



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.3.2007  
KOM(2007) 94 slutlig

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,  
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Det transeuropeiska transportnätet**

**Rapport om genomförandet av riktlinjerna under perioden 2002–2003**

**i enlighet med artikel 18 i beslut nr 1692/96/EG**

{SEK(2007) 313}

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning.....	4
Politisk bakgrund.....	4
Genomförandet.....	6
Kapitel 1 .....	6
1.1 Genomförandet i stort .....	6
1.2 Genomförandet per transportsätt och sektor .....	7
1.2.1 TEN-T – Vägnätet.....	7
1.2.2 TEN-T – Järnvägsnätet .....	7
1.2.3 TEN-T – Inre vattenvägar .....	7
1.2.4 TEN-T – Hamnar .....	8
1.2.5 TEN-T – Flygplatser .....	8
1.2.6 Nätet för kombinerade transporter .....	8
1.2.7 Trafikstyrnings- och navigationssystem .....	9
Kapitel 2 .....	9
2.1 Övergripande frågor .....	9
2.1.1 Driftskompatibilitet.....	9
2.1.2 Forskning och utveckling.....	9
2/1.3 Miljöskydd .....	10
Kapitel 3 .....	10
3.1 Allmän bedömning av genomförandet av det transeuropeiska transportnätet under perioden 2002–2003 .....	10
3.2 Prioriterade projekt.....	11
3.3 Finansieringskällor .....	12
3.3.1 TEN-T-budgeten .....	12
3.3.2 Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf).....	12
3.3.3 Sammanhållningsfonden .....	13
3.3.4 Ispa-fonden.....	13
3.3.5 Lån från Europeiska investeringsbanken .....	13
3.3.6 Allmän bedömning av finansieringskällor .....	13



**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,  
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Det transeuropeiska transportnätet**

**Rapport om genomförandet av riktlinjerna under perioden 2002–2003**

**i enlighet med artikel 18 i beslut nr 1692/96/EG**

**INLEDNING**

I denna rapport ges en bedömning av hur det transeuropeiska transportnätet (nedan även kallat ”TEN-T”) har utvecklats i förhållande till de riktlinjer som fastställs i beslut 1692/96/EG<sup>1</sup>. Riktlinjerna utgör en allmän referensram för förverkligandet av transportnätet och vidare fastställs i dessa de projekt av gemensamt intresse som skall ha slutförts 2010. Följande transportsätt omfattas av riktlinjerna: vägnät, järnvägsnät och nät av inre vattenvägar, sjömotorvägar, kusthamnar och inlandshamnar, flygplatser och andra förbindelsepunkter mellan olika transportnät samt trafikstyrnings- och navigeringssystem.

Enligt artikel 18.3 i beslutet skall kommissionen med hjälp av medlemsstaterna lägga fram en rapport om genomförandet av riktlinjerna vartannat år.

Den här rapporten omfattar en tvåårsperiod, från 2002 till och med utgången av 2003. I uppgifterna om investeringar hänvisas till ”gamla” och ”nya” medlemsstater och till Bulgarien och Rumänien, och det görs delvis skillnad mellan EU-15<sup>2</sup>, EU-10<sup>3</sup> och EU-2<sup>4</sup> och EU-27 (alla tre grupperna av länder).

**POLITISK BAKGRUND**

I juli 1996 antog Europaparlamentet och rådet beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Riktlinjerna utgör en allmän referensram för förverkligandet av transportnätet och för fastställandet av projekt av gemensamt intresse. Vid Europeiska rådets möte i Essen 1994 lades särskild vikt vid fjorton av dessa projekt.

I september 2001 antog kommissionen sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”. Mot bakgrund av de allt värre trafikstockningarna och de allt högre externa transportkostnaderna förordade kommissionen att den gemensamma transportpolitiken skulle lägga större tonvikt vid en omställning av trafiken i syfte att främja

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EGT L 228, 9.9.1996.

<sup>2</sup> Belgien, Danmark, Tyskland, Grekland, Spanien, Frankrike, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Österrike, Portugal, Finland, Sverige och Förenade kungariket.

<sup>3</sup> Tjeckien, Estland, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen, Slovenien och Slovakien.

<sup>4</sup> Bulgarien och Rumänien.

hållbarhet. Överlag ökar persontransporterna inte lika snabbt som BNP, medan godstransporterna ökar mer än BNP. I praktiken ökar vägtransporterna i ungefär samma takt som BNP i likhet med sjö- och lufttransporterna.

