



Bruselj, 19.6.2017
COM(2017) 327 final

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

Poročilo o napredku pri vzpostavljanju omrežja TEN-T v letih 2014 in 2015

Poročilo o napredku pri vzpostavljanju omrežja TEN-T v letih 2014 in 2015

(Besedilo velja za EGP)

1. UVOD

1.1. Glavni rezultati

Na podlagi informacijskega sistema TENtec je trenutno stanje vzpostavljanja prometne infrastrukture omrežja TEN-T v smislu skladnosti z zahtevami iz uredbe TEN-T naslednje: za polovico kazalnikov, ki so trenutno na voljo, med 75 % in 100 %, za preostalo polovico pa je še vedno pod 75 %.

Elektrifikacija, tirna širina in progovna hitrost so v omrežju železniške infrastrukture že v veliki meri usklajene, sistem ERTMS, osna obremenitev in dolžina vlaka pa so še daleč od skladnosti. Tudi na področju cest je skladnost z merili za hitre ceste/avtoceste še vedno pod 75 %. Celinske plovne poti so skoraj popolnoma skladne z zahtevami Mednarodnega prometnega foruma za razred IV, v precejšnji meri pa tudi glede izvajanja rečnih informacijskih storitev, pri čemer je skladnost z merili za dovoljeni ugrez še vedno pod 75 %. 100 % morskih pristanišč je povezanih z železnico, povezanost pristanišč s celinskimi plovnimi potmi razreda CEMT IV pa je še daleč od skladnosti. Nazadnje, povezanost letališč z železnico je še vedno pod 75 % skladnosti.

V tem poročilu so poleg stanja tehničnega vzpostavljanja omrežja TEN-T analizirana tudi prizadevanja na področju finančnih naložb v omrežje TEN-T. V letih 2014 in 2015 so institucije EU iz svojih finančnih virov (tj. TEN-T/IPE, ESRR/KS in posojila EIB) v infrastrukturo jedrnega in celovitega omrežja TEN-T v vseh 28 državah članicah vložile skupno 30,67 milijarde EUR.

Kar zadeva modalne deleže, se o največjem obsegu naložb glede na skupna nepovratna sredstva EU (TEN-T/IPE in ESRR + KS, ki znašajo 16,98 milijarde EUR) poroča na področju železnic, ki je v letih 2014 in 2015 počrpalo kar 51,5 % skupnih izdatkov EU za omrežje TEN-T. Delež naložb v cestno infrastrukturo je dosegel 30,6 % skupnih izdatkov, sledijo mu pristanišča in pomorske avtoceste z 9,2 %, letališča (vključno s SESAR) s 5,5 %, multimodalna infrastruktura z 2,1 % in celinske plovne poti z 1,1 % skupnih izdatkov.

1.2. Ozadje politike

Promet je temelj procesa evropskega povezovanja ter omogoča povezljivost, konvergenco in kohezijo po vsej Uniji. Pametno, trajnostno in v celoti medsebojno povezano prometno omrežje je ključni pogoj za dokončanje in dobro delovanje evropskega enotnega trga ter povezovanje Evrope s svetovnimi trgi. Tako prispeva k evropski agendi na področju gospodarske rasti, delovnih mest in konkurenčnosti.

- Naložbe v infrastrukturo so bistvenega pomena za rast BDP. Po podatkih Mednarodnega denarnega sklada (MDS) se z 1-odstotnim povečanjem porabe za infrastrukturo raven rezultatov v istem letu poviša za približno 0,4 %, štiri leta po

povečanju porabe pa za 1,5 %¹. Če države dobro načrtujejo in vzpostavljajo infrastrukturo, je donos še večji: 2,6 odstotne točke v štirih letih.

- Naložbene vrzeli v prometu: od začetka krize² so povprečne ravni naložb v prometno infrastrukturo v EU precej pod 100 milijardami EUR, čeprav se letne potrebe na svetovni ravni ocenjujejo na približno 1,3 bilijone EUR³, na evropski ravni pa na približno 130 milijard EUR.
- V beli knjigi iz leta 2011 je bilo ocenjeno, da bo treba v obdobju 2010–2030 v evropski promet vložiti 1,5 *bilijona* EUR, da bi se zadostilo pričakovanemu povečanju povpraševanja. Komisija ocenjuje, da bo treba zgolj za dokončanje koridorjev jedrnega omrežja v obdobju 2014–2030 vložiti več kot 700 milijard EUR⁴ za približno 2 500 projektov prometne infrastrukture na območjih posameznih držav članic ali čezmejne infrastrukture več držav članic (čezmejni projekti)⁵. Že do leta 2020 bo treba v celotno omrežje TEN-T vložiti kar 500 milijard EUR, od česar bo treba po ocenah 250 milijard EUR vložiti v infrastrukturo jedrnega omrežja TEN-T.
- Prometna infrastruktura omogoča storitve z dodano vrednostjo, ki skupaj ustvarjajo več delovnih mest in spodbujajo gospodarsko dejavnost. Če se ustavi promet, se ustavi celotno gospodarstvo. Na nedavnem srečanju ministrov za promet skupine G7 na Japonskem je bilo sporočilo jasno: ob trenutni naložbeni vrzeli v naslednjih 30 letih ne bomo mogli rešiti izziva, kako izpolniti velike potrebe po mobilnosti⁶.
- Promet omogoča konkurenčnost in vodilno vlogo EU v svetu. Omejen obseg naložb se kaže v zmanjševanju konkurenčnosti prometne infrastrukture EU, kot izhaja iz najnovejše razvrstitve v poročilu Svetovnega gospodarskega foruma o svetovni konkurenčnosti (Global competitiveness report).

Ob koncu leta 2013 je bil dosežen pomemben mejnik na področju skupne prometne politike. Na predlog Evropske komisije sta se Svet in Evropski parlament dogovorila o novem okviru za razvoj temelja prometne infrastrukture EU, saj sta določila smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (Uredba (EU) št. 1315/2013, v nadaljnjem besedilu: uredba TEN-T⁷). Nadalje, dostop do podpore EU iz Kohezijskega sklada (KS) in Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) za naložbe v omrežje TEN-T je bil povezan z obstojem celovitih prometnih načrtov na regionalni in/ali nacionalni ravni.

¹ MDS, World Economic Outlook, oktober 2014.

² Mednarodni prometni forum (2015), Pregled transporta ITF 2015 (ITF Transport Outlook 2015), OECD Publishing, Pariz.

³ Bela knjiga o prometu (2011). Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. COM(2011) 144 final.

⁴ Komisija zbira podatke o naložbenih potrebah, ki jih v okviru delovnih načrtov koridorjev jedrnega omrežja opredelijo države članice, lokalni in regionalni organi ter upravljavci infrastrukture.

⁵ Študije koridorjev jedrnega omrežja za leto 2016. https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_sl

⁶ Izjava ministrov za promet skupine G7, Nagano, september 2016.

⁷ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

S tem se je v zadnjih letih precej okrepil načrt za novo omrežje prometne infrastrukture, ki zajema vse načine prevoza – železnico, celinske plovne poti, ceste, пристanišča, letališča in druge prometne sisteme – ter opremo za inovativna alternativna goriva in inteligentne prometne rešitve.

V smernicah TEN-T se močno poudarjajo evropske glavne splošne vstopne točke za pomorski in zračni promet, s čimer naj bi se zagotovilo, da evropski trgovinski tokovi niso omejeni (v smislu zmogljivosti, tehnologije ali upravnih postopkov).

S politiko TEN-T se vzpostavljata **celovito** in **jedrno omrežje** za boljšo dostopnost vseh regij do evropskih in svetovnih trgov ter zagotavljanje jasne osredotočenosti na infrastrukturo strateškega pomena. Obe omrežji, jedrno in celovito, sta osredotočeni na povezovanje različnih načinov prevoza, interoperabilnost in usklajen razvoj infrastrukture, zlasti na čezmejnih odsekih, da se vzpostavijo manjkajoče povezave in odpravijo ozka grla. S politiko TEN-T se vzpostavljajo tudi temelji za prihodnost prometnega sistema, predvsem prek možnosti, ki spodbujajo rešitve z nizkimi emisijami, koncepte storitev nove generacije in druga področja tehnoloških inovacij.

Uredba TEN-T določa jasne roke za dokončanje jedrnega omrežja (do leta 2030) in celovitega omrežja (do leta 2050).

V obdobju 2014–2020 je na voljo precejšnja finančna podpora EU, zlasti za naložbene projekte v manj razvitih regijah in državah članicah Unije ter naložbene projekte, ki so v skupnem interesu in imajo dodano vrednost EU.

- V podporo projektom v jedrnem omrežju TEN-T ali tistim, ki so povezani s horizontalnimi prednostnimi nalogami, kot je vzpostavitev sistema ERTMS, je bil vzpostavljen instrument za povezovanje Evrope (IPE) s proračunom 24,05 milijarde EUR, vključno z 11,3 milijarde EUR, namenjene samo državam članicam, upravičenim do podpore iz Kohezijskega sklada.
- Poleg tega je načrtovanih približno 70 milijard EUR sofinanciranja EU iz Kohezijskega sklada (KS) in Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR). V to je zajetih 34 milijard EUR za infrastrukturo omrežja TEN-T in 36 milijard EUR za prometne naložbene projekte, ki se povezujejo s projekti TEN-T ali jih dopolnjujejo.
- Iz programa Obzorje 2020 je 6,3 milijarde EUR dodeljenih za financiranje raziskav in inovativnih projektov v prometnih sektorjih.
- Za premostitev naložbene vrzeli v prometu so na voljo tudi podpora Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI) in tradicionalna posojila EIB. Podporo iz sklada EFSI je mogoče kombinirati z nepovratnimi sredstvi EU iz instrumenta za povezovanje Evrope (IPE), programa Obzorje 2020 ter iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov (skladi ESI).

