



Bryssel den 19.6.2017  
COM(2017) 327 final

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

**Lägesrapport om genomförandet av TEN-T-nätet 2014 och 2015**

# Lägesrapport om genomförandet av TEN-T-nätet 2014 och 2015

(Text av betydelse för EES)

## 1. INLEDNING

### 1.1. Viktigaste resultat

Baserat på uppgifterna i informationssystemet TENtec ligger genomförandet av TEN-T-transportinfrastruktur med avseende på efterlevnaden av kraven i TENT-T-förordningen på 75–100 % för hälften av de indikatorer som är tillgängliga i dagsläget, men är fortfarande mindre än 75 % för den andra hälften.

I fråga om järnvägsnätet är efterlevnadsmålet till stor del redan uppfyllt vad gäller elektrifiering, spårvidd och linjehastighet, medan ERTMS, axellast och tåglängd fortfarande ligger långt från målet. I fråga om vägar ligger graden av efterlevnad av kriteriet för motortrafikleder/motorvägar fortfarande under 75 %. För inre vattenvägar är efterlevnaden i stort sett fullgod vad gäller Europeiska transportministerkonferensens (CEMT) krav för klass IV. Kravet på tillämpning av flodinformationstjänsten (RIS) är också uppfyllt till stor del, medan efterlevnaden av kriteriet för tillåtet djupgående fortfarande är mindre än 75 %. Av kusthamnarna är 100 % anslutna till järnväg, men hamnarnas anslutning till inre vattenvägar i CEMT-klass IV är fortfarande långt under målet. Flygplatsers anslutning till järnväg ligger fortfarande under 75 %.

Utöver en granskning av läget för det tekniska genomförandet av TEN-T innehåller den här rapporten också en analys av de finansiella investeringar som har gjorts i TEN-T. Under 2014 och 2015 uppgick EU-institutionernas sammanlagda investeringar från institutionernas egna finansieringskällor (TEN-T/FSE, Eruf/Sammanhållningsfonden och lån från EIB) i stamnätsinfrastruktur och övergripande nätinфраstruktur för TEN-T till 30,67 miljarder euro i de 28 medlemsstaterna.

När det gäller fördelningen mellan transportsätt rapporteras den största investeringsvolymen i form av EU-bidrag (TEN-T/FSE och Eruf+Sammanhållningsfonden, 16,98 miljarder euro) för järnvägar, som absorberade så mycket som 51,5 % av EU:s utgifter totalt för TEN-T-nätet 2014 och 2015. Andelen investeringar i väginфраstruktur uppgick till 30,6 % av de totala utgifterna, därefter kom 9,2 % för hamnar och sjömotorvägar, 5,5 % för flygplatser (inklusive Sesar), 2,1 % för multimodal infrastruktur och 1,1 % för inre vattenvägar.

### 1.2. Bakgrund

Transporterna är en hörnsten i EU:s integrationsprocess och möjliggör sammanlänkning, konvergens och sammanhållning i unionen. Ett smart, hållbart och fullständigt sammanlänkat transportnät är en förutsättning för att EU:s inre marknad ska kunna fullbordas och fungera väl och för att koppla samman EU med världsmarknaden. På så sätt bidrar transportnätet till den europeiska agendan för ekonomisk tillväxt, arbetstillfällen och konkurrenskraft.

- Investeringar i infrastruktur är avgörande för BNP-tillväxten. Enligt Internationella valutafonden (IMF) leder en ökning med 1 % i satsningarna på infrastruktur till en

resultatökning på cirka 0,4 % samma år och på 1,5 % fyra år efter ökningen<sup>1</sup>. Om länderna planerar och bygger ut infrastrukturen väl, blir avkastningen ännu större: 2,6 procentenheter på fyra år.

- Transportinvesteringssgap: behoven inom transportinfrastrukturen beräknas till ungefär 1,3 biljoner euro per år globalt<sup>2</sup> och till ungefär 130 miljarder euro per år i EU, men EU:s genomsnittliga investeringar har varit betydligt mindre än 100 miljarder euro sedan krisen började<sup>3</sup>.
- I vitboken 2011 beräknades att det krävs investeringar på 1,5 biljoner euro i EU-transporterna för perioden 2010–2030 för att hantera den ökade efterfrågan som väntas. Kommissionen beräknar att investeringsbehoven enbart för att färdigställa stamnätskorridorerna under perioden 2014–2030 uppgår till mer än 700 miljarder euro<sup>4</sup> för cirka 2 500 transportinfrastrukturprojekt internt inom medlemsstaternas territorium eller över gränserna till flera medlemsstater (gränsöverskridande projekt)<sup>5</sup>. Det kommer att krävas investeringar på hela 500 miljarder euro i TEN-T-nätet som helhet redan fram till 2020, varav cirka 250 miljarder euro i stamnätsinfrastrukturen för TEN-T.
- Transportinfrastruktur möjliggör mervärdetjänster som sammantaget leder till fler arbetstillfällen och ökad ekonomisk aktivitet. Om transporterna stannar av, stannar hela ekonomin. Vid ett G7-transportministermöte i Japan nyligen sändes ett tydligt budskap: med det nuvarande investeringssgapet kommer vi inte att kunna hantera utmaningen med att tillgodose behoven av hög rörlighet under de kommande 30 åren<sup>6</sup>.
- Transporter skapar förutsättningar för konkurrenskraft och för att EU ska ta ledningen globalt. De begränsade investeringarna återspeglas i en nedåtgående trend för konkurrenskraften i EU:s transportinfrastruktur enligt de senaste bedömningarna i Världsekonometiskt forums rapport om den globala konkurrenskraften.

I slutet av 2013 uppnåddes en viktig milstolpe för EU:s transportpolitik. Efter ett förslag från kommissionen kom rådet och Europaparlamentet överens om en ny ram för utvecklingen av ryggraden i EU:s transportinfrastruktur. Därmed antogs riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (förordning (EU) nr 1315/2013, nedan kallad *TEN-T-förordningen*<sup>7</sup>). Tillgången till EU-stöd från Sammanhållningsfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) för investeringar i TEN-T var dessutom kopplad till ett krav på att det skulle finnas heltäckande transportplaner på regional och/eller nationell nivå.

---

<sup>1</sup> IMF World Economic Outlook, oktober 2014.

<sup>2</sup> Vitboken om transporter (2011) Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. KOM(2011) 144 slutlig.

<sup>3</sup> ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Paris.

<sup>4</sup> Kommissionen håller på att samla in uppgifter om de investeringsbehov som medlemsstater, lokala och regionala myndigheter och infrastrukturförvaltare har identifierat i arbetsplanerna för stamnätskorridorerna.

<sup>5</sup> Undersökningarna av stamnätskorridorer 2016. [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en)

<sup>6</sup> Deklaration från transportministrarna vid G7-mötet. Nagano. September 2016.

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU, EUT L 348, 20.12.2013.

Detta innebär att planen för ett nytt transportinfrastrukturnät som omfattar alla transportsätt – järnvägar, inre vattenvägar, vägar, hamnar, flygplatser och andra transportsystem och även utrustning för innovativa alternativa bränslen och intelligenta transportlösningar – har förstärkts avsevärt de senaste åren.

I TEN-T-riktlinjerna läggs stor tonvikt vid EU:s stora globala inkörsportar för sjöfart och lufttransporter, för att se till att EU:s handelsflöden inte begränsas (i fråga om kapacitet, teknik eller administrativa förfaranden).

Genom TEN-T-politiken inrättas ett **övergripande nät** och ett **stomnät** för att ge alla regioner bättre tillgång till de europeiska och globala marknaderna å ena sidan och för att öka fokus på strategiskt viktig infrastruktur å andra sidan. I såväl stomnät som övergripande nät ligger fokus på integration av olika transportsätt, driftskompatibilitet och samordnad utveckling av infrastruktur, framför allt i gränsöverskridande avsnitt, för att överbrygga saknade länkar och undanröja flaskhalsar. TEN-T-politiken banar också väg för framtiden i transportsystemet, framför allt genom insatser som stimulerar utsläppsnåla lösningar, nya tjänstekoncept och andra områden för teknisk innovation.

I TEN-T-förordningen fastställs tydliga tidsfrister för när stomnätet (senast 2030) och det övergripande nätet (senast 2050) ska vara klart.

Det går att få betydande stöd från EU under perioden 2014–2020, framför allt för investeringsprojekt i unionens mindre utvecklade regioner och medlemsstater och för investeringsprojekt av gemensamt intresse och med mervärde för EU.

- Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), som har en budget på 24,05 miljarder euro, varav 11,3 miljarder euro är öronmärkta för de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden, har inrättats för att stödja projekt som rör TEN-T-stomnätet eller som är kopplade till övergripande prioriteringar, till exempel utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS).
- Dessutom finns en budget på cirka 70 miljarder euro för medfinansiering via Sammanhållningsfonden och Eruf. Däri ingår 34 miljarder euro för TEN-T-infrastruktur och 36 miljarder euro för transportinvesteringsprojekt som ansluter till eller kompletterar TEN-T-projekt.
- Det har anslagits ett belopp på 6,3 miljarder euro från Horisont 2020 för att finansiera forsknings- och innovationsprojekt inom transportsektorerna.
- Slutligen finns det stöd från Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) och traditionella lån från EIB tillgängliga för att täcka investeringsgapet inom transportområdet. Stödet från Efsi kan kombineras med EU-bidrag från FSE, Horisont 2020 och ESI-fonderna.

För att invånare och beslutsfattare i EU ska kunna få rapporter om hur TEN-T-politiken fungerar måste **delresultat mätas och rapporteras** i syfte att säkerställa att TEN-T fullbordas enligt tidsfristerna. Enligt artikel 49.3 i TEN-T-förordningen ska kommissionen därför vartannat år offentliggöra en lägesrapport om genomförandet av det transeuropeiska transportnätet och lägga fram den för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Den här rapporten är den första i en serie av tvåårsrapporter från kommissionen till de andra EU-institutionerna i enlighet med förordning (EU) nr 1315/2013. Den här rapporten är utgångspunkten för regelbunden och heltäckande rapportering på högsta nivå om det tekniska och finansiella läget för det transeuropeiska transportnätets stomnät och övergripande nät. Sådan rapportering kommer att skapa öppenhet, främja samordning mellan alla berörda parter, underlätta planering och prioritering av investeringar och bidra till mobiliseringen av de resurser som krävs, såväl finansiellt som tekniskt, för att slutföra TEN-T<sup>8</sup>.

## 2. OMFATTNING OCH METOD

Omfattningen av kommissionens rapporteringskyldighet fastställs i artikel 49.3 i TEN-T-förordningen. Kommissionen bör analysera det transeuropeiska transportnätets utveckling på grundval av den information om framstegen i projektens genomförande som medlemsstaterna lämnar in, framförallt via det interaktiva geografiska och tekniska systemet för det transeuropeiska transportnätet (TENtec). Dessutom ska kommissionen göra information tillgänglig om användningen av olika typer av finansiellt stöd till alla transportsätt och andra delar av stomnätet och det övergripande nätet i alla medlemsstater. Rapporten bör också inbegripa uppgifter om kommissionens samordning av alla former av finansiellt stöd i syfte att stödja en enhetlig tillämpning av TEN-T-förordningen i överensstämmelse med dess mål och prioriteringar.

Rapporten innehåller en uppskattning av medfinansiering från EU-budgeten av de investeringar som har gjorts i TEN-T-nätinfrastruktur och motsvarande genomförande av nätet under perioden 2014–2015<sup>9</sup>. Användningen av finansiellt stöd mäts med hänvisning till de finansiella källor som anges i TEN-T- och FSE-förordningarna<sup>10</sup> och till andra tillgängliga finansieringskällor för det transeuropeiska nätet, dvs. den tillgängliga budgeten i TEN-T-programmet för perioden 2007–2013, de europeiska struktur- och investeringsfonderna och stöd från Europeiska investeringsbanken (EIB)<sup>11</sup>.

Vad gäller medlemsstaternas nationella budgetar höll de individuella rapporterna från medlemsstaterna för rapporteringsåren 2014 och 2015 tyvärr inte tillräckligt hög kvalitet i fråga om jämförbara resultat och korrekta uppgifter. Därför ingår de nationella budgetsatsningarna på TEN-T inte i den här rapporten ännu. I rapporten identifieras dock de rapporteringsproblem som finns i fråga om de nationella budgetarna och slutsatser dras inför kommande rapporter (se kapitel 5 om rapporteringsstrategin).

Det fastställdes en tydlig ram och tydliga kriterier för projektrapporteringen, för att rapporteringen enbart skulle inriktas på investeringar som faktiskt har bidragit till genomförandet av TEN-T-nätet. Därför omfattar den här lägesrapporten uteslutande projekt som rör arbeten och/eller blandade projekt (arbeten och undersökningar)<sup>12</sup> som leder till

---

<sup>8</sup> När det gäller finansieringen från FSE får Europaparlamentet och medlemsstaterna fortlöpande information om genomförandet, framför allt inom ramen för FSE-ansökningsomgångarna.

<sup>9</sup> Rapporten omfattar de projekt som pågick eller slutfördes 2014 och 2015, oavsett deras startdatum.

<sup>10</sup> De former av finansiellt stöd som ska rapporteras, utöver dem som anges i TEN-T-riktlinjerna (FSE), anges i artikel 49.1. De omfattar bl.a. Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Horisont 2020 och låne- och finansieringsinstrument som har inrättats av EIB.

<sup>11</sup> Det var nödvändigt att räkna med TEN-T-programbudgeten eftersom ett antal projekt med finansiellt stöd som beviljades under finansieringsperioden 2007–2013 fortfarande pågick under 2014–2015.

<sup>12</sup> Undersökningar ingår därför inte i den här rapporten, eftersom de inte direkt leder till framsteg i genomförandet av TEN-T-nätet.

utveckling av ny infrastruktur eller uppgradering/återställande av befintlig infrastruktur. Med hänsyn till dessa kriterier räknas inte finansieringsstöd från Horisont 2020 in, eftersom den finansieringen i allmänhet endast är tillgänglig för forskning. Det sammanlagda stödet nämns endast i kapitel 4.2.

Rapporten utgår å ena sidan från den undersökning som har utförts av externa experter<sup>13</sup> på beställning av kommissionen för att underlätta utarbetandet av den första lägesrapporten om utvecklingen och genomförandet av det transeuropeiska nätet. Eftersom arbetet med att utveckla TENtec-databasen och undersökningarna av stamnätsskorridorer ännu inte var avslutat när den här rapporten utarbetades var undersökningen nödvändig för att avhjälpa de återstående informationsluckorna och problemen med uppgifternas kvalitet. Å andra sidan har de uppgifter som redan finns tillgängliga i informationssystemet TENtec<sup>14</sup> använts i så stor utsträckning som möjligt för att analysera det tekniska genomförandet av TEN-T. Dessa uppgifter i TENtec bygger huvudsakligen på två pågående undersökningar med uppgiftsinsamling (del 1 om järnvägar, vägar och flygplatser och del 2 om hamnar och inre vattenvägar). Det måste dock betonas att medlemsstaterna väntas validera de uppgifter som har samlats in och registrerats i TENtec-databasen via dessa båda undersökningar senast i slutet av 2017.

I den här undersökningen identifieras de finansiella och tekniska uppgiftskällor som behövs för att bedöma graden av genomförandet av TEN-T-nätet vid utgången av 2015. När det gäller de finansiella aspekterna har uppgifterna samlats in från genomförandeorganet för innovation och nätverk (Inea), generaldirektoratet för regional- och stadspolitik (REGIO) och Europeiska investeringsbanken (EIB).

Analysen av genomförandet av de tekniska parametrarna för TEN-T gjordes med hjälp av en jämförelse mellan information och uppgifter i informationssystemet TENtec och en uppsättning nyckelutförandeindikatorer som hade fastställts på grundval av de transportinfrastrukturkrav som anges i TEN-T-förordningen. Därmed gick det att bedöma den nuvarande nivån av TEN-T-genomförandet i form av efterlevnad av TEN-T-normerna per typ av nät och transportsätt.

För att bedöma läget i genomförandet av TEN-T-nätet vid utgången av 2015 jämfördes slutligen den rapporterade investeringsnivån per transportsätt med nuläget i det tekniska genomförandet enligt de nyckelutförandeindikatorer som hade valts för bedömningen av transportinfrastrukturnätet.

Denna första rapport bör betraktas som ett arbete under utveckling och en utgångspunkt för att utforma ett sunt, tillförlitligt och öppet TEN-T-rapporteringsystem för framtiden, med förbättrad mätning av de finansierade investeringarnas effekt.

De resultat som rapporteras bör ses som preliminära, eftersom kartläggningen och definitionen av framstegen i genomförandet av TEN-T är en ständig utmaning för de nationella tillsynsorganen och kommissionen. I dag saknas det ett gemensamt rapporteringssystem och en gemensam process som skulle ge kommissionen möjlighet att få

---

<sup>13</sup> Undersökning enligt artikel 49.3: Granskning av befintliga informations-/uppgiftskällor och stöd till utarbetandet av lägesrapporten om genomförandet av TEN-T-nätet, Panteia, levererad 2016.