Year	Godstransport	(Real) BNP	Persontransport
1995	100	100	100
1996	101	101	101
1997	105	104	104
1998	108	107	106
1999	112	111	109
2000	116	115	112
2001	118	117	114
2002	120	119	115
2003	122	120	116
2004	128	123	118

#### Efterfrågan på transporter jämfört med tillväxten av BNP under perioden 1995–2004 i EU-25<sup>5</sup>

Den 22 maj 2001 antog Europaparlamentet och rådet beslut nr 1346/2001/EG<sup>6</sup> som gäller en ändring av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet när det gäller kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler. I beslutet betonas transportnätets multimodala dimension och innebär därmed en reaktion på den senaste utvecklingen.

I oktober 2001 föreslog kommissionen en ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Europaparlamentet godtog förslaget med några ändringar vid första behandlingen. När det inte hände något med förslaget i rådet beslutade kommissionen att lägga fram mer omfattande ändringar av riktlinjerna och inrättade en högnivågrupp med representanter från EU-27 och Europeiska investeringsbanken och med den tidigare vice ordförande för kommissionen Karel Van Miert som ordförande. Den 1 oktober 2003 lade kommissionen fram ett nytt förslag som kompletterade förslaget från 2001, baserat på högnivågruppens arbete och med beaktande av kommentarerna från Europaparlamentet vid den första behandlingen. I enlighet med högnivågruppens rekommendationer fastställdes i beslutet 30 prioriterade projekt av avsevärd betydelse för den internationella trafiken. Bland de prioriterade projekten återfinns även projekt i de nya medlemsstaterna.

<sup>5</sup> Källa: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook, 2005.

<sup>6</sup> Beslut nr 1346/2001/EG om ändring av beslut nr 1692/96/EG med avseende på kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III (EGTL 185, 6.7.2001, s. 1).

I april 2004 antog Europaparlamentet och rådet de reviderade riktlinjerna genom beslut nr 884/2004/EG<sup>7</sup> om ändring av beslut nr 1692/96/EG. De ändrade riktlinjerna ger högre prioritet åt viktiga projekt och de knappa ekonomiska resurserna koncentreras till projekt av europeiskt intresse, t.ex. gränsöverskridande sträckor och naturliga hinder, och har år 2010 som tidsram för fullbordandet.

Vidare bör det inom ramen för det allmänna målet att skapa hållbar rörlighet för både personer och varor införas mekanismer för att stödja utvecklingen av sjömotorvägar mellan medlemsstaterna i syfte att minska trafikstockningarna på vägnätet eller förbättra tillträdet till randområden samt till öregioner och östater.

## **GENOMFÖRANDET**

Inför utarbetandet av rapporten analyserades de medel som avsatts för genomförandet av det transeuropeiska transportnätet under 2002 och 2003, både per projekt och per medlemsstat, och de prioriterade projekten ägnades särskild uppmärksamhet. I syfte att övervaka utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet har det upprättats en prognos för investeringarna i och det praktiska genomförandet av transportnätet under perioden 2004–2020.

De totala investeringarna i det transeuropeiska transportnätet i EU-27 var under tvåårsperioden 2002–2003 ungefär 82 miljarder euro.

En allmän bedömning av källorna till investeringarna i transportnätet under denna period visar att nationella offentliga medel stod för 78 %, den klart största delen av investeringarna i transportnätet under perioden 2002–2003. Tillsammans med lån från EIB bidrog dessa båda källor till mer än 90 % av investeringarna i transportnätet.