Da bi evropskim državljanom in oblikovalcem politik lahko poročali o učinkovitosti politike TEN-T, je treba vmesne **rezultate meriti in o njih poročati** ter tako zagotoviti, da bo omrežje TEN-T dokončano v skladu z dogovorjenimi roki. V ta namen člen 49(3) uredbe TEN-T določa, da mora Komisija vsaki dve leti objaviti poročilo o napredku pri vzpostavljanju vseevropskega prometnega omrežja ter ga predstaviti Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij.

To poročilo o napredku je prvo v vrsti dveletnih poročil, ki jih bo Komisija predložila ostalim institucijam EU, kot je predvideno v Uredbi št. 1315/2013. To poročilo je izhodišče postopka rednega in celovitega poročanja na najvišji ravni o tehničnem in finančnem stanju jedrnega in celovitega vseevropskega prometnega omrežja. Tako poročanje bo ustvarilo preglednost, spodbujalo usklajevanje med vsemi vpletenimi stranmi, pomagalo pri načrtovanju in prednostnem razvrščanju naložb ter spodbujalo mobilizacijo potrebnih virov, finančnih in tehničnih, za dokončanje omrežja TEN-T⁸.

2. PODROČJE UPORABE IN METODOLOGIJA

Člen 49(3) uredbe TEN-T določa obseg obveznosti poročanja Komisije. Komisija bi morala analizirati razvoj vseevropskega prometnega omrežja na podlagi informacij o napredku pri izvajanju projektov, ki jih pošljejo države članice, zlasti prek interaktivnega geografskega in tehničnega sistema za vseevropsko prometno omrežje (TENtec). Poleg tega mora dati na voljo informacije o uporabi različnih oblik finančne pomoči za vse načine prevoza ter druge elemente jedrnega in celovitega omrežja v vsaki državi članici. V poročilu bi bilo treba prikazati tudi, kako Komisija usklajuje vse oblike finančne pomoči in tako podpira dosledno uporabo uredbe TEN-T v skladu z njenimi cilji in prednostnimi nalogami.

V tem poročilu sta predstavljeni ocena sofinanciranja iz proračuna EU za naložbe v infrastrukturo omrežja TEN-T ter ustrezna izvedba omrežja v obdobju 2014–2015⁹. Napredek pri uporabi finančne pomoči v obdobju poročanja se meri glede na finančne vire, navedene v uredbi TEN-T in uredbi IPE¹⁰, ter glede na druge vire financiranja, ki so na voljo za vseevropsko omrežje, in sicer proračun, ki je na voljo na podlagi programa TEN-T za obdobje 2007–2013, evropskih strukturnih in investicijskih skladov ter podpore, ki jo zagotavlja Evropska investicijska banka¹¹.

Glede nacionalnih proračunov držav članic pa je treba navesti, da posamezna poročila, ki so jih države članice predložile za leti poročanja 2014 in 2015, na žalost niso bila dovolj kakovostna v smislu primerljivosti rezultatov in točnosti podatkov. Zato v tem poročilu še niso zajete naložbe iz nacionalnih proračunov v omrežje TEN-T, vseeno pa so v njem opredeljeni izzivi poročanja v zvezi z nacionalnimi proračuni. Na tej podlagi so bile sprejete sklepne ugotovitve za prihodnje poročanje (glej poglavje 5 o strategiji poročanja).

Opredeljeni so bili jasno področje uporabe in jasna merila za projekte, o katerih se poroča, da bi se poročanje osredotočilo le na naložbe, ki so dejansko prispevale k vzpostavljanju omrežja TEN-T. Zato področje uporabe tega poročila o napredku zajema izključno gradbene in/ali mešane projekte (gradbene projekte in projektne študije)¹², ki so omogočili razvoj nove infrastrukture ali nadgradnjo/obnovo obstoječe. Glede na navedena merila se finančna pomoč

⁸ Kar se tiče financiranja IPE, so Evropski parlament in države članice redno obveščeni o napredku pri vzpostavljanju, zlasti pri razpisih IPE za zbiranje predlogov.

⁹ V poročilu so zajeti projekti, ki so potekali ali bili dokončani v letih 2014 in 2015, in sicer ne glede na to, kdaj so se začeli.

¹⁰ Oblike finančne pomoči, o katerih je treba poročati, razen tistih, ki se zagotovijo na podlagi smernic TEN-T (IPE), so opredeljene v členu 49(1), zajemajo pa Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj, program Obzorje 2020 ter posojila in finančne instrumente, ki jih vzpostavi Evropska investicijska banka.

¹¹ V izračune je bilo treba vključiti tudi proračun programa TEN-T, saj je več projektov, ki jim je bila finančna pomoč odobrena v obdobju financiranja 2007–2013, v letih 2014–2015 še vedno potekalo.

¹² Področje uporabe tega poročila torej ne zajema študij, saj ne vplivajo neposredno na napredek pri vzpostavljanju omrežja TEN-T.

iz programa Obzorje 2020, v katerem so sredstva običajno na voljo le za dejavnosti raziskav, ne upošteva, temveč je le omenjena v strnjeni obliki v poglavju 4.2.

Poročilo se po eni strani navezuje na študijo, ki so jo izvedli zunanji strokovnjaki¹³, naročila pa jo je Komisija, da bi olajšala pripravo prvega poročila o napredku pri razvoju in vzpostavljanju vseevropskega omrežja. Navedena študija je bila potrebna za obravnavo preostalih podatkovnih vrzeli in reševanje težav v zvezi s kakovostjo podatkov, saj je delo na področju razvoja podatkovne zbirke TENtec in študij koridorjev jedrnega omrežja med pripravo tega poročila še potekalo. Po drugi strani pa so bili uporabljeni podatki, ki so bili v informacijskem sistemu TENtec¹⁴ že na voljo, kolikor je bilo to mogoče za analizo tehničnega izvajanja omrežja TEN-T. Navedeni podatki TENtec večinoma temeljijo na dveh študijah zbiranja podatkov, ki trenutno potekata (sklop 1 o železnicah, cestah in letališčih ter sklop 2 o pristaniščih in celinskih plovnihi poteh). Poudariti pa je treba, da bodo države članice podatke, ki bodo na podlagi navedenih dveh študij zbrani in vneseni v podatkovno zbirko TENtec, predvidoma potrdile do konca leta 2017.

V tej študiji so opredeljeni viri finančnih in tehničnih podatkov, ki so potrebni za ovrednotenje ravni vzpostavitve omrežja TEN-T do konca leta 2015. Podatke o finančnih vidikih so zagotovili Izvajalska agencija za inovacije in omrežja (INEA), Generalni direktorat za regionalno in mestno politiko (GD REGIO) ter Evropska investicijska banka (EIB).

Analiza izvajanja tehničnih parametrov omrežja TEN-T je bila izvedena s primerjanjem informacij in podatkov, shranjenih v informacijskem sistemu TENtec, z naborom ključnih kazalnikov uspešnosti, opredeljenih na podlagi zahtev glede prometne infrastrukture, predvidenih v uredbi TEN-T. To je omogočilo oceno trenutne ravni vzpostavljanja omrežja TEN-T v smislu skladnosti s standardi omrežja TEN-T glede na vrsto omrežja in način prevoza.

Za oceno stanja izvedbe omrežja TEN-T do konca leta 2015 se je raven sporočenih naložb glede na način prevoza primerjala s trenutno ravnijsko tehnično izvedbo, razvidno iz ključnih kazalnikov uspešnosti, izbranih za oceno omrežja prometne infrastrukture.

To prvo poročilo bi bilo treba obravnavati kot delo, ki še poteka in je izhodiščna točka za opredelitev trdnega, zanesljivega in preglednega sistema poročanja o omrežju TEN-T v prihodnosti na podlagi izboljšane merjenja vpliva financiranih naložb.

Sporočene rezultate bi bilo treba razumeti kot informativne, saj sta evidentiranje in opredelitev napredka pri vzpostavljanju omrežja TEN-T nenehni izziv za nacionalne regulativne organe in Komisijo. Trenutno ni vzpostavljen noben skupen sistem ali postopek poročanja, ki bi Komisiji omogočal pridobitev popolnih in usklajenih podatkovnih nizov o projektih TEN-T iz različnih virov na ravni EU in nacionalni ravni.

Zaradi različnih metodologij, načinov izračunavanja, plačilnih shem in oblik podatkov, ki jih uporabljajo organi EU in države članice, obstaja tveganje izpusta ali dvojnega upoštevanja sporočenih projektov, primerljivost podatkov pa je močno omejena. Posledice razlik v

¹³ Študija na podlagi člena 49(3): pregled obstoječih virov informacij/podatkov in podpore za pripravo poročila o napredku pri vzpostavljanju omrežja TEN-T, Panteia, predloženo leta 2016.

¹⁴ V informacijskem sistemu Evropske komisije TENtec so shranjeni tehnični, geografski in finančni podatki za analizo, upravljanje in politično odločanje v zvezi z omrežjem TEN-T in programom financiranja, na katerem temelji (IPE).

sistemih poročanja (na primer neposredno ali deljeno upravljanje sredstev) so znatne vrzeli v informacijah, ki še bolj spodkopavajo zanesljivost sporočenih podatkov¹⁵. V informacijskem sistemu TENtec, ki je sicer najprimernejši vir tehničnih in geografskih podatkov o omrežju TEN-T, pa trenutno poteka postopek povečevanja stopnje vnosa podatkov in izboljševanja kakovosti podatkov. Ti dejavniki lahko negativno vplivajo na zanesljivost postopka analize podatkov v tem prvem poročilu.