<sup>14</sup> Kommissionens informationssystem TENtec lagrar tekniska, geografiska och finansiella uppgifter som kan användas i analyser, förvaltning och politiskt beslutsfattande som rör TEN-T och det underliggande finansieringsprogrammet (FSE).

in fullständiga och harmoniserade uppsättningar av uppgifter om TEN-T-projekt från olika källor på EU-nivå och nationell nivå.

EU-organ och medlemsstater använder olika metoder, beräkningsmetoder, betalningssystem och uppgiftsformat, vilket innebär att det finns risk för att uppgifter utelämnas och att rapporterade projekt räknas flera gånger. Dessutom begränsas jämförbarheten i uppgifterna kraftigt. Skillnaderna i rapporteringssystem (t.ex. direkt eller delad förvaltning av medel) leder till stora kunskapsluckor och försämrar tillförlitligheten i de rapporterade uppgifterna ytterligare<sup>15</sup>. Slutligen pågår ett arbete för att öka registreringshastigheten i TENtec-systemet och förbättra uppgifternas kvalitet, även om systemet fortfarande är den lämpligaste källan till tekniska och geografiska uppgifter om TEN-T. Dessa faktorer kan försämra tillförlitligheten i uppgiftsanalysen i denna första rapport.

I detta sammanhang är det viktigt att undersöka hur genomförandet av artikel 49.1 i TEN-T-förordningen skulle kunna förbättras. Enligt den artikeln ska medlemsstaterna regelbundet, övergripande och öppet informera kommissionen om de framsteg som görs i genomförandet av projekt, inbegripet årsuppgifter rörande projekt av gemensamt intresse som erhåller unionsmedel<sup>16</sup>.

### **3. LÄGET FÖR GENOMFÖRANDET AV TEN-T: TEKNISK UTVECKLING**

I TEN-T-förordningen fastställs stamnätet och det övergripande nätet med en metod som baseras på objektiva kriterier och kvantitativa tröskelvärden som kommissionen, Europaparlamentet och rådet använde i lagstiftningsförfarandet<sup>17</sup>. Stamnätet och det övergripande nätet är kopplade till fastställda tekniska krav och prioriterade mål.

Framstegen i genomförandet av TEN-T måste bedömas utifrån dessa tekniska standarder, med hjälp av nyckelutförandeindikatorer. Lägesrapporteringen ska också omfatta en regelbunden uppdatering av definitionen av TEN-T-nätet och övervakning av de kvantitativa tröskelvärden som ska uppnås.

#### **3.1. Nyckelutförandeindikatorer i TENtec**

Under 2014–2016 togs det fram ett antal nyckelutförandeindikatorer inom ramen för undersökningarna av stamnätskorridorer. Indikatorerna stämde överens med de tekniska kraven och var gemensamma för alla nio stamnätskorridorer. Det har införts målvärden för varje nyckelutförandeindikator på grundval av de krav som fastställs i TEN-T-förordningen, särskilt med hänvisning till artikel 39. Det främsta syftet med nyckelutförandeindikatorerna är att mäta TEN-T-korridorernas utveckling över tid och övervaka graden av efterlevnad i förhållande till de kvalitetsstandarder för infrastruktur som anges i TEN-T-förordningen. I tabellen i bilaga I finns en förteckning över nyckelutförandeindikatorer och den beräkningsmetod som har använts för att mäta de tekniska framstegen i TEN-T-nätet. Den innehåller också de olika värden för 2015 som är kända när den här rapporten skrivs.

---

<sup>15</sup> När det gäller Eruf och Sammanhållningsfonden saknades fortfarande exakt information om vissa utgifter kopplade till TEN-T under rapporteringsperioden när denna rapport utarbetades, varför det blev nödvändigt att göra en uppskattning av dessa uppgifter.

<sup>16</sup> I detta sammanhang är det värt att påpeka att Eruf och Sammanhållningsfonden genomförs genom delad förvaltning mellan kommissionen och medlemsstaterna.

<sup>17</sup> Planeringsmetod för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), arbetsdokument från kommissionens avdelningar, COM(2013) 940 final.

Hittills har TENtec kopplat geografisk information till uppgifter om tekniska parametrar i TEN-T-infrastrukturen, vilket gör att användaren lätt kan sammanställa information och snabbt skapa rapporter och kartor över stomnätet och det övergripande nätet i TEN-T<sup>18</sup>. Databaserna innehåller de uppgifter som har samlats in från medlemsstaterna och ger kommissionen möjlighet att identifiera kritiska frågor, ”flaskhalsar” för transporter och problem som rör gränsöverskridande driftskompatibilitet.

När den här rapporten skrivs saknas dock fortfarande en mängd uppgifter för olika avsnitt och transportsätt i TENtec. Det finns också problem med uppgifternas kvalitet (t.ex. bristande konsekvens) och att vissa uppgifter ännu inte har validerats av medlemsstaterna, när uppgifterna har lagts in efter externa undersökningar. Dessutom varierar uppgifternas kvalitet avsevärt mellan olika parametrar. Registreringsgraden är t.ex. 100 % för endast en vägindikator och en flygplatsindikator. När det gäller järnvägar är registreringsgraden förhållandevis stor för vissa grundläggande parametrar (som elektrifiering, spårvidd och axellast), men är fortfarande låg för vissa andra (t.ex. ERTMS-genomförandet). I fråga om ERTMS-utbyggnaden innehåller TENtec faktiskt endast uppgifter om avsnitt i stomnätskorridorer för närvarande. De parametrar för vilka det finns tillgängliga uppgifter i fråga om inre vattenvägar gör det endast möjligt att beräkna vissa indikatorer (det finns t.ex. inte några uppgifter om nyckelutförandeindikatorer på tillåten höjd under broar). Tillgången till och kvaliteten i information om hamnar och fraktkomplex är fortfarande förhållandevis dålig i nuläget, varför det rapporterade resultatet endast bör betraktas som preliminärt.

För att förbättra uppgifternas kvalitet och öka registreringen i TENtec inleddes det särskilda undersökningar med uppgiftsinsamling 2015 och 2016 och de kommer att ge resultat 2017 och 2018. Dessutom ingår det uppgiftsinsamling i undersökningar som rör sjömotorvägar och ERTMS-utbyggnad, vilket sammantaget ger fullständig täckning av olika transportsätt.

När registreringstakten har ökat i TENtec kommer beräkningen av hela uppsättningen av resultatindikatorer att göra det möjligt att göra en heltäckande och tillförlitlig mätning av framstegen i det tekniska genomförandet av TEN-T.

Den här lägesrapporten presenterar enbart den del av nyckelutförandeindikatorerna som kunde beräknas utifrån de uppgifter som för närvarande finns tillgängliga i TENtec. Dessutom måste det understrykas att de fullständiga uppsättningar av uppgifter som hittills har registrerats i de olika TENtec-undersökningarna har beaktats, oavsett om uppgifterna har hunnit valideras av medlemsstaterna eller ej. Det betyder att de uppgifter som saknas för vissa avsnitt och infrastrukturkomponenter och/eller icke validerade uppgifter kan påverka tillförlitligheten i det slutliga resultatet.

---

<sup>18</sup> För närvarande finns åtta uppgiftskategorier tillgängliga i TENtec: Flygplatser Broar Dammar och slussar Inre vattenvägar Hamnar Järnvägar Vägar Järnvägs-/vägterminaler Det finns i dagsläget mer än 300 tekniska parametrar för alla dessa kategorier tillsammans.

### **3.2. Tekniskt genomförande av TEN-T-nätet per nyckelutförandeindikator**

Enligt det nuvarande informationssystemet TENtec ligger genomförandet av TEN-T-transportinfrastruktur med avseende på efterlevnaden av kraven i TENT-T-förordningen på 75–100 % för hälften av de indikatorer som är tillgängliga i dagsläget, men ligger fortfarande under 75 % för den andra hälften.