## **KAPITEL 1**

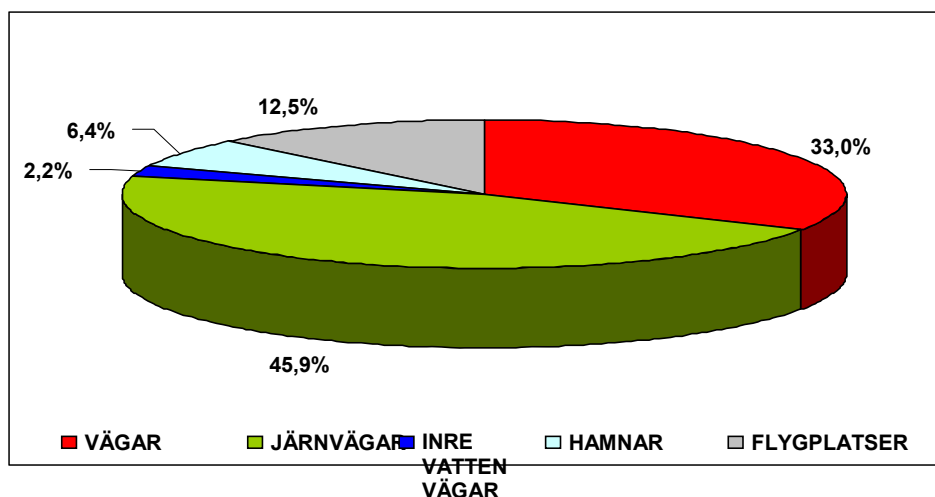
### **1.1 Genomförandet i stort**

De totala investeringarna i det transeuropeiska transportnätet i EU-27 uppgick till 38,5 miljarder euro 2002 och 43,8 miljarder euro 2003.

När det gäller transportsätt gick investeringarna under perioden 2002–2003 främst till järnvägar (46 %), följt av vägar (33 %), flygplatser (12 %), hamnar (6 %) och inre vattenvägar (2 %). Denna fördelning innebär ingen större skillnad jämfört med perioden 1998–2001.

---

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 884/2004/EG av den 29 april 2004 om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EUT L 201,7.6.2004.



Figur 2: Investeringar i olika transportsätt 2002 och 2003

## 1.2 Genomförandet per transportsätt och sektor

### 1.2.1 TEN-T – Vägnätet

I riktlinjerna definieras det transeuropeiska vägnätet som bestående av motorvägar och andra vägar av hög standard. Vägnätet i EU-27, inräknat både befintliga och planerade vägar, är ungefär 95 700 km varav 74 500 km är befintliga vägar och 21 200 km planerade till 2020.

De totala investeringarna i det transeuropeiska vägnätet i EU-27 uppgick till 11,53 miljarder euro 2002 och 15,61 miljarder euro 2003 (sammanlagt 27,14 miljarder euro under perioden 2002–2003). Jämfört med investeringarna under de föregående åren ökade det genomsnittliga årliga beloppet för investeringar i vägar något under perioden 2002–2003.

### 1.2.2 TEN-T – Järnvägsnätet

Det transeuropeiska järnvägsnätet i EU-27 bestod sammanlagt av ungefär 83 300 km 2003. Höghastighetslinjer samt nya och uppgraderade linjer utgjorde 9 600 km 2003 och konventionella linjer 73 700 km.

De totala investeringarna i det transeuropeiska järnvägsnätet i EU-27 uppgick till 18,82 miljarder euro 2002 och till 18,92 miljarder euro 2003 (sammanlagt 37,74 miljarder euro under perioden 2002–2003).

### 1.2.3 TEN-T – Inre vattenvägar

Det transeuropeiska nätet för inre vattenvägar består av floder och kanaler samt bifloder och förgreningar som binder samman dessa. Nätets vattenvägar skall uppfylla minst de tekniska krav som gäller för vattenvägar av klass IV, som medger passage av 80– 85 m långa och 9,5 m breda fartyg eller prämsystem.

De länder som har inre vattenvägar som tillhör det transeuropeiska transportnätet i EU-27 är Belgien, Bulgarien, Finland, Frankrike, Italien, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike.

Det befintliga<sup>8</sup> transeuropeiska nätet av inre vattenvägar i EU-27 var ungefär 14 100 km 2003. De viktigaste vattenvägarna i nätet är Rhen, Main och Donau. Floden Donau är en av de viktigaste delarna av transportnätet i EU-10 och EU-2.

De totala investeringarna i transportnätets inre vattenvägar i EU-15 uppgick till 892 miljoner euro 2002 och 943 miljoner euro 2003 (sammanlagt 1 835 miljoner euro under perioden 2002–2003).

#### 1.2.4 *TEN-T – Hamnar*

Beslut nr 1346/2001/EG<sup>9</sup> rörande ändringar av de riktlinjer som antogs 1996 med avseende på kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III antogs av Europaparlamentet och rådet den 22 maj 2001. Enligt beslutet är förbindelsepunkter som innefattar kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler är en förutsättning för att de olika transportslagen skall kunna integreras i ett multimodalt nät.