V tem smislu je pomembno proučiti morebitne izboljšave pri izvajanju člena 49(1) uredbe TEN-T, ki določa, da morajo države članice Komisijo redno, celovito in pregledno obveščati o doseženem napredku pri izvajanju projektov, vključno z letnimi podatki v zvezi z vsemi projekti, ki prejema sredstva Unije¹⁶.

3. STANJE VZPOSTAVLJANJA OMREŽJA TEN-T: TEHNIČNI NAPREDEK

Z uredbo TEN-T se celovito in jedrno omrežje ustanavlja na podlagi metodologije, ki temelji na objektivnih merilih in količinskih mejnih vrednostih, ki so jih v zakonodajnem postopku¹⁷ uporabili Evropska komisija, Evropski parlament in Svet. Jedrno in celovito omrežje sta povezana z opredeljenimi tehničnimi zahtevami in prednostnimi cilji.

Napredek, dosežen glede izvedbe omrežja TEN-T, je treba oceniti v primerjavi z navedenimi tehničnimi standardi, ob tem pa upoštevati ključne kazalnike uspešnosti. Sestavni del poročanja o napredku so tudi redne posodobitve opredelitve omrežja TEN-T in spremljanje količinskih mejnih vrednosti, ki jih je treba doseči.

3.1. Ključni kazalniki uspešnosti v informacijskem sistemu TENtec

V obdobju 2014–2016 je bilo v študijah koridorjev jedrnega omrežja opredeljenih več ključnih kazalnikov uspešnosti, ki so v skladu z navedenimi tehničnimi zahtevami in so skupni vsem devetim koridorjem jedrnega omrežja. Ciljne vrednosti vsakega ključnega kazalnika uspešnosti so bile opredeljene na podlagi zahtev iz uredbe TEN-T, zlasti ob upoštevanju člena 39. Glavni namen ključnih kazalnikov uspešnosti je meriti razvoj koridorjev omrežja TEN-T v času in spremljati njihove stopnje skladnosti s standardi kakovosti infrastrukture, določenimi v uredbi TEN-T. Preglednica v Prilogi I vsebuje seznam ključnih kazalnikov uspešnosti in metod izračunavanja, s katerimi je bil izmerjen dosežen tehnični napredek na omrežju TEN-T. Zajema tudi različne vrednosti za leto 2015, znane v času priprave tega poročila.

Trenutno sistem TENtec povezuje geografske informacije in podatke o tehničnih parametrih infrastrukture omrežja TEN-T ter uporabniku omogoča enostavno zbiranje informacij in pripravo pravočasnih poročil in zemljevidov, ki zajemajo jedrno in celovito omrežje TEN-T¹⁸.

¹⁵ Natančne informacije glede deleža izdatkov Evropskega sklada za regionalni razvoj in Kohezijskega sklada, namenjenih omrežju TEN-T v obdobju poročanja, na ravni EU med pripravo tega poročila še niso bile na voljo, zato je bilo treba ta delež oceniti.

¹⁶ V tem smislu velja spomniti, da se Evropski sklad za regionalni razvoj in Kohezijski sklad vodita na podlagi deljenega upravljanja med Komisijo in državami članicami.

¹⁷ Metodologija načrtovanja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), delovni dokument služb Komisije, COM(2013) 940 final.

¹⁸ Trenutno je v sistemu TENtec na voljo osem kategorij podatkov: letališča; mostovi; zapornice na jezovih; celinske plovne poti; pristanišča; železnice; ceste In železniško-cestni terminali. Trenutno je za vse te kategorije skupno na voljo več kot 300 tehničnih parametrov.

Navedene zbirke podatkov zajemajo podatke, ki so jih predložile države članice, in Komisiji zagotavljajo sredstvo za opredelitev kritičnih vprašanj, ozkih grl v prometu in vprašanj, povezanih s čezmejno interoperabilnostjo.

Vendar pa je v času priprave tega poročila v sistemu TENtec še vedno manjkalo pomembnih del podatkov za različne odseke in načine prevoza, pojavljale so težave s kakovostjo podatkov (na primer nedoslednosti) ali pa je bilo treba počakati na potrditev držav članic po tem, ko so bili podatki vneseni na podlagi zunanjih študij. Poleg tega se kakovost informacij med posameznimi parametri zelo razlikuje. Stopnja vnosa podatkov je na primer 100 % le pri enem cestnem in enem letališkem kazalniku. Pri železnicah je stopnja vnosa podatkov pri nekaterih osnovnih parametrih (na primer pri elektrifikaciji, tirni širini, osni obremenitvi) razmeroma visoka, pri nekaterih drugih (na primer pri vzpostavljanju sistema ERTMS) pa ostaja nizka. V zvezi z uvedbo sistema ERTMS so podatki v sistemu TENtec trenutno dejansko na voljo le za odseke koridorjev jedrnega omrežja. Pri celinskih plovniških poteh parametri, za katere so podatki trenutno na voljo, omogočajo izračun le nekaterih kazalnikov (trenutno na primer niso na voljo podatki za ključne kazalnike uspešnosti, kot je dovoljena višina pod mostovi). Razpoložljivost in kakovost informacij za pristanišča in tovarne terminale trenutno ostajata razmeroma slabi, zato je treba sporočene rezultate razumeti kot zgolj informativne.

V letih 2015 in 2016 so se začele namenske študije zbiranja podatkov, da bi se izboljšala kakovost podatkov in zvišala stopnja vnosa v sistem TENtec, njihovi rezultati pa bodo znani v letih 2017 in 2018. Poleg tega študije o pomorskih avtocestah in uvedbi sistema ERTMS zajemajo elemente zbiranja podatkov, ki bodo skupaj omogočili celovito pokritost vseh načinov prevoza.

Ko se bo stopnja vnosa podatkov v sistem TENtec zvišala, bo izračun celotnega nabora kazalnikov uspešnosti omogočal celovito in zanesljivo merjenje napredka pri tehničnem vzpostavljanju omrežja TEN-T.

V tem poročilu o napredku je prikazan le tisti del ključnih kazalnikov uspešnosti, ki jih je bilo mogoče izračunati na podlagi podatkov, ki so v sistemu TENtec trenutno na voljo. Poleg tega je treba poudariti, da so bili upoštevani celotni nabori podatkov, ki so trenutno vneseni na podlagi različnih študij TENtec, ne glede na to, ali so države članice zadevne podatke že potrdile ali še ne. To pomeni, da se lahko zanesljivost rezultata končnih podatkov zmanjša zaradi manjkajočih podatkov za nekatere odseke in sestavne dele infrastrukture in/ali nepotrjenih podatkov.

3.2. Tehnično vzpostavljanje omrežja TEN-T glede na ključne kazalnike uspešnosti

Na podlagi sedanjega informacijskega sistema TENtec je trenutno stanje vzpostavljanja prometne infrastrukture v omrežju TEN-T v smislu skladnosti z zahtevami iz uredbe TEN-T naslednja: med 75 % in 100 % za polovico kazalnikov, ki so trenutno na voljo, za drugo polovico pa je še vedno pod 75 %.

Železnice

Iz trenutno razpoložljivih podatkov o železnicah izhaja, da ima 77 % jedrnega železniškega omrežja in 76 % celovitega železniškega omrežja standardno tirno širino 1 435 mm. Približno 81 % omrežja TEN-T (81,3 % jedrnega in 80,6 % celovitega omrežja) je glede elektrifikacije skladnega z zahtevo TEN-T. Ob koncu leta 2015 je sistem ERTMS deloval le na 9,5 % odsekov koridorjev jedrnega omrežja (informacije o ostalih odsekih še niso na voljo), kar kaže na jasno potrebo po več naložbah. V skladu z nedavno sprejetim evropskim načrtom za uvedbo ERTMS je videti, da je bil v poprečju dosežen večji napredek na jedrnem kot na celovitem omrežju, kar je mogoče razumeti kot dober znak učinkovitega prednostnega razvrščanja naložb. Novi Evropski razvojni načrt za ERTMS določa cilje do leta 2023, v skladu s katerimi se opremi približno 30–40 % koridorjev jedrnega omrežja. Leta 2023 bo evropski načrt za uvedbo ERTMS znova posodobljen, tako da bodo za preostali del koridorjev določeni natančni datumi vzpostavitve med letoma 2024 in 2030.

Ceste

Pri cestah je glavni izračunani kazalnik skupno število kilometrov, ki so skladni z vrsto ceste (avtocesta/hitra cesta). Iz rezultatov izhaja, da je s standardom trenutno skladnih 74,5 % jedrnega omrežja, medtem ko v celovitem omrežju zahtevo izpolnjuje le 58,1 % cest. O dostopnosti čistih goriv v sistemu TENtec informacije trenutno niso na voljo, saj je razpoložljivost podatkov omejena, države članice in ponudniki pa nimajo skupnega pristopa. Komisija v okviru direktive o alternativnih gorivih (2014/94/EU) trenutno analizira okvire nacionalnih politik za razvoj trga alternativnih goriv in njihove infrastrukture. Poleg tega je financirala študijo o vlogi čiste energije pri uvedbi prometne infrastrukture (*clean power for transport infrastructure deployment*), katere rezultati so bili nedavno predstavljeni. Pričakuje se, da bodo podrobnejše informacije predstavljene v drugem poročilu o napredku.

Pristanišča in celinske plovne poti

Jedno omrežje pri celinskih plovnih poteh je že 95-odstotno skladno z zahtevami Mednarodnega prometnega foruma za razred IV, 79,6-odstotno skladno glede izvajanja rečnih informacijskih storitev in 68-odstotno skladno glede 2,5-metrskega dovoljenega ugreza.