#### ***Järnvägar***

För järnvägar visar de uppgifter som finns tillgängliga i dag att den standardiserade spårvidden på 1 435 mm finns i 77 % av järnvägsstomnätet och i 76 % av det övergripande järnvägsnätet. Vad gäller elektrifiering uppfyller ungefär 81 % av TEN-T-nätet (81,3 % av stomnätet och 80,6 % av det övergripande nätet) TEN-T-kravet. Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) var endast i drift i 9,5 % av stomnätskorridoravsnitten vid utgången av 2015 (uppgifter för övriga avsnitt finns inte tillgängliga ännu), vilket tydligt visar att det krävs mer investeringar. I linje med den europeiska genomförandeplanen för ERTMS verkar det i genomsnitt ha gjorts större framsteg i stomnätet än i det övergripande nätet, vilket kan uppfattas som ett bra tecken på att investeringarna prioriteras effektivt. I den nya genomförandeplanen fastställs mål fram till 2023, då cirka 30–40 % av stomnätskorridorerna ska vara utrustade med ERTMS. Den europeiska genomförandeplanen för ERTMS kommer att uppdateras på nytt 2023 med mer exakta datum för genomförandet av återstoden av korridorerna 2024–2030.

#### ***Vägar***

Det totala antalet kilometer som uppfyller kraven på vägtyperna motortrafikled/motorväg är den viktigaste indikatorn för vägar. Resultatet visar att 74,5 % av stomnätet uppfyller standarden, medan endast 58,1 % av vägarna i det övergripande nätet gör det. Det finns för närvarande inga uppgifter om tillgången till rena bränslen i TENtec, eftersom tillgången till uppgifter är begränsad och det saknas en enhetlig metod för medlemsstaterna och leverantörerna. Inom ramen för direktiv 2014/94/EU om alternativa bränslen arbetar kommissionen dock med en analys av de nationella politiska ramarna för att utveckla marknaden för alternativa bränslen och infrastrukturen för dem. Dessutom har kommissionen finansierat en undersökning om ren energi för utbyggnad av transportinfrastruktur och resultatet av den har lagts fram nyligen. Detta väntas redovisas närmare i den andra lägesrapporten.

#### ***Hamnar och inre vattenvägar***

I fråga om inre vattenvägar uppfyller 95 % redan CEMT-kraven för klass IV, 79,6 % uppfyller kraven i fråga om RIS-genomförande och 68 % uppfyller kraven på tillåtet djupgående på 2,5 m.

När det gäller kusthamnar visar indikatorn för anslutning till järnväg att TEN-T-kraven är helt och hållet uppfyllda. Denna indikator kommer dock att justeras så att den även omfattar behovet av att öka kapaciteten för godstransporter. Anslutningsgraden till inre vattenvägar av CEMT-klass IV är 46 % för stomnätet och 9 % för det övergripande nätet. Uppgifterna för inre vattenvägar och hamnar bör dock behandlas med försiktighet, eftersom uppgifterna i TENtec-databasen antingen ännu inte har validerats av medlemsstaterna eller inte finns

tillgängliga över huvud taget. I det senare fallet har siffrorna för dessa nyckelutförandeindikatorer baserats på resultatet av undersökningen enligt artikel 49.3.

### *Flygplatser*

Vad gäller flygplatser anges i förordning (EU) nr 1315/2013 att endast de huvudflygplatser som markeras med en stjärna i bilaga II i förordningen (dvs. 38) omfattas av skyldigheten enligt artikel 41.3, dvs. att vara anslutna till järnvägs- och vägtransportinfrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet senast 2050 (utom då sådan anslutning inte är möjlig på grund av fysiska begränsningar) och om möjligt integreras i höghastighetsnätet för tåg med hänsyn till potentiell trafik. År 2015 var 23 av de 38 huvudflygplatser (60,5 %) som omfattas av detta krav anslutna till järnväg. Denna uppgift baseras på mycket tillförlitliga uppgifter, med en registreringsgrad på 100 % för denna indikator.

### **3.3. Teknisk uppdatering av definitionen av TEN-T-nätet**

Kommissionen övervakar noggrant de tekniska parametrarna för infrastrukturkomponenterna i TEN-T-nätet. Genom artikel 49.4 i TEN-T-förordningen ges möjlighet att anta delegerade akter för att anpassa bilagorna I och II till eventuella förändringar som följer av de kvantitativa tröskelvärdena för infrastrukturkomponenterna i det övergripande nätet.

Kommissionen inledde uppdateringsprocessen vid TEN-T-kommittémötet den 30 september 2015 och har samrått med sakkunniga från medlemsstaternas behöriga myndigheter, i närvaro av sakkunniga från Europaparlamentet, vid möten den 9 december 2015, den 16 mars och den 28 september 2016. Detta ledde till att en delegerad akt antogs den 7 december 2016 och den väntas träda i kraft efter Europaparlamentets och rådets granskningsperiod på två månader.

Anpassningarna av förteckningen och kartorna för tillämpningen av denna delegerade akt grundade sig på kvantitativa tröskelvärden som fastställs i artiklarna 14, 20, 24 och 27 i TEN-T-förordningen. De utgick från den senaste relevanta tillgängliga statistiken från Eurostat och uppgifter från medlemsstaterna och andra relevanta källor om framstegen med att slutföra nätet. Detta arbete ledde till 250 framlagda ändringsförfrågningar och 235 av dessa har godkänts och integrerats enligt bestämmelserna i artikel 49.4 i förordningen.

Anpassningarna har lett till att knutpunkter har lagts till i enlighet med artikel 49.4 a, t.ex. inlandshamnar, kusthamnar, järnvägs-/vägterminaler, logistikplattformar och flygplatser. De ledde också till justeringar av järnvägs-, väg- och inre vattenvägsnätet, baserat på uppgifter från de berörda medlemsstaterna, för att avspegla framstegen med att slutföra nätet i enlighet med artikel 49.4 c. Dessa anpassningar omfattade dock inte uteslutning av knutpunkter enligt artikel 49.4 b, eftersom en sådan bedömning skulle vara relevant endast om den görs sex år efter antagandet av förordningen. Tillämpningen av tröskelvärdena för uteslutning skulle ha visat på fall där vissa infrastrukturkomponenter låg under både det tröskelvärde som ursprungligen tillämpades och det nya tröskelvärdet för inkludering. De beaktades därför inte i den aktuella uppdateringen.

#### **4. LÄGET FÖR GENOMFÖRANDET AV TEN-T: UTVECKLINGEN I INVESTERINGAR SOM HAR FÅTT SAMFINANSIERING FRÅN EU**

##### **4.1. Användning av finansiellt stöd 2014 och 2015**

Under 2014 och 2015 uppgick EU-institutionernas sammanlagda investeringar från institutionernas egna finansieringskällor (TEN-T/FSE, Eruf/Sammanhållningsfonden och lån från EIB) i stomnätsinfrastruktur och övergripande nätinфраstruktur för TEN-T till **30,67 miljarder euro** i de 28 medlemsstaterna. Detta övergripande belopp för EU-investeringar omfattar enbart investeringar som rör arbetsprojekt och arbets-/undersökningsprojekt. Utöver detta anslogs cirka 1,1 miljarder euro i finansiellt stöd från EU inom ramen för bidragsavtal för undersökningsprojekt under 2014 och 2015. Av dem anslogs ungefär 931,5 miljoner euro inom ramen för FSE-Transport, och 160,1 miljoner euro anslogs inom ramen för TEN-T-programmet. Dessutom anslogs 512,9 miljoner euro under 2014 och 2015 till transportforskningsprojekt inom ramen för Horisont 2020.

##### ***FSE***

När det gäller utgifterna från det före detta TEN-T-programmet och den nuvarande Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) uppgår bidragen till 7 % av EU:s sammanlagda investeringar i TEN-T-infrastruktur. Även om FSE-/TEN-T-utgifterna endast uppgår till 2,1 miljarder euro för rapporteringsperioden<sup>19</sup> är det värt att påpeka att ungefär 12,7 miljarder euro har anslagits till 263 projekt som valdes ut i den första FSE-ansökningsomgången 2014 och ytterligare 6,6 miljarder euro har anslagits till 189 projekt som valdes ut i den andra FSE-ansökningsomgången 2015 (för vilka rättsliga åtaganden gjordes 2016). Dessutom har kommissionen (genom FSE-budgeten) gett stöd till programmets stödåtgärder med inriktning på utformning av projekt, kapacitetsuppbyggnad i de nationella förvaltningarna och stöd till inrättande av stomnätskorridorer. FSE-andelen av EU:s sammanlagda utgifter för TEN-T-nätet bör alltså öka betydligt under de kommande åren, med fler projekt i genomförandefasen.

##### ***ESI-fonderna***

Nästan hälften av EU:s genomförandestöd 2014–2015 kommer från Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, som tillsammans står för ungefär 48 % (14,8 miljarder euro) av alla TEN-T-investeringar som fått EU-stöd. I den andel som rapporteras för Sammanhållningsfonden beaktas inte den andel av anslag från Sammanhållningsfonden som har överförts till stöd för transportprojekt i stomnätet inom ramen för FSE<sup>20</sup>.