De totala investeringarna i hamnar inom det transeuropeiska transportnätet i EU-27 uppgick till 2,66 miljarder euro 2002 och till 2,64 miljarder euro 2003 (sammanlagt 5,3 miljarder euro under perioden 2002–2003).

#### 1.2.5 *TEN-T – Flygplatser*

Det transeuropeiska transportnätet omfattar ungefär 350 flygplatser. De 60 största flygplatserna handhar mer än 80 %<sup>10</sup> av alla passagerare och mer än 90 % av den internationella trafiken till länder utanför gemenskapen.

De totala investeringarna i flygplatser inom det transeuropeiska transportnätet i EU-27 uppgick till 4,55 miljarder euro 2002 och till 5,73 miljarder euro 2003 (sammanlagt 10,28 miljarder euro under perioden 2002–2003). Eftersom Malpensaflygplatsen, det prioriterade projektet nr 10, slutfördes 2001 minskade de genomsnittliga årliga investeringarna under perioden 2002–2003 jämfört med siffrorna för 2000 och 2001.

#### 1.2.6 *Nätet för kombinerade transporter*

Det transeuropeiska nätet för kombinerade transporter omfattar järnvägar och inre vattenvägar som lämpar sig för kombinerade transporter, och sjöfartsförbindelser som möjliggör långväga transporter av gods samt och intermodala terminaler med anläggningar som möjliggör omlastning av gods mellan järnvägar, inre vattenvägar, sjövägar och vägar. Även lämplig rullande material omfattas. Syftet med att inbegripa kombinerade transporter är att betona den multimodala dimensionen av nätet.

---

<sup>8</sup> Siffrorna för inre vattenvägar under uppförande eller planerade inre vattenvägar ingår inte i siffran för de i dagsläget befintliga nätet av inre vattenvägar.

<sup>9</sup> Op. cit. 6.

<sup>10</sup> Op. cit. 5.



### 1.2.7 Trafikstyrnings- och navigationssystem

Riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet omfattar den telematiska infrastrukturen för trafikstyrningssystem och trafikinformationstjänster. Syftet är att säkerställa driftskompatibilitet och kontinuitet för tjänsterna över gränserna.

Den handlingsplan för vägtransporttelematik som ministerrådet godkände 1997 utvecklades av Europeiska kommissionen med hjälp av en grupp företrädare på hög nivå från samtliga medlemsstater. I dessa förslag, som handlar om forskning och utveckling, teknisk harmonisering, koncentration och samordning, finansiering och lagstiftning, fastställdes fem prioriterade områden: RDS-TMC-baserade informationstjänster, elektronisk avgiftsbetalning, utbyte av trafikdata/informationshantering, gränssnittet människa/maskin och systemarkitektur. Andra prioriterade tillämpningar gällde information och vägledning före och under resan, styrning, drift samt kontroll av regional trafik och stadstrafik, kollektivtransporter, avancerade system för fordonssäkerhet/fordonskontroll och nyttofordon.

I den vitbok om transportpolitik som offentliggjordes 2001 tillkännagavs också att kommissionen skulle lägga fram ett förslag till ett direktiv om driftskompatibilitet mellan avgiftstullsystem i syfte att främja den övergripande prispolitik som skall utvecklas mellan 2001 och 2010. Direktivet om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen<sup>11</sup> är av mycket stor vikt för driftskompatibiliteten och för kontinuiteten i det transeuropeiska vägnätets tjänster.

## KAPITEL 2

### 2.1 Övergripande frågor

#### 2.1.1 Driftskompatibilitet

Ett av det transeuropeiska nätets viktigaste mål är att uppnå driftskompatibilitet mellan de nationella näten. Driftskompatibilitet mellan järnvägsnäten bör integrera nationella konventionella tåg och höghastighetståg i syfte att göra de internationella tjänsterna effektivare och därmed konkurrenskraftiga. Större driftskompatibilitet, dvs. möjlighet för tåg att passera nationsgränserna utan att behöva stanna eller åtgärda tekniska skillnader, skulle i väsentlig grad förbättra transporterna och minska driftskostnaderna.