Kar se tiče morskih pristanišč, kazalnik povezanosti z železnico kaže popolno skladnost z zahtevami TEN-T. Navedeni kazalnik pa bo izpopolnjen, tako da bo zajemal tudi izboljšave, ki so potrebne za povečanje zmogljivosti za tovorni promet. Stopnja povezanosti s celinskimi plovnimi potmi razreda CEMT IV je 46-odstotna v jedrnem in 9-odstotna v celovitem omrežju. Pri podatkih o celinskih plovnih poteh in pristaniščih pa je potrebna previdnost, saj države članice informacij v podatkovni zbirki TENtec še niso potrdile ali pa informacije sploh niso na voljo. V slednjem primeru zato podatki za te ključne kazalnike uspešnosti temeljijo na rezultatih študije iz člena 49(3).

Letališča

Uredba (EU) 1315/2013 glede letališč določa, da obveznost iz člena 41(3), tj. povezanost z infrastrukturo za železniški in cestni promet vseevropskega prometnega omrežja do leta 2050 (razen kadar zaradi fizičnih omejitev taka povezava ni mogoča) in povezanost z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, kadar je to mogoče, ob upoštevanju potencialnega prometa, velja

le za letališča v jedrnem omrežju, ki so v Prilogi II k Uredbi označena z zvezdico (tj. za 38 letališč). Leta 2015 je bilo 23 letališč v jedrnem omrežju od 38 (60,5 %), za katera velja ta obveznost, že povezanih z železnico. Ti podatki temeljijo na zelo zanesljivih podatkih s 100-odstotno stopnjo vnosa podatkov za ta kazalnik.

3.3. Tehnična posodobitev opredelitve omrežja TEN-T

Evropska komisija zagotavlja pozorno spremljanje tehničnih parametrov sestavnih delov infrastrukture omrežja TEN-T. Člen 49(4) uredbe TEN-T dejansko zagotavlja možnost sprejetja delegiranih aktov, da se prilogi I in II prilagodita tako, da se upoštevajo morebitne spremembe v zvezi s količinskimi mejnimi vrednostmi, s katerimi so opredeljeni sestavni deli infrastrukture celovitega omrežja.

Komisija je začela postopek posodobitve na seji odbora TEN-T 30. septembra 2015, na sejah 9. decembra 2015 ter 16. marca in 28. septembra 2016 pa se je ob navzočnosti strokovnjakov Evropskega parlamenta posvetovala s strokovnjaki pristojnih organov držav članic. Na tej podlagi je bil 7. decembra 2016 sprejet delegirani akt, za katerega se pričakuje, da bo začel veljati po dvomesečnem obdobju pregleda, ki velja za Evropski parlament in Svet.

Prilagoditve seznama in zemljevidov za namene navedenega delegiranega akta temeljijo na količinskih mejnih vrednostih, določenih v členih 14, 20, 24 in 27 uredbe TEN-T. Temeljijo na najnovejših ustreznih statističnih podatkih Eurostata, ki so na voljo, ter informacijah o doseženem napredku pri dokončanju omrežja, ki so jih zagotovili države članice in drugi ustrezni viri. Na podlagi tega je bilo predloženih 250 zahtev za spremembe, od katerih jih je bilo v skladu z določbami člena 49(4) navedene uredbe 235 odobrenih in vključenih.

Rezultat prilagoditev je bila vključitev vozlišč v skladu s točko (a) člena 49(4), kot so pristanišča na celinskih plovnih poteh, pomorska pristanišča, železniško-cestni terminali, logistične platforme in letališča. Prilagodilo se je tudi železniško in cestno omrežje ter omrežje celinskih plovnih poti, in sicer na podlagi informacij, ki so jih zagotovile zadevne države članice, da se je v skladu s točko (c) člena 49(4) upošteval doseženi napredek pri dokončanju omrežja. Prilagoditve niso zajele izključitev v skladu s točko (b) člena 49(4), saj bi bila ta ocena upoštevana le, če bi se izvedla šest let po sprejetju uredbe. Uporaba mejnih vrednosti za izključitev bi razkrila primere, ko sestavni deli infrastrukture ne bi dosegli niti prvotno uporabljene mejne vrednosti niti nove mejne vrednosti za vključitev. Zato ti elementi v tej fazi pri tokratni posodobitvi niso bili upoštevani.

4. STANJE VZPOSTAVLJANJA OMREŽJA TEN-T: NAPREDEK PRI NALOŽBAH, PODPRTH S SOFINANCIRANJEM EU

4.1. Uporaba finančne pomoči v letih 2014 in 2015

V letih 2014 in 2015 so institucije EU iz svojih finančnih virov (tj. TEN-T/IPE, ESRR/KS in posojila EIB) v infrastrukturo jedrnega in celovitega omrežja TEN-T v vseh 28 državah članicah skupno vložile **30,67 milijarde EUR**. Navedeni skupni znesek naložb EU zajema le naložbe, ki so povezane z gradbenimi projekti in mešanimi gradbenimi projekti/projektnimi študijami. Poleg tega je bilo v letih 2014 in 2015 projektnim študijam dodeljene približno 1,1 milijarde EUR finančne pomoči EU, odobrene na podlagi sporazumov o dodelitvi nepovratnih sredstev. Od tega je bilo približno 931,5 milijona EUR odobrenih na podlagi IPE – promet, 160,1 milijona EUR pa na podlagi programa TEN-T. Poleg tega je bilo v

letih 2014 in 2015 v okviru programa Obzorje 2020 512,9 milijona EUR dodeljenih raziskovalnim projektom na področju prometa.

IPE

Kar zadeva izdatke iz nekdanjega programa TEN-T in sedanjega instrumenta za povezovanje Evrope, nepovratna sredstva znašajo 7 % skupnih naložb EU v infrastrukturo omrežja TEN-T. Čeprav v obdobju poročanja izdatki IPE/TEN-T znašajo le 2,1 milijarde EUR¹⁹, je treba opozoriti, da je za 263 projektov, izbranih v prvem razpisu IPE za zbiranje predlogov v letu 2014, predvidene približno 12,7 milijarde EUR, za 189 projektov, izbranih na podlagi drugega razpisa IPE za zbiranje predlogov v letu 2015 (pravno zavezujoči leta 2016), pa še dodatne 6,6 milijarde EUR. Poleg tega je Komisija (prek proračuna IPE) podprla ukrepe za podporo programov, osredotočene na pripravo projektov, izboljšanje zmogljivosti nacionalnih uprav in podporo vzpostavitvi koridorjev jedrnega omrežja. Zato je mogoče predvidevati, da se bo delež IPE v skupnih izdatkih EU za omrežje TEN-T v naslednjih letih močno povečal, ko bo več projektov v fazi izvajanja.

SKLADI ESI

Skoraj polovico podpore EU za vzpostavitev v letih 2014 in 2015 sta prispevala Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) in Kohezijski sklad (KS), ki sta skupaj zagotovila približno 48 % (oziroma 14,8 milijarde EUR) celotne podpore EU naložbam v omrežje TEN-T. V navedenem deležu KS ni upoštevan delež dodeljenih sredstev Kohezijskega sklada, ki je bil prenesen v podporo projektom na področju prometa v jedrnem omrežju na podlagi IPE²⁰.

Opozoriti je treba, da je zgoraj navedeni proračunski delež evropskih strukturnih in investicijskih skladov (skladov ESI) približek, saj natančni podatki o dejanskih izdatkih v zvezi z omrežjem TEN-T v letu 2015 na ravni EU ob pripravi tega poročila niso bili na voljo.

Poleg dejanskih izdatkov je treba opozoriti, da so zaveze skladov ESI v okviru programskega obdobja 2014–2020 za projekte, povezane z omrežjem TEN-T, za leti 2014 in 2015 ocenjene na približno 8 milijard EUR.

EIB in EFSI

Sporočeni obseg posojil EIB, ki so bila sklenjena v letih 2014 in 2015, znaša 13,7 milijarde EUR, v obdobju poročanja pa je bilo z njimi podprtih 69 ukrepov na področju prometa v omrežju TEN-T.

Evropski sklad za strateške naložbe (EFSI) je bil ustanovljen novembra 2014. Obdobje 2014–2015 je bilo večinoma namenjeno vzpostavljanju novih instrumentov ter različnih pobud in ukrepov, predvidenih na podlagi treh stebrov naložbenega načrta za Evropo.

Mobilizirani nacionalni viri

¹⁹ V obdobju poročanja je bilo iz proračuna IPE/TEN-T podprtih skupno 298 projektov, ki so prejeli 2,1 milijarde EUR.

²⁰ Za uspešnejši zaključek projektov na področju prometa (zlasti čezmejnih) z visoko evropsko dodano vrednostjo je bil del dodeljenih sredstev Kohezijskega sklada (11 305 500 000 EUR) prenesen za financiranje projektov na področju prometa v jedrnem prometnem omrežju ali projektov na področju prometa, povezanih s horizontalnimi prednostnimi nalogami v državah članicah, ki so upravičene do financiranja iz Kohezijskega sklada na podlagi IPE.

Opozoriti je treba, da so za projekte prometne infrastrukture, za katere sofinanciranje EU znaša od 20 % do 85 %, potrebna dodatna sredstva, ki se pogosto zagotovijo z nacionalnim financiranjem držav članic. Da bi države članice lahko koristile sredstva EU, dodelijo precej nacionalnih proračunskih sredstev projektom, ki podpirajo prednostne naloge EU. V letih 2014 in 2015 je bilo 2,1 milijarde EUR iz proračuna IPE/TEN-T sofinanciranih z več kot 6 milijardami EUR naložb iz drugih virov, predvsem iz nacionalnih proračunov držav članic.