Det bör påpekas att den angivna budgetandelen för Europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna) är en uppskattning, eftersom exakta uppgifter för 2015 i fråga om TEN-T inte fanns på EU-nivå när den här rapporten utarbetades.

---

<sup>19</sup> Sammanlagt fick 298 projekt stöd med 2,1 miljarder euro från FSE-/TEN-T-budgeten under rapporteringsperioden.

<sup>20</sup> För att förbättra slutförandet av transportprojekt, särskilt gränsöverskridande sådana, med högt mervärde för unionen, överfördes en del av Sammanhållningsfondens anslag (11 305 500 000 EUR) för att finansiera transportprojekt inom stomnätet eller transportprojekt med anknytning till horisontella prioriteringar i de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden genom FSE.

Utöver de faktiska utgifterna bör det påpekas att ESI-fondernas åtaganden för TEN-T-relaterade projekt under programplaneringsperioden 2014–2020 beräknades till cirka 8 miljarder euro för 2014 och 2015.

### ***EIB och Efsi***

De EIB-lån som undertecknades 2014 och 2015 motsvarar 13,7 miljarder euro och de beviljades som stöd för 69 transportinsatser i TEN-T-nätet under rapporteringsperioden.

Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) bildades i november 2014. Perioden 2014–2015 ägnades framför allt åt att inrätta de nya instrument och olika initiativ och åtgärder som föreskrivs i de tre pelarna för investeringsplanen för Europa.

### ***Mobiliserade nationella resurser***

Det bör påpekas att EU:s medfinansiering med 20–85 % av transportinfrastrukturprojekt beviljas på villkor att det finns ytterligare medel, ofta från medlemsstaternas nationella finansiering. För att beviljas EU-medel anslår medlemsstaterna därför betydande nationella budgetresurser till projekt som bidrar till EU:s prioriteringar. De 2,1 miljarder euro som investerades från FSE-/TEN-T-budgeten under 2014 och 2015 samfinansierades med mer än 6 miljarder euro i investeringar från andra källor, främst medlemsstaternas nationella budgetar.

## **4.2. Stärka den strategiska ramen för transportinvesteringar**

I slutet av 2013 beslutades om en ny plan för utvecklingen av ryggraden i EU:s transportsystem, när Europaparlamentet och rådet antog de reviderade riktlinjerna för TEN-T-nätet. Det gjordes ett åtagande om en transportinfrastrukturutveckling som kommer att ta årtionden att genomföra i verkligheten, kräva investeringar på omkring 1,5 biljoner euro och beröra en mängd privata och offentliga parter. En insats av den här storleken, komplexiteten och kostnaden kräver en stabil grund för politiska beslut och investeringsbeslut.

Under 2014 och 2015 gjordes stora ansträngningar för att stärka den strategiska ramen för transportprojekt utöver vad som krävs enligt TEN-T-förordningen, för att på så sätt skapa större säkerhet för investerarnas planering.

Medlemsstaterna utgick från de europeiska samordnarnas förslag och kom överens om detaljerade arbetsplaner för de nio stomnätsskorridorerna i TEN-T. I december 2016 antogs en europeisk utbyggnadsplan för ERTMS och den europeiska samordnaren lade fram en detaljerad genomförandeplan för sjömotorvägar<sup>21</sup>.

En betydande andel av FSE-budgeten har öronmärkts för transportinfrastrukturprojekt inom TEN-T. Framför allt ges finansiellt stöd till stomnätet och de horisontella projekt och insatser som anges i del I i bilagan till FSE-förordningen. För att koncentrera insatserna i detta avseende prioriteras projekt av allmänintresse enligt definitionen i TEN-T-förordningen.

På liknande sätt ges stöd från Sammanhållningsfonden och Eruf till TEN-T och annan transportinfrastruktur som har identifierats som prioriterad för utvecklingen av TEN-T och/eller den berörda medlemsstaten och regionen.

---

<sup>21</sup> <http://ec.europa.eu/transport/node/4876>

Det gjordes betydande ansträngningar under 2014 och 2015 för att slutföra planeringen för 2014–2020: Sammanhållningsfonden och Eruf kommer att fortsätta att ge betydande stöd till utvecklingen av TEN-T-nätet (cirka 34 miljarder euro) under de kommande åren, framför allt i de mindre utvecklade medlemsstater och regioner där det fortfarande krävs stora ansträngningar för att överbrygga förbindelselänkar som saknas och avlägsna flaskhalsar i transportnäten. Dessutom kommer ESI-fonderna att ge stöd till nationella, regionala och lokala infrastrukturprojekt som inte rör TEN-T-nätet och till anskaffning av rullande materiel.

Detta är avgörande för att skapa ett smidigt transportsystem från dörr till dörr som tillgodoser behoven av transporter på stora avstånd och över gränserna och av lokal rörlighet. I alla medlemsstater kommer sammanhållningspolitiken att ge stöd till en omställning i riktning mot ett multimodalt, intelligent och mer hållbart transportsystem.

I enlighet med förhandsvillkoret för att få finansiellt stöd från Sammanhållningsfonden och Eruf inom ramen för tematiskt mål 7 (hållbara transporter) utvecklades dessutom heltäckande nationella och regionala transportplaner i 20 medlemsstater. Planerna omfattar projekt under planering och åtgärder för att öka kapaciteten hos myndigheter och stödmottagare.

Utvecklingen av dessa heltäckande transportplaner var ett stort framsteg: de beskriver i detalj hur utvecklingen av TEN-T ska gå vidare i 20 medlemsstater och en mängd regioner (med medfinansiering från Sammanhållningsfonden/Eruf). Dessutom bildar de en grund för en balanserad och kompletterande utveckling av infrastruktur som inte ingår i TEN-T på nationell, regional och lokal nivå. Detta är ett viktigt steg för att se till att utvecklingen av TEN-T inte sker isolerat utan som ett led i en övergripande insats för att utveckla ett smidigt system dörr till dörr, som öppnar för transporter på stora avstånd och över gränserna och för lokal rörlighet.

Här är det också värt att notera att kommissionen lade fram ett nytt koncept för utveckling av planer för hållbar rörlighet i storstadsområden 2013. Under perioden 2014–2020 kommer många stadsområden i EU att få stöd från Sammanhållningsfonden och Eruf för att utveckla och genomföra sådana planer. Omkring 12,5 miljarder euro har anslagits för att stödja och främja ren transportinfrastruktur i städerna. Till detta ska läggas ungefär 3,5 miljarder euro för intelligenta transportsystem och mjuk rörlighet. Dessa investeringar kommer att bidra till att höja prestandan i urbana knutpunkter, minska överbelastning och avlägsna flaskhalsar i TEN-T och även förbättra anslutningarna den sista kilometern.

### **4.3. Mobilisera privat kapital för genomförandet av TEN-T**

Trots EU:s stora finansiella bidrag till transportinfrastrukturen i TEN-T-nätet ligger den största finansieringsutmaningen fortfarande hos medlemsstaterna. Att ta fram hållbara och tillräckliga finansieringskällor (såväl offentliga som privata) är avgörande för att täcka det nuvarande finansieringsunderskottet.

Stödet från Sammanhållningsfonden, Eruf och FSE är betydande (cirka 60 miljarder euro för TEN-T-investeringar 2014–2020), men är ändå förhållandevis blygsamt jämfört med investeringsbehoven i stomnätet och det övergripande nätet. För att EU-medlen ska ge så stor effekt som möjligt krävs därför att såväl bidrag som finansiella instrument används samordnat och riktat, där de också kan leda till privata investeringar.

Tack vare förhandsvillkoren för transport finns det effektiva ramvillkor för ESI-fondernas investeringar i transportsektorn (heltäckande nationella eller regionala transportplaner och

tillräcklig administrativ kapacitet). Detta underlättar planeringen av såväl offentliga som privata transportinvesteringar. En realistisk och mogen plan för projekt som får stöd från Sammanhållningsfonden/Eruf inom den här ramen skapar en utgångspunkt för samordning, synergier och komplementariteter med FSE och Efsi.

Privat finansiering baseras ofta på offentlig–privata partnerskap. EU-fonderna (t.ex. FSE) kan användas för att förbättra riskprofilerna och stärka avtalsvillkoren för sådana partnerskap och därmed göra dem mer attraktiva. Därmed kan de ansvariga för stödberättigande infrastrukturprojekt locka ytterligare privat finansiering från institutionella investerare som försäkringsbolag och pensionsfonder. ESI-fonderna kan användas för att stödja strategiska infrastrukturprojekt som samlar andra finansiella resurser, oavsett om det gäller nationell offentlig och privat medfinansiering, finansiering från EIB eller – på senare tid – finansiering som tillhandahålls med Efsis riskbärande kapacitet<sup>22</sup>.