#### 2.1.2 Forskning och utveckling

Forskning och utveckling är en av de omfattande åtgärder som omfattas av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet. Inom ramen för det femte (1998–2002) och det sjätte (2002–2006) ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration inleddes en rad nyckelåtgärder inom ramen för olika särskilda program, exempelvis hållbar rörlighet och intermodalitet, landtransport och marinteknik, effektiva energisystem samt tjänster till medborgarna.

Framför allt har forskningsprogrammet inom transportområdet bidragit till EU:s politik när det gäller det transeuropeiska transportnätet genom att bidra till planeringen och

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/52/EG av den 29 april 2004 om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (Text av betydelse för EES), EUT L 166, 30.4.2004.

finansieringen av investeringsprogrammet och utvecklingen av ny infrastruktur och nya tjänster. Det har gett utvärderingsmetoder och programvaruverktyg som hjälper beslutsfattarna att bedöma effekterna av olika infrastrukturplaner. Nya lösningar för effektiv drift av nätverk och terminaler har också utvärderats.

### 21.3 Miljöskydd

Hållbar miljöutveckling och miljöskydd är en viktig övergripande fråga av högsta relevans för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet men också för olika övergripande frågor. Det finns redan internationella åtaganden, normer och rekommendationer för flera miljöfrågor som har samband med transport.

Enligt artikel 8 i riktlinjerna i beslut nr 1692/96 skall medlemsstaterna vid utarbetandet och genomförandet av projekt ta hänsyn till skyddet av miljön genom att göra miljökonsekvensbedömningar av de projekt av gemensamt intresse som skall genomföras, i enlighet med direktiv 85/337/EEG och med tillämpning av direktiv 92/43/EEG.

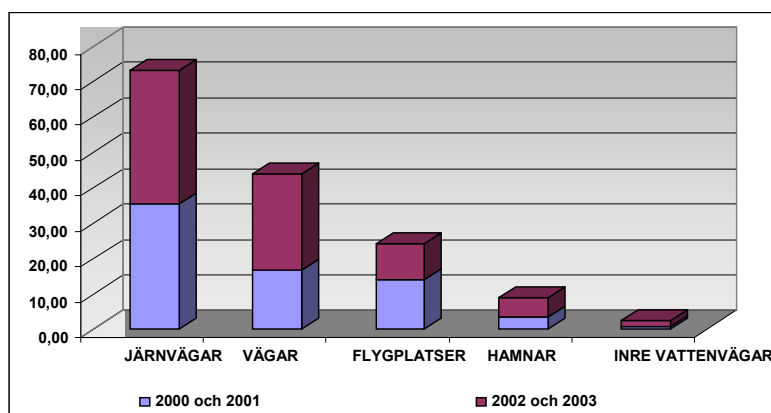
Medlemsstaterna måste ta hänsyn till resultaten av miljökonsekvensbedömningen vid utarbetandet av projekt, däribland projekt med anknytning till det transeuropeiska transportnätet. Rättsliga bestämmelser om strategiska miljöbedömningar i gemenskapen fastställdes genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan. Medlemsstaterna skulle ha införlivat detta direktiv i sin nationella lagstiftning senast juli 2004. Direktivet gäller för alla transportplaner och transportprogram som ger upphov till framtida planer och program.

## KAPITEL 3

### 3.1 Allmän bedömning av genomförandet av det transeuropeiska transportnätet under perioden 2002–2003

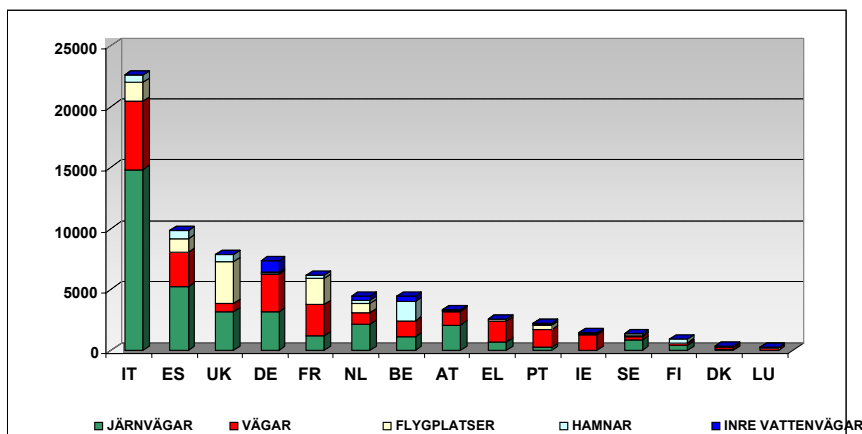
De totala investeringarna i det transeuropeiska transportnätet i EU-27 uppgick till 82,3 miljarder euro under perioden 2002–2003.