4.2. Krepitev strateškega okvira za naložbe na področju prometa

Ob koncu leta 2013 je bil sprejet dogovor o novem načrtu za razvoj temelja prometnega sistema EU, ko sta Evropski parlament in Svet sprejela revidirane smernice za omrežje TEN-T. Sprejeta je bila zaveza za razvoj prometne infrastrukture, katere izvajanje na terenu bo trajalo desetletja, zahtevalo po ocenah 1,5 bilijona EUR naložb ter vključevalo številne zasebne in javne zainteresirane strani. Pri tako velikem, zapletenem in dragem podvigu je potrebna trdna osnova za politične in naložbene odločitve.

V letih 2014 in 2015 je bilo veliko prizadevanj usmerjenih v krepitev strateškega okvira za projekte na področju prometa, ki presega določbe uredbe TEN-T, in posledično izboljšanje varnosti načrtovanja za vlagatelje.

Države članice so se na podlagi predloga evropskih koordinatorjev dogovorile o podrobnih delovnih načrtih za devet koridorjev jedrnega omrežja TEN-T. Evropski načrt za uvedbo ERTMS je bil sprejet decembra 2016 in evropski koordinator je predložil podrobni načrt izvajanja pomorskih avtocest²¹.

Precejšen del proračuna IPE je bil namenjen projektom prometne infrastrukture na omrežju TEN-T in je finančno podporo zagotavljal zlasti jedrnemu omrežju ter horizontalnim projektom in dejavnostim, navedenim v delu I Priloge k uredbi IPE. Da bi se prizadevanja v tem smislu osredotočila, imajo prednost projekti v skupnem interesu, kot so opredeljeni v uredbi TEN-T.

Podobno se podpora iz Kohezijskega sklada in ESRR zagotovi omrežju TEN-T in drugi prometni infrastrukturi, ki je bila opredeljena kot prednostna za razvoj omrežja TEN-T in/ali zadevno državo članico in regijo.

V letih 2014 in 2015 je bilo veliko prizadevanj usmerjenih v dokončanje načrtovanja programov za obdobje 2014–2020: Kohezijski sklad in ESRR bosta v naslednjih letih še naprej trdno podpirala razvoj omrežja TEN-T (približno 34 milijard EUR), zlasti v manj razvitih državah članicah in regijah, kjer bo potrebnega še veliko truda, da bodo dodani manjkajoči členi in odpravljena ozka grla v prometnih omrežjih. Poleg tega bodo skladi ESI podpirali nacionalne, regionalne in lokalne projekte prometne infrastrukture, ki niso v omrežju TEN-T, ter pri nabavi tirnih vozil.

To je ključnega pomena za vzpostavitev nemotenega prometnega sistema „od vrat do vrat“, ki bo ustrezal potrebam prometa na velike razdalje in čezmejnega prometa ter lokalne mobilnosti. V vseh državah članicah bo kohezijska politika podpirala prehod na multimodalen, inteligen in bolj trajnosten prometni sistem.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2017-01-11-transport-infrastructure-second-generation-work-plans-11_sl

Poleg tega so v 20 državah članicah razvili celovite nacionalne in regionalne prometne načrte, vključno z zreli projektnimi strukturami in ukrepi za krepitev zmogljivosti uprav in upravičencev, kot se zahteva s predhodno pogojenostjo za prejem finančne podpore iz KS in ESRR na podlagi tematskega cilja 7 (trajnostni promet).

Priprava teh celovitih prometnih načrtov je bila pomemben korak naprej: v njih je natančno določeno, kako se bo omrežje TEN-T razvijalo v 20 državah članicah in številnih regijah Unije (kjer KS/ESRR zagotavljata sofinanciranje). Poleg tega zagotavljata tudi temelj za uravnotežen in dopolnjujoč razvoj infrastrukture, ki ni del omrežja TEN-T, na nacionalni, regionalni in lokalni ravni. To je pomemben korak pri zagotavljanju, da razvoj omrežja TEN-T ne poteka ločeno, ampak kot del splošnega prizadevanja za vzpostavitev nemotenega sistema „od vrat do vrat“, ki omogoča promet na velike razdalje in čezmejni promet ter lokalno mobilnost.

V zvezi s tem je treba navesti tudi, da je Komisija leta 2013 predstavila nov koncept razvoja načrtov trajnostne mobilnosti v mestih. V programskem obdobju 2014–2020 bodo številna mestna območja prejela podporo Kohezijskega sklada in ESRR za pripravo in izvajanje teh načrtov. V podporo čisti prometni infrastrukturi v mestih in njeni promociji je bilo načrtovane približno 12,5 milijarde EUR, ob tem pa še približno 3,5 milijarde EUR za inteligentne prometne sisteme in mehko mobilnost. Te naložbe bodo v pomoč pri izboljšanju učinkovitosti mestnih vozlišč, zmanjšanju zastojev in odpravi ozkih grl v omrežju TEN-T ter izboljšanju poveztivosti na zaključnih delih odsekov.

4.3. Mobilizacija zasebnega kapitala za vzpostavitev omrežja TEN-T

Kljub velikim finančnim prispevkom EU za prometno infrastrukturo v omrežju TEN-T pa se morajo z glavnimi finančnimi izzivi še vedno spoprijemati države članice. Razvoj trajnostnih in zadostnih virov financiranja (javnih in zasebnih) je ključnega pomena za premagovanje trenutnega pomanjkanja financiranja.

Podpora Kohezijskega sklada, ESRR in IPE je sicer precejšnja (približno 60 milijard EUR za naložbe v omrežje TEN-T v obdobju 2014–2020), vendar glede na naložbene potrebe, opredeljene za jedrno in celovito omrežje, razmeroma skromna. Zato je za zagotovitev največjega učinka sredstev potrebna usklajena in ciljna uporaba tako nepovratnih sredstev kot tudi finančnih instrumentov, kadar lahko spodbudijo zasebne naložbe.

Zaradi predhodnih pogojenosti za promet so pripravljeni učinkoviti okvirni pogoji za naložbe skladov ESI v prometni sektor (celoviti nacionalni ali regionalni prometni načrti in zadostna upravna zmogljivost). S temi okvirnimi pogoji se podpira načrtovanje javnih in zasebnih naložb v promet. Realna in zrela struktura za projekte s podporo KS/ESRR, ki so bili razviti v okviru te naloge, je osnova za usklajevanje, sinergije in dopolnjevanja z IPE in EFSI.

Zasebno financiranje pogosto temelji na programih javno-zasebnega partnerstva. Sredstva EU (kot je IPE) je mogoče uporabiti za izboljšanje profilov tveganja in okrepitev pogodbenih ureditev javno-zasebnih partnerstev in posledično povečanje njihove tržljivosti. Na ta način nosilci upravičenih infrastrukturnih projektov privabljajo dodatno zasebno financiranje od institucionalnih vlagateljev, kot so zavarovalnice in pokojninski skladi. Sklade ESI je mogoče uporabiti za podporo strateškim infrastrukturnim projektom, ki združujejo druga finančna sredstva v obliki nacionalnega javnega in zasebnega sofinanciranja, financiranja, ki ga

zagotovi EIB, ali v zadnjem času financiranja, zagotovljenega s sposobnostjo EFSI za prevzemanje tveganj²².

Komisija uporablja inovativne rešitve financiranja, ki jih je mogoče oblikovati v številne različne vrste instrumentov podpore, na primer prek instrumentov delitve tveganja, ki se izvajajo skupaj z Evropsko investicijsko banko, da bi okrepil, kjer je mogoče, učinek finančnega vzvoda sredstev EU (KS, ESRR, IPE) na druge vire financiranja. Taki instrumenti lahko mobilizirajo obseg naložb, ki znaša od šest- (naložba v kapital) do petnajstkrat toliko (instrumenti delitve tveganj, kot so projektne obveznice) kot nepovratna sredstva. Inovativne rešitve financiranja, ki jih je predlagala Komisija, temeljijo na izkušnjah s predhodnimi instrumenti, predvsem s skladom Marguerite in jamstvom za posojilo za vseevropsko prometno omrežje TEN-T (LGTT).

Najopaznejši primer takega instrumenta je pilotna faza pobude za projektne obveznice, ki je bila izvedena na podlagi programa IPE v treh sektorjih: v prometu, energiji in IKT. Mehanizem privablja dodatno financiranje, kar nosilcu projekta ali morebitnemu prihodnjemu upravičencu omogoča pridobitev posojila na kapitalskih trgih (v obliki obveznic) za financiranje vseevropskih infrastrukturnih projektov z visoko dodano vrednostjo EU.

V letih 2014 in 2015 je bila ta podpora iz mehanizma pobude za projektne obveznice odobrena za podaljšanje avtoceste A7 v Nemčiji²³, izgradnjo nove avtocestne povezave A11 v Belgiji²⁴ in razširitev pristanišča Calais v Franciji. Slednje je tudi prvi primer kombinirane uporabe inovativnih finančnih instrumentov (pobude za projektne obveznice) in nepovratnih sredstev IPE²⁵.

Cilj dolžniškega instrumenta IPE z Evropsko investicijsko banko, ki deluje od julija 2015, je podpreti projekte v skupnem interesu, kadar lahko instrument olajša dostop do dolžniškega kapitala pri komercialnih posojilnih institucijah, institucionalnih vlagateljih ali prednostnih posojil Evropske investicijske banke.

Komisija z nadaljnjimi ukrepi zagotovi učinkovito izkoriščanje sinergij med sredstvi EU in podporo Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI), da se mobilizira zasebno financiranje strateških prometnih naložb v EU. Komisija je že objavila praktične smernice²⁶ o tem, kako kombinirati sklade ESI in EFSI, da se dopolnjujejo, ter še naprej poenostavlja skupni okvir za razvoj take diverzifikacije virov finančnih sredstev in financiranja. V letu 2015 so bili sklenjeni štirje prometni projekti EFSI, še nadaljnji trije pa odobreni, kar je skupaj več kot 1,5 milijarde EUR v posojilih EU²⁷.