För att om möjligt förstärka EU-resursernas hävstångseffekt (Sammanhållningsfonden, Eruf, FSE) för andra finansieringskällor använder kommissionen innovativa finansieringslösningar som kan utvecklas till många olika typer av stödinstrument, t.ex. riskdelningsinstrument som utfärdas gemensamt med EIB. Sådana instrument kan mobilisera investeringsvolymerna på upp till sex (kapitalinvesteringar) till femton gånger (riskdelningsinstrument, t.ex. projektobligationer) bidragsdelen. De innovativa finansieringslösningar som kommissionen föreslår baseras på erfarenheterna av tidigare instrument, framför allt Margueritefonden och instrumentet för lånegarantier till projekt inom TEN-T.

Det mest framträdande exemplet på ett sådant instrument är pilotfasen i initiativet med projektobligationer som har genomförts i tre sektorer inom ramen för FSE-programmet: transport, energi och IKT. Mekanismen attraherar ytterligare finansiering vilket gör att den projektansvariga eller tilltänkta stödmottagaren kan få skuldfinansiering på kapitalmarknaderna (i form av obligationer) för att finansiera Europaomfattande infrastrukturprojekt med stort mervärde för EU.

Under 2014 och 2015 godkändes den här typen av stöd genom projektobligationer för utbyggnaden av motorvägen A7 i Tyskland<sup>23</sup>, uppförandet av den nya motorvägslänken A11 i Belgien<sup>24</sup>, och utbyggnaden av hamnen i Calais i Frankrike. Hamnen är också ett första exempel på en kombination av innovativa finansiella instrument (projektobligationer) och FSE-bidrag<sup>25</sup>.

Syftet med FSE:s skuldinstrument hos EIB, som inrättades i juli 2015, är att ge stöd till projekt av gemensamt intresse där instrumentet kan underlätta tillgången till skuldkapital från kommersiella låneinstitut, institutionella investerare eller seniora lån från EIB.

Kommissionen vidtar ytterligare åtgärder för att se till att synergier mellan EU-fonderna och stöd från Efsi verkligen tas till vara i syfte att mobilisera privat finansiering för strategiska

---

<sup>22</sup> EIB-finansiering med stöd från Efsi kan dock inte betraktas som nationell medfinansiering.

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

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

<sup>25</sup> Projektobligationen användes för att sänka skuldkostnaderna och på så sätt minska behovet av offentligt stöd, samtidigt som FSE-bidragen användes för att täcka de återstående stödberättigande kostnaderna för verksamhet med stort mervärde för EU.

transportinvesteringar inom EU. Kommissionen har gett ut en praktisk vägledning<sup>26</sup> om hur man kan kombinera och använda ESIF-fonderna och Efsi på ett kompletterande sätt och fortsätter att förenkla den övergripande ramen för att utveckla den här typen av diversifiering av finansieringskällorna. Under 2015 undertecknades fyra transportprojekt inom Efsi och ytterligare tre godkändes, vilket motsvarade sammanlagt mer än 1,5 miljarder euro i EU-lån<sup>27</sup>.

Ett exempel på en kombination av bidragsmedel inom ramen för FSE och resurser från Efsi är projektet för tillgång till hamninфраstruktur i Spanien. En garanti från Efsi innebär att EIB och ICO (nationell investeringsbank) kunde ge lån för att stödja en samling projekt för tillgänglighet till hamnar i Spanien i syfte att ansluta 13 i förväg identifierade hamnar till det transeuropeiska transportnätet under 2015–2020. Den sammanlagda investeringen (som rör Efsis del av projektet) uppgår till 425 miljoner euro. Lånen från EIB och ICO kompletterades med medfinansiering från FSE för några av projekten<sup>28</sup>.

Kommissionen utvecklar en innovativ blandningsmekanism, där t.ex. bidrag från FSE-programmet kombineras med instrument inom ramen för Efsi och privat finansiering. Kommissionen offentliggjorde ett arbetsprogram och en ansökningsomgång den 8 februari 2017 i syfte att blanda 1 miljard euro i FSE-bidrag med finansiering från Efsi eller privata källor till kapital.

## 5. DEFINITION AV RAPPORTERINGSSTRATEGIN

Denna första lägesrapport bör också innehålla förslag till en övervaknings- och rapporteringsstrategi som gör det möjligt för kommissionen att uppfylla sina rapporteringsskyldigheter enligt artikel 49.3 i TEN-T-förordningen. Detta innebär framför allt en förstärkning av strategin för medlemsstaternas rapportering enligt artikel 49.1 och 49.2 i TEN-T-riktlinjerna. För att upprätta sunda och samstämmiga övervaknings- och rapporteringsmekanismer ska strategin ta hänsyn till alla tillgängliga källor till information och uppgifter och ska stämma överens med tillämpningen av TEN-T-förordningen i linje med dess mål och prioriteringar.

De brister som konstateras i den här rapporten tyder på att kvaliteten i informationen och i de metoder som används för att samla in och bearbeta uppgifter behöver förbättras ytterligare på EU-nivå. För att säkerställa den harmonisering av uppgifter som krävs kommer kommissionen i framtiden att använda en gemensam förfylld mall för insamlingen av uppgifter om EU:s finansieringskällor i sin rapporteringsstrategi. Därmed bör det gå att skapa en gemensam och harmoniserad databas som omfattar all relevant information om TEN-T-projekt med EU-finansiering från de berörda myndigheterna i medlemsstaterna. Här bör det påpekas att Eurostat inte samlar in uppgifter om utgifter för transportinfrastruktur och inte heller specifikt för TEN-T, eftersom detta inte anges i den rättsliga grunden för Eurostat.

Dessutom bör rapporteringsmekanismen vara utformad så att kommissionen kan ange hur de olika bidragen (t.ex. EU-medel, EIB-finansiering, privata medel med hävstång) gör det möjligt att uppnå resultat (t.ex. byggd infrastruktur, genomförd ITS) och i slutänden bidra till mätningen av resultat (t.ex. transporteffektivitet, kapacitet för passagerar-/frakttransporter, säkerhet, utfasning av fossila bränslen) och beräknade effekter (t.ex. tillväxt, arbetstillfällen).

---

<sup>26</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/thefunds/fin\\_inst/pdf/efsi\\_esif\\_compl\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/thefunds/fin_inst/pdf/efsi_esif_compl_en.pdf)

<sup>27</sup> <http://www.eib.org/efsi/efsi-projects/?c=&se=5>

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

En sådan analys skulle baseras på bedömningen i samband med arbetsplanerna för stornätskorridorer.

Ett annat viktigt hinder för utvecklingen av TEN-T-nätet är avsaknaden av en gemensam källa till tillförlitlig information om nätets aktuella status, dess utveckling och pågående projekt och investeringar. Detta krav bör hanteras via informationssystemet TENtec. TENtec innehåller redan ett harmoniserat informationssystem för transportinfrastruktur och har en stark rättslig grund<sup>29</sup>.

I takt med att TEN-T-utvecklingen går vidare i genomförandet av stornätet och det övergripande nätet måste man se till att informationen görs tillgänglig och är fullständig, genom att uppgifter av hög kvalitet registreras utan dröjsmål i TENtec. Generellt behöver uppgifter registreras snabbare i systemet, vilket också noteras i den här rapporten. Innehållet i informationen behöver utökas och förbättras i fråga om tillförlitlighet, fullständighet och enhetlighet, i samarbete med medlemsstaterna och i de berörda EU-institutionerna och EU-organen.

Avsikten med de undersökningar som kommissionen har inlett är att se till att TENtec innehåller en uppsättning uppgifter av hög kvalitet och tillräckligt stor omfattning om läget i TEN-T-infrastrukturen. Syftet med den pågående insamlingen av uppgifter till TENtec är att bedöma och verifiera de befintliga uppgifternas kvalitet och enhetlighet i TENtec. Undersökningarna följer också en i förväg fastställd plan för insamlingen av uppgifter, för att identifiera alla relevanta uppgiftskällor per land och teknisk parameter. Uppgifterna samlas in per geografiskt nätavsnitt och geografisk knutpunkt och är mycket detaljerade. Den första fasen av uppgiftsinsamlingen är snart klar och kommer att ge medlemsstaterna möjlighet att validera de nya registrerade uppgifterna. Undersökningarna kommer att färdigställas i slutet av 2017 och leda till en uppdatering av TENtec-uppgifterna från 2014 och 2015. I nästa lägesrapport kommer indikatorerna för tekniska parametrar att räknas om, eftersom uppgifterna väntas hålla högre kvalitet.