Större delen av investeringarna gick till järnvägar (ungefär 38 miljarder euro), följt av vägar (ungefär 27 miljarder euro) och flygplatser (ungefär 10 miljarder euro).

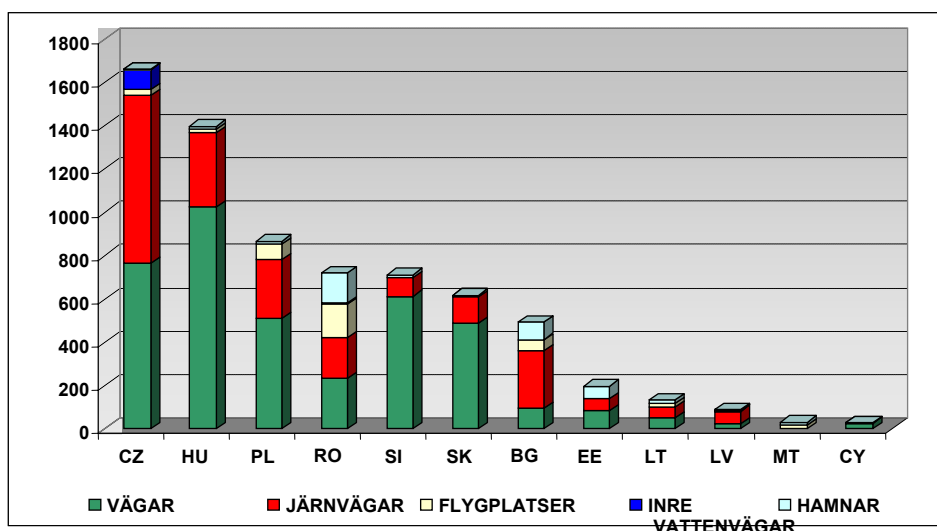


Figur 3: Investeringar i det transeuropeiska transportnätet i EU-27 under 2000 och 2001 jämfört med investeringarna under 2002–2003 i miljarder euro.

De länder där det gjordes mest investeringar under perioden 2002–2003 var Italien (22,56 miljarder euro), Spanien (9,88 miljarder euro), Förenade kungariket (7,91 miljarder euro), Tyskland (7,39 miljarder euro) och Frankrike (6,2 miljarder euro).



Figur 4: Investeringar i det transeuropeiska transportnätet per land och transportsätt i EU-15 under 2002 och 2003 i miljoner euro



Figur 5: Investeringar i det transeuropeiska transportnätet per land och transportsätt i EU-10 och EU-2 under 2002 och 2003 i miljoner euro

I EU-10 och EU-2 var länderna med de största investeringarna under perioden 2002–2003 Tjeckien (1,66 miljarder euro), Ungern (1,40 miljarder euro) och Polen (0,87 miljarder euro).

### 3.2 Prioriterade projekt

Det transeuropeiska transportnätet består av många projekt av gemensamt intresse. Vissa projekt är emellertid särskilt intressanta för Europeiska unionen på grund av deras omfattning, den roll de kan spela för att främja handeln över gränserna och stärka sammanhållningen i

EU, eller den utsträckning i vilken de kan bidra till att koncentrera fjärrtrafiken till miljövänliga transportsätt.

Riktlinjerna från 1996<sup>12</sup> omfattar 14 prioriterade projekt som skall vara slutförda 2010. Den 29 april 2004 antog Europaparlamentet och rådet 2004 års riktlinjer<sup>13</sup> som omfattar 30 prioriterade projekt som skall vara slutförda 2020.

Vid utgången av 2003 hade följande tre prioriterade projekt slutförts:

- PP9 Järnvägsförbindelsen Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (Irland, Förenade kungariket) 1989–2001.
- PP10 Malpensaflygplatsen (Milano, Italien) 1995–2001.
- PP11 fast förbindelse över Öresund (Danmark, Sverige) 1992–2001.

