji del naložb v omrežje TEN-T. Skupaj z zasebnim financiranjem je znašalo približno 78 % celotnega zneska naložb v infrastrukturo TEN-T. Čeprav je težko določiti točen znesek zasebnega financiranja (ker je za infrastrukturo v zasebnem sektorju (npr. pristanišča in letališča) težko dobiti podatke o naložbah), ta s skupnega vidika predstavlja sorazmerno manjši delež.

Zato je nacionalno javno financiranje še vedno glavni vir financiranja za projekte, povezane s TEN-T.

V obdobju 2002–2003 je bila pomoč EIB drugi največji vir financiranja, ki zagotavlja skoraj 12 milijard EUR posojil (14,6 %). Financiranje iz drugih skladov Skupnosti (Kohezijski sklad, ESRR, ISPA in proračun TEN-T), je bilo sorazmerno majhno z deleži od 1,2 % (ESRR), 1,3 % (ISPA), 1,4 % (proračun TEN-T) do 3,7 % (Kohezijski sklad).

Tabela 1: Porazdelitev virov financiranja TEN-T v milijonih EUR

	2002	2003	2002–03	v %
Proračun TEN-T	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
Kohezijski sklad	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
EIB	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
ESRR (ocenjeno)	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
Nacionalni proračun in zasebni viri	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
Skupaj	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0 %

SKLEP

Skupne naložbe v omrežje TEN-T v EU-27 v dveletnem obdobju 2002–2003 so pokazale, da so se povprečne letne naložbe v omrežje TEN-T v primerjavi z obdobjem 2000–2001 povečale.

Vendar ker so te naložbe izračunane v stalnih cenah in po razpravah s predstavniki držav članic, je jasno, da so lahko ocenjene naložbe v omrežje TEN-T zavajajoče. Italija je na primer zaradi zelo intenzivnega investicijskega obdobja v letih 2002 in 2003 za TEN-T porabila več kot 22 milijard EUR. Povprečne letne naložbe v teh dveh letih so bile skoraj dvakrat večje v primerjavi s prejšnjimi šestimi leti; poleg tega teh 22 milijard EUR predstavlja več kot 25 % vseh naložb v EU-27. Ob upoštevanju tega dejstva in pri podrobnejšem

analiziranju naložb je očitno, da so se skupne naložbe na državo v primerjavi z razvojem BDP – zlasti v EU-15 – zmanjšale; na Danskem je bilo na primer le 0,09 % BDP porabljenega za TEN-T, v Sloveniji pa je bilo za razvoj omrežja TEN-T dodeljenega približno 1,46 % BDP.

V zvezi s financiranjem je mogoče zaključiti, da je nacionalno javno financiranje še vedno prispevalo daleč največji delež naložb v omrežje TEN-T. Da se optimalizirajo omejena sredstva skladov Skupnosti in olajša usklajeno izvajanje nekaterih projektov, zlasti čezmejnih, je Komisija po sporazumu z zadevnimi državami članicami in posvetovanju z Evropskim parlamentom imenovala „evropske koordinatorje“. Evropski koordinator deluje v imenu in po pooblastilu Komisije ter mora pospešiti izvajanje projektov skupnega interesa.

Zaključitev 30 prednostnih projektov za mednarodni promet do leta 2020 je na splošno načrtovana. Obseg letnih naložb je bil v letih 2002 in 2003 približno 40 milijard EUR. Odprava ozkih grl, zlasti na čezmejnih področjih, še vedno zaostaja in jo je treba izboljšati.