**På lång sikt är det avgörande att medlemsstaterna färdigställer uppgifterna om TEN-T-infrastrukturen regelbundet på årsbasis.** TENtec-undersökningarna kommer att ge kommissionen dokumentation över datakällor och metoder som tillämpats vid identifieringen av varje parameter, vilket kommer att göra det lätt att uppdatera databasen. Detta bör i sin tur göra det lättare för medlemsstaterna att registrera de uppgifter som krävs i framtiden. Dessutom visar den nuvarande rapporteringsprocessen att det bör tas fram en automatiserad uppladdningsfunktion.

Så länge som de tekniska uppgifterna i TENtec är ofullständiga bör samtliga avsnitt och infrastrukturkomponenter som inte har uppdaterats i systemet anses inte uppfylla TEN-T-kraven. Detta skulle eliminera fall där indikatorn visar fullständig efterlevnad av TEN-T-standarder på grund av en låg registreringsgrad för en viss infrastrukturkomponent.

Tvåårsrapporterna om framstegen med genomförandet av TEN-T skulle också ha nytta av att det fastställs en tydlig tidsfrist för leveransen av lägesrapporter i framtiden. Att samla in, behandla och analysera finansiella och tekniska uppgifter från en genomförandeperiod på två år för TEN-T kräver mycket tid och resurser. En stor andel av de finansiella uppgifterna finns

---

<sup>29</sup> Enligt artikel 49 i TEN-T-förordningen (EU) nr 1315/2013 ska medlemsstaterna översända årsuppgifter till TENtec och kommissionen ska se till att TENtec är lättillgängligt.

tillgängliga vid utgången av det andra eller tredje året efter det att medel har anslagits. På liknande sätt är rapporteringen av tekniska uppgifter om nyligen uppförd eller uppgraderad infrastruktur ofta försenad och kan innehålla ofullständig eller felaktig information. För att kunna ta fram en stabil, jämförande och samlad analys (jämförelse med tidigare rapporteringsperioder) av tvåårsframstegen i genomförandet av TEN-T har kommissionen för avsikt att tillämpa en ”n+2”-regel, för att kunna avge lägesrapporter två år efter utgången av varje rapporteringsperiod.

Slutligen innebär bedömningen av de befintliga uppgifterna i TENtec att kommissionen kunde utforma några första förslag till hur metoden för analys av TENtec-uppgifter kan förbättras och utvecklas. I samband med pågående undersökningar av stomnätskorridorer analyserar kommissionen för närvarande TEN-T-infrastrukturens inverkan på miljön och klimatförändringen och även på tillväxten och arbetstillfällena. Dessutom kommer det att göras en undersökning av de övergripande effekter på tillväxt och sysselsättning som slutförandet av TEN-T-stomnätet skulle kunna ge. Denna analys kommer att leda till att nya nyckelutförandeindikatorer utformas för projekt och dessa kan komma att läggas till de befintliga tekniska kraven i framtida lägesrapporter. Detta behöver undersökas ytterligare i nästa lägesrapport, då registreringsgraden och uppgifternas kvalitet kommer att ha förbättrats avsevärt i TENtec.

## 6. SLUTSATS

Slutligen krävs enligt artikel 49.3 i TEN-T-förordningen att kommissionen analyserar det transeuropeiska transportnätet i sin lägesrapport om TEN-T. I detta sista kapitel gör vi därför en jämförelse av graden av investeringar i projektgenomförande (kapitel 4) med läget för det tekniska genomförandet (kapitel 3) för att göra en bedömning av de övergripande framstegen i TEN-T-nätets utveckling under åren 2014 och 2015. Analysen leder till slutsatser om stomnätet och det övergripande nätet genom en bedömning av genomförandet av nätet och genom slutsatser om graden av investeringar och resultat i form av infrastruktur som uppfyller kraven.

Om EU:s stöd i form av finansiella bidrag till TEN-T-nätets utveckling fördelas per transportsätt, rapporteras den största investeringsvolymen för järnvägar, som tog upp så mycket som 51,5 % av de sammanlagda utgifterna 2014 och 2015. Andelen investeringar i väginfrastruktur uppgick till 30,6 % av de totala utgifterna, därefter kom 9,2 % för hamnar och sjömotorvägar, 5,5 % för flygplatser (inklusive Sesar), 2,1 % för multimodal infrastruktur och 1,1 % för inre vattenvägar.

Den högsta rapporterade investeringsnivån för järnvägar (51,5 % av de sammanlagda investeringarna) stämmer överens med den lägre graden av efterlevnad för hälften av järnvägsindikatorerna (mindre än 75 % för ERTMS, axellast och tåglängd) och med det övergripande politiska målet för TEN-T, dvs. att stödja koldioxidsnåla och hållbara transportsätt. Detta framgår även av det stöd som har beviljats inom ramen för TEN-T och FSE, där det totala stödet till järnvägsprojekt 2014–2015 var mer än dubbelt så stort som den finansiering som beviljades alla de övriga transportsätten tillsammans (70 % av de totala TEN-T-/FSE-utgifterna).

När det gäller vägar ligger indikatorn för teknisk efterlevnad på endast 75 % för stomnätet och 58 % för det övergripande nätet. Investeringsgraden är förhållandevis stor i förhållande till detta och motsvarar 30,6 % av de totala utgifterna. I genomsnitt gjordes större investeringar i väginfrastruktur i medlemsstater som omfattas av sammanhållningspolitiken,

vilket framgår av det förhållandevis stora finansiella bidrag som beviljats genom Eruf och Sammanhållningsfonden. Som kontrast uppgick andelen TEN-T-/FSE-utgifter för väginfrastruktur enbart till 3 % 2014 och 2015.

När det gäller inre vattenvägar var investeringsnivån mycket låg och uppgick till endast 1,1 % av de sammanlagda investeringarna i TEN-T (även om siffran väntas öka med tanke på FSE:s åtaganden under 2014 och 2015). För RIS-genomförandet har graden av efterlevnad nått 79 % och för CEMT-klass IV är den 95 %, men tillåtet djupgående (68 %) är fortfarande förhållandevis långt från målet, vilket kan tyda på att det krävs mer investeringar i inre vattenvägsinfrastruktur i framtiden. I detta sammanhang bör ökad EU-finansiering övervägas.

För kusthamnar är efterlevnadsmålet i fråga om anslutning till järnväg redan uppfyllt för både stomnätet och det övergripande nätet enligt uppgifterna i TENtec. Det förekommer dock fortfarande ofta kapacitetsproblem i järnvägsavsnitt som leder till hamnar. Investeringsandelen på 9,2 % avhjälpte inte problemet med anslutningar till inre vattenvägar i CEMT-klass IV där efterlevnadsgraden är 46 % för stomnätet och endast 9 % för det övergripande nätet.

I fråga om flygplatser är investeringsnivån fortfarande förhållandevis låg (5,5 %) och efterlevnadsgraden är mycket låg för järnvägsanslutningar till såväl stomnät (35,5 %) som övergripande nät (12,2 %).

Rent generellt kan man anta att det fortfarande krävs stora förbättringar i de flesta fall och att det krävs stora investeringar för att uppnå målen för TEN-T-förordningen.

Med detta i åtanke visar denna rapport en förhållandevis positiv bild av framstegen i stomnätet och det övergripande nätet i TEN-T. Stora delar av TEN-T uppfyller faktiskt TEN-T-förordningens krav till stor del. Nivån på utgifter från EU-källor för olika infrastrukturkomponenter i TEN-T stämmer i allmänhet överens med investeringsbehoven och avspeglar de transportpolitiska målen för TEN-T, t.ex. ökad tillgänglighet, integration av transportsätt, driftskompatibilitet, hållbarhet, utsläppsminskning, miljöskydd och främjande av innovativa rörlighetslösningar. I kommande rapporter behöver investeringarna på medlemsstatsnivå analyseras ingående, för att komplettera bilden i fråga om investeringsprioriteringar och finansiella behov i förhållande till hur nätet uppfyller de tekniska kraven.

Sammanfattningsvis visar de första två åren av den nya politiken att en rad olika instrument har införts framgångsrikt för att förverkliga TEN-T. Nu måste framstegen i genomförandet av projekt för detta övervakas noggrant och kontinuerligt, för att se till att stomnätet och dess stomnätskorridorer slutförs senast 2030 och att det övergripande nätet slutförs senast 2050.