Investeringarna i de prioriterade projekten fram till slutet av 2004 uppgick till 88,5 miljarder euro. De återstående investeringarna i dessa projekt för perioden 2005–2020 uppgår till 252 miljarder euro. De totala investeringarna och investeringar i de prioriterade projekten, enligt medlemsstaternas uppgifter 2004, kommer att uppgå till runt 340 miljarder euro för hela perioden 1996–2020. Under förutsättning att medlemsstaterna i framtiden inriktar sig på investeringar i de prioriterade projekten kan dessa eventuellt slutföras före 2020.

### 3.3 Finansieringskällor

Förutom nationell finansiering (från offentliga myndigheter) samfinansieras en viss del av investeringarna i det transeuropeiska transportnätet genom olika gemenskapsfonder, som TEN-T-budgeten, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet (Ispa) och finansiering från Europeiska investeringsbanken (EIB). Dessa finansieringskällor har alla sina specifika kriterier för stödberättigande, mål och finansieringsvillkor. Ett begränsat antal projekt, huvudsakligen inom flygplats- och hamnsektorerna, får finansiering från den privata sektorn.

#### 3.3.1 TEN-T-budgeten

Under perioden 2002–2003 finansierades totalt 1,19 miljarder euro från TEN-T-budgeten. I linje med riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet går huvuddelen av medlen till järnvägar, nämligen 49,6 % av det totala TEN-T-stödet under perioden. Dessutom betonades åter vikten av globalt system för satellitnavigering (GNSS) under perioden 2002–2003. Totalt 250 miljoner euro (21,0 %) anslogs till Galileo och ytterligare 52,4 miljoner (4,4 %) till det associerade projektet *European Geostationary Navigation Overlay Service* (Egnos).

#### 3.3.2 Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf)

2002 och 2003 gav Eruf stöd till investeringar i TEN-T-infrastruktur i de områden som är stödberättigade enligt mål 1 och 2. Till skillnad från andra gemenskapsfonder förvaltas Eruf decentraliserat i medlemsstaterna. Enligt de förordningar som täcker perioden 2000–2006 kan dataregistren på gemenskapsnivå inte skilja TEN-relaterade och icke TEN-relaterade utgifter

---

<sup>12</sup> Op. cit. 1.

<sup>13</sup> Op. cit. 7.

per år, inom till exempel transportområdet. Detaljerade och korrekta siffror för hur mycket Eruf lagt på TEN-projekt finns alltså inte tillgängliga för närvarande och de siffror som ges skall betraktas som bästa tillgängliga uppskattningar.

På grundval av anslagen för 2000-2006 (mål 1 och 2) som har gjorts i medlemsstaternas programdokument beräknas Erufs totala anslag för alla transportinvesteringar till 34,1 miljarder euro för hela perioden, inklusive både TEN-relaterade och icke TEN-relaterade utgifter.

### 3.3.3 *Sammanhållningsfonden*

Det totala budgeten för Sammanhållningsfonden uppgår till 28,2 miljarder euro, varav ungefär hälften anslås till transportprojekt som har stor betydelse för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet. Under perioden 2002–2003 anslogs cirka 3,03 miljarder euro från Sammanhållningsfonden till transportinfrastrukturprojekt i Grekland, Portugal, Spanien och Irland.<sup>14</sup>

### 3.3.4 *Ispa-fonden*

Genom att stödja investeringar i de prioriterade områdena transport och miljö bidrog det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet (Ispa) till att förbereda länderna i Central- och Östeuropa inför anslutningen. I samband med transportinfrastrukturprojekt stödde Ispa byggandet av och återställandet av transportinfrastruktur och dess integrering i EU:s transportnät. Det totala bidraget från Ispa till transportprojekt 2002 och 2003 var 1,06 miljarder euro.

### 3.3.5 *Lån från Europeiska investeringsbanken*

EIB finansierar ett stort antal TEN-T-projekt under förutsättning att de genomgår en teknisk, ekonomisk och miljömässig bedömning och att projekten överensstämmer med EU:s mål.

En viktig aspekt i EIB-lånen är att de kan täcka upp till 50 % av projektets kostnader. En annan fördel med dem jämfört med lån från affärsbanker är att de har långfristigare lån. Dessutom beviljas EIB-lån utan projektspecifika premier eftersom EIB kräver att lånen täcks av en garanti.