Primer kombiniranja virov nepovratnih sredstev na podlagi IPE in sredstev, ki jih je omogočil EFSI, je projekt o dostopnosti pristaniške infrastrukture (Accessibility Ports Infrastructure) v Španiji. Jamstvo EFSI je EIB in ICO (nacionalna spodbujevalna banka) omogočilo zagotovitev podpore v obliki posojil skupini projektov o dostopnosti pristanišč v Španiji, da bi

²² Financiranja EIB s podporo EFSI pa ni mogoče šteti za nacionalno sofinanciranje.

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 Projektne obveznice so pripomogle k znižanju stroškov dolga in s tem k zmanjšanju potrebe po javni podpori, z nepovratnimi sredstvi IPE pa so se pokrili preostali upravičeni stroški za dejavnosti z visoko dodano vrednostjo EU.

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>.

se v obdobju 2015–2020 povežalo 13 vnaprej opredeljenih pristanišč vseevropskega prometnega omrežja. Celotni obseg naložb (povezan s tistim delom projekta, ki se je financiral iz EFSI) znaša 425 milijonov EUR. Navedena posojila EIB in ICO je dopolnilo sofinanciranje, ki ga je IPE zagotovil za nekatere od teh projektov²⁸.

Komisija razvija inovativen mehanizem združevanja, tj. kombiniranja nepovratnih sredstev programa Instrument za povezovanje Evrope ter instrumentov, ki so na voljo na podlagi Evropskega sklada za strateške naložbe in zasebnega financiranja. Komisija je 8. februarja 2017 objavila delovni program in razpis za zbiranje predlogov, katerih namen je združiti 1 milijardo EUR nepovratnih sredstev IPE s financiranjem EFSI ali drugimi viri zasebnega kapitala.

5. OPREDELITEV STRATEGIJE POROČANJA

V tem prvem poročilu o napredku bi moral biti predlagan tudi mehanizem spremljanja in poročanja, ki bi Komisiji omogočil izpolnitev obveznosti poročanja, kot je opredeljena v členu 49(3) uredbe TEN-T. To zlasti pomeni okrepitev strategije, ki se uporablja za poročanje držav članic na podlagi člena 49(1) in (2) smernic TEN-T. V strategiji se upoštevajo vsi razpoložljivi viri informacij in podatkov ter je skladna z uporabo uredbe TEN-T, njenimi cilji in prednostnimi nalogami, da se tako vzpostavijo trdni in jasni mehanizmi spremljanja in poročanja.

Iz pomanjkljivosti, opredeljenih v tem poročilu, izhaja, da je treba kakovost informacij in uporabljenih metodologij za zbiranje in obdelavo podatkov na ravni EU še izboljšati. Komisija bo v prihodnje kot del svoje strategije poročanja uporabila skupno in vnaprej izpolnjeno predlogo za zbiranje podatkov o finančnih virih EU ter tako zagotovila potrebno uskladitev podatkov. To bi moralo omogočiti vzpostavitev skupne in usklajene podatkovne zbirke, v kateri bi se zbirale vse zadevne informacije o projektih TEN-T, financiranih s sredstvi EU, ki so pridobljene od zadevnih organov držav članic. V zvezi s tem je treba opozoriti, da EUROSTAT ne zbira podatkov o izdatkih za prometno infrastrukturo in posebej za omrežje TEN-T, saj za to ni ustrezne pravne podlage.

Poleg tega bi moral mehanizem poročanja Komisiji omogočiti, da navede, kako različni vložki (na primer sredstva EU, financiranje EIB, zasebni skladi s finančnim vzvodom) omogočajo izvedbo rezultatov (na primer zgrajena infrastruktura, vzpostavljen ITS) ter s tem nazadnje prispevajo k merjenju rezultatov (na primer učinkovitost prometa, zmogljivost za prevoz potnikov/tovora, varnost, razogljičenje) in ocenjenih vplivov (na primer rast, delovna mesta). Ta analiza bi temeljila na oceni, pripravljeni v okviru delovnih načrtov koridorjev jedrnega omrežja.

Druga ključna ovira razvoja omrežja TEN-T je pomanjkanje skupnega vira zanesljivih informacij o trenutnem stanju omrežja, njegovem razvoju ter tekočih projektih in naložbah. To zahtevo bi bilo treba obravnavati v okviru informacijskega sistema TENtec. Sistem TENtec že vzpostavlja usklajen informacijski sistem za prometno infrastrukturo, ki temelji na trdni pravni podlagi²⁹.

²⁸ <http://www.eib.org/projects/pipelines/pipeline/20150115>.

²⁹ V členu 49 uredbe TEN-T (1315/2013) sta določeni zahtevi, da morajo države članice sporočati letne podatke sistemu TENtec, Komisija pa mora zagotoviti, da je sistem TENtec zlahka dostopen.

Ker se omrežje TEN-T z vzpostavljanjem jedrnega in celovitega omrežja razvija, je treba s pravočasnim vnašanjem kakovostnih podatkov v sistem TENtec zagotoviti razpoložljivost in celovitost informacij. Splošna potreba po izboljšanju, ki je opredeljena v tem poročilu, je osredotočena predvsem na povišanje stopnje vnosa podatkov v sistem. V sodelovanju z državami članicami ter znotraj zadevnih institucij in organov EU je treba povečati vsebnost informacij ter izboljšati njihovo točnost, celovitost in doslednost.

Cilj študij, ki jih je začela Komisija, je zagotoviti, da je v sistemu TENtec na voljo visokokakovosten in zadosten nabor podatkov o stanju infrastrukture omrežja TEN-T. Cilj trenutnega zbiranja podatkov v sistemu TENtec sta ocena in preverjanje kakovosti in skladnosti obstoječih podatkov v sistemu TENtec. V študijah se tudi upošteva vnaprej določen načrt zbiranja podatkov, da se opredelijo vsi zadevni viri podatkov glede na državo in tehnični parameter. Podatki se zbirajo glede na geografski odsek omrežja in vozlišče ter so zelo podrobni. Prva faza postopka zbiranja podatkov se končuje in bo državam članicam omogočila potrditev na novo vnesenih podatkov. Študije bodo zaključene do konca leta 2017, s čimer bodo v sistemu TENtec posodobljeni podatki za leti 2014 in 2015. V naslednjem poročilu o napredku bodo ponovno izračunani kazalniki tehničnih parametrov, saj se pričakuje, da bodo podatki bolj kakovostni.

Dolgoročno gledano je ključnega pomena, da države članice redno vsako leto dopolnijo informacije o infrastrukturi omrežja TEN-T. Študije TENtec bodo Komisiji zagotovile dokumentacijo o virih podatkov in metodologiji, ki je bila uporabljena za opredelitev vsakega parametra, kar bo omogočilo preprosto posodabljanje podatkovne zbirke. To bi moralo državam članicam v prihodnje olajšati vnos zahtevanih informacij. Poleg tega trenutni postopek poročanja kaže, da bi bilo treba razviti samodejno nalaganje podatkov.

Dokler tehnični podatki v sistemu TENtec niso popolni, bi bilo treba vse odseke in sestavne dele infrastrukture, ki v sistemu niso bili posodobljeni, obravnavati kot neskladne z zahtevami glede omrežja TEN-T. Tako bi se izognili primerom, ko kazalnik za neki sestavni del infrastrukture zaradi nizke stopnje vnosa podatkov kaže popolno skladnost s standardi omrežja TEN-T.

Tudi določitev jasnega časovnega razporeda za predložitev prihodnjih poročil o napredku bi olajšala dveletno poročanje o napredku pri vzpostavljanju omrežja TEN-T. Za zbiranje, obdelavo in analizo finančnih in tehničnih podatkov iz dveletnega obdobja vzpostavljanja omrežja TEN-T je potrebnega precej časa in virov. Velik del finančnih informacij je na razpolago ob koncu drugega ali tretjega leta po dodelitvi sredstev. Podobno se pogosto z zamudo sporočajo tudi tehnični podatki o infrastrukturi, ki je bila na novo zgrajena ali posodobljena, pri čemer lahko ti podatki vsebujejo nepopolne ali napačne informacije. Komisija si zaradi tega prizadeva za uporabo pravila „n + 2“, da bi lahko izdala poročilo o napredku dve leti po koncu vsakega obdobja poročanja in tako predložila zanesljivo, primerljivo in zbirno analizo (primerjava s predhodnimi obdobji poročanja) dveletnega napredka pri vzpostavljanju omrežja TEN-T.

Ocena obstoječih podatkov iz sistema TENtec je Komisiji dala tudi prve zamisli o tem, kako izboljšati metodologijo za analizo podatkov sistema TENtec in jo nadalje razviti. Komisija v okviru tekočih študij koridorjev jedrnega omrežja trenutno analizira vpliv infrastrukture omrežja TEN-T na okolje in podnebne spremembe ter na rast in delovna mesta. Poleg tega bo izvedena študija o skupnem vplivu na rast in delovna mesta, ki bi se lahko uresničil z vzpostavitvijo jedrnega omrežja TEN-T. Ta analiza bo podlaga za opredelitev novih ključnih kazalnikov uspešnosti za projekte, ki bi jih bilo mogoče v prihodnjih poročilih o napredku

dodati sedanjim tehničnim zahtevam. To bo treba nadalje proučiti v naslednjem poročilu o napredku, ko bosta stopnja vnosa podatkov in njihova kakovost v sistemu TENtec precej izboljšani.

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

V členu 49(3) uredbe TEN-T se kot končni element poročila o napredku omrežja TEN-T od Komisije zahteva analiza razvoja vseevropskega prometnega omrežja. V skladu s tem se v tem zadnjem poglavju primerjata stopnja naložb v izvedbo projektov, kot je navedena v poglavju 4, in stanje tehnične vzpostavitve, ki je opisano v poglavju 3, da bi se tako predložila ocena skupnega napredka, doseženega pri razvoju omrežja TEN-T v letih 2014 in 2015. Iz analize izhajajo sklepne ugotovitve glede jedrnega in celovitega omrežja, dobljene na podlagi ocene izvedbe omrežja in izpeljave sklepnih ugotovitev o stopnjah naložb ter doseženih rezultatih v smislu skladnosti infrastrukture.

Če se finančna podpora EU (nepovratna sredstva) za razvoj omrežja TEN-T razdeli po modalnih deležih, je največji obseg naložb sporočen na področju železnic, ki so v letih 2014 in 2015 počrpale kar 51,5 % skupnih izdatkov. Delež naložb v cestno infrastrukturo je dosegel 30,6 % skupnih izdatkov, sledijo mu pristanišča in pomorske avtoceste z 9,2 %, letališča (vključno s SESAR) s 5,5 %, multimodalna infrastruktura z 2,1 % in celinske plovne poti z 1,1 % skupnih izdatkov.

Najvišja stopnja naložb, sporočena za železnice (51,5 % celotnega obsega naložb), je v skladu z nižjimi stopnjami skladnosti pri polovici kazalnikov železnic (manj kot 75 % glede sistema ERTMS, osne obremenitve in dolžine vlaka) in s splošnim ciljem politike TEN-T, ki je podpora nizkoogljičnim in trajnostnim načinom prevoza. To je še dodatno potrjeno s podporo, ki je bila dodeljena na podlagi omrežja TEN-T in instrumenta za povezovanje Evrope, saj je bilo v letih 2014–2015 za podporo železniškim projektom skupno dodeljenega več kot dvakrat toliko financiranja kot vsem ostalim načinom prevoza skupaj (70 % skupnih izdatkov TEN-T/IPE).

Pri cestah kazalniki tehnične skladnosti dosegajo le 75 % za jedrno omrežje in 58 % za celovito omrežje. Glede na to je stopnja naložb razmeroma visoka in znaša 30,6 % skupnih izdatkov. V poprečju so bile naložbe v cestno infrastrukturo višje v kohezijskih državah članicah, kot dokazujejo razmeroma veliki finančni prispevki, dodeljeni na podlagi ESRR in Kohezijskega sklada. V nasprotju s tem je v letih 2014 in 2015 delež izdatkov TEN-T/IPE za cestno infrastrukturo znašal le 3 %.

Stopnja naložb v celinske plovne poti je bila zelo nizka, saj je znašala le 1,1 % celotnega obsega naložb v omrežje TEN-T (na podlagi zavez IPE v letih 2014 in 2015 pa se pričakuje, da se bo ta številka povečala). Skladnost za izvajanje rečnih informacijskih storitev je že 79-odstotna in za razred CEMT IV 95-odstotna, dovoljenemu ugrezu pa do skladnosti manjka še razmeroma veliko (68-odstotna skladnost), kar morda kaže na potrebo po več naložbah v infrastrukturo celinskih plovni poti v prihodnje. V zvezi s tem bi bilo treba proučiti povečanje financiranja EU.

Na podlagi podatkov v sistemu TENtec je povezanost morskih pristanišč z železnico že dosegla polno skladnost za jedrno in celovito omrežje. V številnih primerih pa so še vedno težave z zmožljivostjo na odsekih železnic, ki vodijo v pristanišča. Z 9,2-odstotnim deležem naložb ni bila rešena težava povezav s celinskimi plovnimi potmi razreda CEMT IV, na katerih znaša stopnja skladnosti 46 % za jedrno in le 9 % za celovito omrežje.

Pri letališčih ostaja stopnja naložb razmeroma nizka (5,5 %), čeprav je stopnja skladnosti glede povezav z železnico na jedrnem in celovitem omrežju zelo nizka (35,5 % oziroma 12,2 %).

Na splošno je mogoče sklepati, da so v večini primerov za dosego ciljev uredbe TEN-T še potrebne znatne izboljšave in znatne naložbe.

Ne glede na to domnevo pa iz tega poročila izhaja dokaj pozitivna podoba napredka, ki je bil že dosežen na jedrnem in celovitem omrežju TEN-T. Velik del omrežja TEN-T že zdaj kaže visoko stopnjo skladnosti z zahtevami iz uredbe TEN-T. Stopnja izdatkov iz virov EU za različne sestavne dele infrastrukture na splošno ustreza naložbenim potrebam in ponazarja cilje prometne politike omrežja TEN-T, kot so izboljšana dostopnost, povezovanje različnih načinov prevoza, interoperabilnost, trajnost, zmanjšanje emisij, varstvo okolja in spodbujanje inovativnih rešitev mobilnosti. V prihodnjih poročilih bo treba podrobno analizirati stopnjo naložb na ravni držav članic ter dopolniti zgoraj navedeno sliko v smislu prednostnih naložb in finančnih potreb v zvezi s tehnično skladnostjo omrežja.

Skratka, iz prvih dveh let izvajanja novega pristopa k politiki izhaja, da je bilo uspešno vzpostavljenih veliko različnih instrumentov za vzpostavitev omrežja TEN-T. Doseženi napredek pri izvajanju projektov v navedeni namen je treba zdaj skrbno in stalno spremljati ter tako zagotoviti, da bo jedrno omrežje, vključno s koridorji jedrnega omrežja, dokončano do leta 2030, celovito omrežje pa do leta 2050.

Priloga 1: Ključni kazalniki uspešnosti in metoda izračuna, uporabljena za merjenje tehničnega vzpostavljanja omrežja TEN-T

<i>Način prevoza</i>	<i>Kazalnik</i>	<i>Potniški (P) Tovorni (T)</i>	<i>Enota</i>	<i>Izračun</i>	<i>Cilj (leta 2030 za jedrno) (leta 2050 za celovito)</i>	<i>Vrednost leta 2015</i>	<i>Stopnja vnosa podatkov</i>	<i>Opombe</i>
Železniški promet	Elektrifikacija	P/T	%	Kilometri elektrificiranega železniškega omrežja kot delež kilometrov zadevnega železniškega omrežja	100 %	81,3 % (jedrno) 80,6 % (celovito)	95,9 % (jedrno) 96,2 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na podlagi študije TENtec (sklop 1), ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile.
	Tirna širina 1 435 mm	P/T	%	Standardna tirna širina (1 435 mm) kot delež (%) kilometrov zadevnega železniškega omrežja	100 %	77 % (jedrno) 75,8 % (celovito)	98,2 % (jedrno) 98,7 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na podlagi študije TENtec (sklop 1), ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile.
	Vzpostavljanje sistema ERTMS	P/T	%	Dolžina trajnega delovanja sistemov ERTMS in GSM-R na železniškem omrežju kot delež kilometrov zadevnega železniškega omrežja	100 %	9,5 % odsekov koridorjev jedrnega omrežja	96,5 % (koridorjev jedrnega omrežja)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih prek skupine za vodenje uvajanja sistema ERTMS, ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile. Podatki so navedeni le za odseke koridorjev jedrnega omrežja. Zbirajo se nadaljnji podatki na

								podlagi študije ERTMS.
	Progovna hitrost (≥ 100 km/h)	T	%	<i>Dolžina tovornih prog in prog za mešani promet, ki omogočajo najvišjo delovno hitrost, ki je enaka ali presega 100 km/h, kot delež kilometrov zadevnega železniškega omrežja brez omejitve obremenitve.</i>	100 %	86,8 % (jedrno) 86,6 % (celovito)	89,4 % (jedrno) 86,9 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na podlagi študije TENtec (sklop 1), ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile.
	Oсна obremenitev ($\geq 22,5$ t)	T	%	<i>Dolžina tovornih prog in prog za mešani promet, na katerih je dovoljena osna obremenitev enaka ali presega 22,5 tone, kot delež kilometrov zadevnega železniškega omrežja.</i>	100 %	66,8 % (jedrno) 66,6 % (celovito)	97,5 % (jedrno) 97,5 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na podlagi študije TENtec (sklop 1), ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile.
	Dolžina vlaka (≥ 740 m)	T	%	<i>Dolžina tovornih prog in prog za mešani promet, na katerih je dovoljena dolžina vlaka enaka ali večja od 740 m, kot delež kilometrov zadevnega železniškega omrežja.</i>	100 %	46,5 % (jedrno) 46,6 % (celovito)	79,9 % (jedrno) 76,2 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na podlagi študije TENtec (sklop 1), ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile.
Cestni promet	Hitre ceste/avtoceste	P/T	%	<i>Kilometri cestnega omrežja, v katerem so ceste razvrščene kot</i>	100 %	74,5 % (jedrno) 58,1 % (celovito)	100 % (jedrno) 100 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na