EIB-lånen under 2002 och 2003 uppgick till nästan 12 miljarder euro och EIB kommer att ha tillgång till cirka 50 miljarder euro för lån till TEN-T-projekt för perioden 2004–2010.

### 3.3.6 *Allmän bedömning av finansieringskällor*

Man kan dra slutsatsen att den nationella offentliga finansieringen stod för den absolut största delen av de investeringar som gjordes i det transeuropeiska transportnätet under perioden 2002–2003. Tillsammans med finansiering från privata källor stod den för omkring 78 % av de totala investeringarna i TEN-T-infrastruktur. Även om det exakta beloppet för den privata finansieringen är svårt att fastställa (eftersom det är svårt att få fram investeringsuppgifter för infrastruktur inom den privata sektorn – till exempel hamnar och flygplatser) är det en jämförelsevis liten andel.

---

<sup>14</sup> Källa: Europeiska kommissionen, Årsredovisning för Sammanhållningsfonden (2002), KOM (2003) 697 och Årsredovisning för Sammanhållningsfonden (2003), KOM (2004) 766.

Som en konsekvens av detta är nationell offentlig finansiering fortfarande den största finansieringskällan för projekt med anknytning till det transeuropeiska transportnätet.

EIB-stöd under 2002–2003 var den näst största finansieringskällan med lån på nästan 12 miljarder euro i lån (14,6 %). Finansieringen från andra gemenskapsfonder (Sammanhållningsfonden, Eruf, Ispa och TEN-T-budgeten) var relativt liten, med andelar på 1,2 % (Eruf), 1,3 % (ISPA), 1,4 % (TEN-T-budgeten) och 3,7 % (Sammanhållningsfonden).

**Tabell 1: Fördelning av TEN-T-finansieringskällor i miljoner euro**

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2002-03</b>	<b>I %</b>
<b>TEN-T-budgeten</b>	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
<b>ISPA</b>	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
<b>Sammanhållningsfonden</b>	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
<b>EIB</b>	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
<b>Eruf (beräknad)</b>	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
<b>Nationell budget och privata källor</b>	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
<b>Totalt</b>	<b>38 545,3</b>	<b>43 742,7</b>	<b>82 288,0</b>	<b>100,0 %</b>

## SLUTSATSER

De totala investeringarna i det transeuropeiska transportnätet i EU-27 under tvåårsperioden 2002–2003 visar att de genomsnittliga årliga investeringarna i transportnätet ökade jämfört med 2000 och 2001.

Investeringarna beräknas emellertid i fasta priser och efter diskussioner med medlemsstaternas representanter står det klart att de uppskattade investeringarna i transportnätet kan vara missvisande. Till exempel investerade Italien, på grund av en mycket intensiv investeringsperiod under åren 2002 och 2003, mer än 22 miljarder euro i det transeuropeiska transportnätet. De genomsnittliga årliga investeringarna under dessa två år var nästan dubbelt så stora som under de sex föregående åren. Dessutom utgör dessa 22 miljarder euro mer än 25 % av de totala investeringarna i EU-27. Med hänsyn till detta och vid en mer detaljerad analys står det klart att de totala investeringarna per land jämfört med utvecklingen av BNP – särskilt i EU-15 – minskade. I Danmark investerades exempelvis bara 0,09 % av BNP i det transeuropeiska transportnätet medan Slovenien anslög 1,46 % av BNP till utbyggnaden av transportnätet.

När det gäller finansiering kan man dra slutsatsen att det fortfarande helt klart är nationella offentliga medel som bidrar till den största andelen av investeringarna i det transeuropeiska transportnätet. I syfte att optimera de knappa gemenskapsmedlen och underlätta ett samordnat genomförande av vissa projekt, särskilt gränsöverskridande projekt, har kommissionen i samförstånd med de berörda medlemsstaterna och efter samråd med Europaparlamentet utsett ”europeiska samordnare”. De europeiska samordnarna agerar i kommissionens namn och för

dennas räkning och skall arbeta för att genomförandet av projekten av gemensamt intresse skall gå snabbare.

Slutförandet av de 30 prioriterade projekten för internationell trafik 2020 är överlag på god väg. De årliga investeringarna under 2002 och 2003 uppgick till ungefär 40 miljarder euro. Arbetet med att få bort flaskhalsarna, särskilt på gränsöverskridande sträckor, är fortfarande försenat och måste bli bättre.