				<i>avtoceste ali hitre ceste, kot delež (%) kilometrov odsekov cest.</i>				podlagi študije TENtec (sklop 1), ki jih je predhodno potrdila ERA, države članice pa jih še niso potrdile.
	Razpoložljivost čistih goriv	P/T		<i>Število črpalk za gorivo, ki omogočajo priključek na električno omrežje, vodik, tekoča biogoriva, utekočinjeni/stisnjeni zemeljski plin, biometan ali utekočinjeni naftni plin ob cestnih odsekih ali v oddaljenosti 10 km od njihovih priključkov (enota je navedena v absolutni vrednosti, ne v odstotkih).</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Razpoložljivost podatkov je trenutno omejena. Države članice morajo predložiti letne načrte za izgradnjo infrastrukture za čista goriva. Ta naloga še poteka.
Celinske plovne poti	Zahteve Mednarodnega prometnega foruma glede razreda IV celinskih plovnih poti	T	%	<i>Dolžina celinskih plovnih poti, ki so razvrščene vsaj kot razred CEMT IV, kot delež (%) kilometrov omrežja plovnih poti.</i>	100 %	95,4 %	n. r.	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, zbranih v okviru študije TENtec (sklop 2), ki so bili predhodno potrjeni, niso pa jih še potrdile države članice.
	Dovoljen ugrez (najmanj 2,5 m)	T	%	<i>Kilometri omrežja celinskih plovnih poti, ki omogočajo plovbo plovilu z ugrezom</i>	100 %	68 %	n. r.	Podatki temeljijo na študiji na podlagi člena 49(3) iz leta 2016;

				<i>2,5 m, kot delež (%) kilometrov odsekov plovnih poti.</i>				natančnejši podatki se zbirajo na podlagi študije TENtec (sklop 2).
	Dovoljena višina pod mostovi (najmanj 5,25 m)	T	%	<i>Kilometri omrežja celinskih plovnih poti, ki imajo pod mostovi vsaj 5,25 m proste višine, kot delež (%) kilometrov odsekov plovnih poti.</i>	100 %	n. r.	n. r.	Podatki se zbirajo v okviru študije TENtec (sklop 2).
	Izvajanje rečnih informacijskih storitev (delež kilometrov, na katerih so izpolnjene minimalne zahteve, določene v direktivi RIS).	T	%	<i>Kilometri omrežja celinskih plovnih poti, na katerih so izpolnjene minimalne tehnične zahteve direktive RIS, kot delež (%) kilometrov odsekov plovnih poti.</i>	100 %	79,6 %	n. r.	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, zbranih v okviru študije TENtec (sklop 2), ki so bili predhodno potrjeni, niso pa jih še potrdile države članice.
Pristanišča	Povezava z železnico	T	%	<i>Število pristanišč, povezanih z železnico, kot delež (%) števila zadevnih pristanišč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	100 %	100 % za morska pristanišča	n. r.	Podatki temeljijo na študiji na podlagi člena 49(3) iz leta 2016; natančnejši podatki se zbirajo na podlagi študije pomorskih avtocest.

Povezava s celinskimi plovnimi potmi razreda CEMENT IV	T	%	<i>Število pristanišč, povezanih z (zalednimi) celinskimi plovnimi potmi, ki so razvrščene vsaj v razred CEMENT IV, kot delež (%) števila zadevnih pristanišč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	100 %	46 % (jedrno) 9 % (celovito)	n. r.	Podatki temeljijo na študiji na podlagi člena 49(3) iz leta 2016; natančnejši podatki se zbirajo na podlagi študije pomorskih avtocest.
Razpoložljivost čistih goriv	T	%	<i>Število pristanišč, ki ponujajo utekočinjeni naftni plin, utekočinjeni zemeljski plin, tekoča biogoriva ali sintetična goriva (vsaj enega od navedenih), kot delež (%) skupnega števila pristanišč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki se zbirajo v okviru študije TENtec (sklop 2).
Razpoložljivost vsaj enega tovornega terminala, ki je brez razlikovanja na voljo vsem prevoznikom, in uporaba preglednih dajatev.	T	%	<i>Število pristanišč z vsaj enim terminalom prostega dostopa kot delež (%) skupnega števila pristanišč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.

	Zmogljivosti v zvezi z ladijskimi odpadki (samo za morska pristanišča).	P/T	%	<i>Število morskih pristanišč, ki ponujajo zmogljivosti za sprejem obveznih kategorij ladijskih odpadkov (MARPOL13, priloge I, IV in V), kot delež (%) skupnega števila pristanišč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki se zbirajo v okviru študije TENtec (sklop 2).
Letališča	Povezava z železnico	P/T	%	<i>Število letališč, povezanih z železnico, kot delež (%) števila zadevnih letališč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	100 % (tj. vseh 38 letališč v jedrnem omrežju)	23 od 38 letališč v jedrnem omrežju, ki spadajo pod to merilo skladnosti (60,5 %). (Opomba: 35,5 % vseh letališč v jedrnem omrežju in 12,2 % vseh letališč v celovitem omrežju.)	100 % (jedrno) 100 % (celovito)	Na podlagi podatkov iz sistema TENtec, vnesenih na podlagi študije TENtec (sklop 1), ki pa jih države članice še niso potrdile.
	Razpoložljivost vsaj enega terminala, ki je brez razlikovanja na voljo vsem prevoznikom, ter uporaba preglednih, ustreznih in poštenih	P/T	%	<i>Število letališč, ki ponujajo tekoča biogoriva ali sintetična goriva za letala, kot delež (%) skupnega števila letališč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.

	dajatev.							
	Razpoložljivost čistih goriv	P/T	%	<i>Število letališč z vsaj enim terminalom prostega dostopa, kot delež (%) skupnega števila letališč v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.
Železniško-cestni terminali	Zmogljivost za intermodalno (poenoteno) pretovarjanje	T	%	<i>Število železniško-cestnih terminalov z zmogljivostjo za ravnanje z intermodalnimi enotami, kot delež (%) skupnega števila železniško-cestnih terminalov v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.
	Dostopnost terminalov za vlake, dolge 740 m	T	%	<i>Število železniško-cestnih terminalov z zmogljivostjo za sprejem vlakov, dolgih 740 m (brez odklopa), kot delež (%) skupnega števila železniško-cestnih terminalov v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.

Dostopnost terminalov za električne vlake	T	%	<i>Število železniško-cestnih terminalov z zmogljivostjo za sprejem električnih vlakov, kot delež (%) skupnega števila železniško-cestnih terminalov v jedrnem in celovitem omrežju.</i>	n. r.	n. r.	n. r.	Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.
Razpoložljivost vsaj enega tovornega terminala, ki je brez razlikovanja na voljo vsem prevoznikom, in uporaba preglednih dajatev.	T	%	<i>Število železniško-cestnih terminalov z vsaj enim terminalom prostega dostopa, kot delež (%) skupnega števila železniško-cestnih terminalov v jedrnem in celovitem omrežju.</i>				Podatki trenutno niso na voljo. Zbrani bodo pri prihodnjem zbiranju podatkov.

Preglednica 1: Izdatki EU za omrežje TEN-T glede na vir financiranja po načinu prevoza v letih 2014 in 2015 (v milijonih EUR)

Način prevoza	TEN-T/IPE	Izdatki ESRR + KS	Skupaj
Zračni promet	167,4	764,4	931,8
Celinske plovne poti	115,9	72,8	188,7
Multimodalni promet	72,8	284,1	356,9
Pomorski promet	202,8	1 352,2	1 555,0
Železniški promet	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Cestni promet	75,5	5 121,4	5 196,9
Skupaj	2 140,4	14 839,6	16 980,00

Preglednica 2: Skupni izdatki in zaveze glede omrežja TEN-T s financiranjem iz TEN-T/IPE (2014–2015)

DČ	Izdatki/financiranje TEN-T/IPE ¹	Pravne zaveze IPE 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
Drugo	0,00 EUR	63 547 883,46 EUR
Skupaj	2 140 417 128,53 EUR	12 694 522 647,71 EUR

1 Delež izdatkov TEN-T za gradbene projekte in mešane gradbene projekte/projektne študije. Izdatki temeljijo na prijavljenih stroških iz poročil o stanju ukrepov in končnih zahtevkih za plačilo. Delež izdatkov/financiranja IPE temelji na prijavljenih stroških/zahtevkih za plačilo, kadar je ustrezno, ali na financiranju, za katerega se pričakuje, da bo počrpano za projekt na podlagi najnovejših razpoložljivih informacij (ob upoštevanju razčlenitev proračuna v sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev).

2 Financiranje EU, ki je trenutno dodeljeno na podlagi najnovejšega sporazuma o dodelitvi nepovratnih sredstev (za tekoče ukrepe) ali končno financiranje za dokončane/zaključene ukrepe. V tej spremenljivki je upoštevano zmanjšanje financiranja na podlagi sprememb.

Preglednica 3: Skupni izdatki in zaveze ESSR/Kohezijskega sklada glede omrežja TEN-T v letih 2014–2015

DČ	Izdatki ESSR + KS (2014–2015), obdobje 2007–2013 ¹	Ocenjeni znesek zavez ESSR + KS (2014–2015), obdobje 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
TS/KS*	161 326 899,00 EUR	15 360 141,00 EUR
UK	123 611 227,00 EUR	40 004 023,00 EUR
Skupaj	14 839 627 531,00 EUR	8 084 290 869,00 EUR

* TS/KS so programi, ki so se izvajali na podlagi cilja evropskega teritorialnega sodelovanja. Niso imeli dostopa do Kohezijskega sklada, pokrivali pa so regije iz različnih držav članic.

1 Ocene, navedene v teh preglednicah, temeljijo na podatkih, zbranih v okviru naknadne ocene programov kohezijske politike 2007–2013, osredotočajo pa se na delovni sveženj 13 Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in Kohezijskega sklada (KS) ter najnovejšo prilagojeno različico programov iz oktobra 2016.

2 Na podlagi podatkov iz sprejetih programov, pridobljenih oktobra 2016, ki zajemajo le sredstva ESRR in Kohezijskega sklada, ne pa tudi nacionalnega prispevka.

Preglednica 4: Posojila EIB, sklenjena v letih 2014–2015 za projekte TEN-T

DČ	Sklenjena posojila EIB 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	325 000 000,00 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 UR
Skupaj	13 692 000 000,00 EUR

1 Posojila/transakcije EIB glede omrežja TEN-T, sklenjeni v letih 2014 in 2015.