### Bilaga 1 - Nyckeltal och beräkningsmetod för att mäta det tekniska genomförandet av TEN-T-nätet

<i>Transportsätt</i>	<i>Indikator</i>	<i>Passagerare (P) Frakt (F)</i>	<i>Enhet</i>	<i>Beräkning</i>	<i>Mål (under 2030 för stomnätet) (under 2050 för det övergripande nätet)</i>	<i>Värde 2015</i>	<i>Registreringsgrad</i>	<i>Anmärkningar</i>
Järnvägstransport	Elektrifiering	P/F	%	<i>Elektrifierade järnvägskm som andel av relevanta km i järnvägsnätet.</i>	100 %	81,3 % (stomnät) 80,6 % (övergripande nät)	95,9 % (stomnät) 96,2 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), preliminärt validerade av ERA, men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
	Spårvidd 1 435 mm	P/F	%	<i>Standardiserad spårvidd (1 435 mm) som andel (%) av relevanta km i järnvägsnätet.</i>	100 %	77 % (stomnät) 75,8 % (övergripande nät)	98,2 % (stomnät) 98,7 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), preliminärt validerade av ERA, men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
	ERTMS-genomförande	P/F	%	<i>Längd på permanent drift av både ERTMS och GSM-R i järnvägsnät, som andel av berörda km järnväg.</i>	100 %	9,5 % av avsnitt i stomnätskorridorer	96,5 % (stomnätskorridorer)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via ledningsgruppen för ERTMS-utbyggnad, preliminärt validerade av ERA, men ännu inte validerade av medlemsstaterna. Uppgifterna är begränsade till avsnitt i stomnätskorridorer. Ytterligare insamling av uppgifter via ERTMS-

								undersökning.
	Linjehastighet (≥100 km/h)	F	%	<i>Längd på godslinje och kombinerad linje som tillåter en högsta hastighet på minst 100 km/h som andel av berörda km järnväg utan lastbegränsning.</i>	100 %	86,8 % (stomnät) 86,6 % (övergripande nät)	89,4 % (stomnät) 86,9 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), preliminärt validerade av ERA, men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
	Axellast (≥22,5 ton)	F	%	<i>Längd på godslinje och kombinerad linje med en tillåten axellast på minst 22,5 ton som andel av berörda km järnväg.</i>	100 %	66,8 % (stomnät) 66,6 % (övergripande nät)	97,5 % (stomnät) 97,5 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), preliminärt validerade av ERA, men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
	Tåglängd (≥740 m)	F	%	<i>Längd på godslinje och kombinerad linje med en tillåten tåglängd på minst 740 m som andel av berörda km järnväg.</i>	100 %	46,5 % (stomnät) 46,6 % (övergripande nät)	79,9 % (stomnät) 76,2 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), preliminärt validerade av ERA, men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
Vägtransport	Motortrafikled/ motorväg	P/F	%	<i>Km vägnät som klassificeras som motorväg eller motortrafikled, som andel (%) av km vägavsnitt.</i>	100 %	74,5 % (stomnät) 58,1 % (övergripande nät)	100 % (stomnät) 100 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), preliminärt validerade av ERA, men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.

	Tillgång till rena bränslen	P/F		<i>Antal bränslestationer som erbjuder laddningsmöjligheter för elfordon, väte, flytande bibränslen, LNG/CNG, biometan eller motorgas längs vägavsnitt eller inom 10 km från dess trafikplatser (enheter i absoluta tal, ej %).</i>	i.u.	i.u.	i.u.	Tillgången till uppgifter är begränsad för närvarande. Medlemsstaterna måste lämna in sina årsplaner för utbyggnaden av infrastruktur för rena bränslen. Det arbetet pågår fortfarande.
Inre vattenvägar	CEMT-krav för inre vattenvägar, klass IV	F	%	<i>Längd inre vattenvägar som klassificeras som minst CEMT-klass IV, som andel (%) av antalet km vattenvägar.</i>	100 %	95,4 %	i.u.	Baserat på TENtec-uppgifter som samlats in via TENtec-undersökningen (del 2), förhandsvaliderade men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
	Tillåtet djupgående (minst 2,5 m)	F	%	<i>Km i nätet av inre vattenvägar som tillåter ett fartyg med ett djupgående på 2,5 m, som andel (%) av antalet km vattenvägavsnitt.</i>	100 %	68 %	i.u.	Uppgifter baseras på Artikel 49.3-undersökning 2016: Insamling av noggrannare uppgifter via TENtec-undersökning (del 2)
	Tillåten höjd under broar (minst 5,25 m).	F	%	<i>Antal km inre vattenvägnätet med en vertikal höjd på minst 5,25 m under broar, som andel (%) av antalet km vattenvägavsnitt.</i>	100 %	i.u.	i.u.	Pågående insamling av uppgifter via TENtec-undersökningen (del 2)

	RIS-genomförande (% av km för vilka minimikraven i RIS-direktivet är uppfyllda).	F	%	<i>Km i nätet av inre vattenvägar för vilka de tekniska minimikraven i RIS-direktivet uppfylls, som andel (%) av antalet km vattenvägsavsnitt.</i>	100 %	79,6 %	i.u.	Baserat på TENtec-uppgifter som samlats in via TENtec-undersökningen (del 2), förhandsvaliderade men som ännu inte validerats av medlemsstaterna.
Hamnar	Anslutning till järnväg	F	%	<i>Antal hamnar med järnvägsanslutning i förhållande (%) till antal berörda hamnar i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	100 %	100 % för kusthamnar	i.u.	Uppgifter baseras på Artikel 49.3-undersökning 2016: Insamling av noggrannare uppgifter via undersökning av sjömotorvägar (MoS).
	Anslutning till inre vattenvägar (IWW) CEMT IV	F	%	<i>Antal hamnar med anslutning till en inre vattenväg som minst uppnår CEMT-klass IV, procent av antalet berörda hamnar i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	100 %	46 % (stomnät) 9 % (övergripande nät)	i.u.	Uppgifter baseras på Artikel 49.3-undersökning 2016: Insamling av noggrannare uppgifter via undersökning av sjömotorvägar (MoS).
	Tillgång till rena bränslen	F	%	<i>Antal hamnar som erbjuder (minst något av bränslena) motorgas (LPG), flytande naturgas</i>	i.u.	i.u.	i.u.	Pågående insamling av uppgifter via TENtec-undersökningen (del 2)

			<i>(LNG), flytande biobränslen eller syntetiska bränslen, procent av det sammanlagda antalet hamnar i stomnätet och det övergripande nätet.</i>				
Det ska finnas minst en frakterminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och med tillämpning av tydliga avgifter.	F	%	<i>Antal hamnar med minst en öppen åtkomstterminal, procent av det sammanlagda antalet hamnar i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	i.u.	i.u.	i.u.	För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av kommande uppgiftsinsamling.
Anordningar för fartygsgenererat avfall (endast kusthamnar).	P/F	%	<i>Antal kusthamnar som erbjuder anläggningar för att ta emot obligatoriska kategorier av fartygsgenererat avfall enligt direktivet om mottagningsanordningar i hamn (Marpoli 13 bilagorna I, IV och V), som andel (%) av det totala antalet hamnar i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	i.u.	i.u.	i.u.	Pågående insamling av uppgifter via TENtec-undersökningen (del 2)

Flygplatser	Anslutning till järnväg	P/F	%	<i>Antal flygplatser med järnvägsanslutning i förhållande (%) till antal berörda flygplatser i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	100 % (dvs. alla 38 huvudflygplatser)	23 av 38 huvudflygplatser som omfattas av detta kriterium för efterlevnad (60,5 %) <i>(Anmärkning: 35,5 % av alla huvudflygplatser och 12,2 % av alla flygplatser i det övergripande nätet.)</i>	100 % (stomnät) 100 % (övergripande nät)	Baserat på TENtec-uppgifter som lagts in via TENtec-undersökningen (del 1), ännu inte validerade av medlemsstaterna.
	Det ska finnas minst en terminal som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och med tillämpning av tydliga, relevanta och skäliga avgifter.	P/F	%	<i>Antal flygplatser som erbjuder flytande biobränslen eller syntetiska bränslen för flygplan, procent av det sammanlagda antalet flygplatser i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	i.u.	i.u.	i.u.	För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av kommande uppgiftsinsamling.
	Tillgång till rena bränslen	P/F	%	<i>Antal flygplatser med minst en öppen åtkomstterminal, procent av det sammanlagda antalet flygplatser i stomnätet och det övergripande nätet.</i>	i.u.	i.u.	i.u.	För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av kommande uppgiftsinsamling.

Järnvägs- /vägterminaler	Kapacitet för intermodal omlastning (bestämda transportenheter).	F	%	Antal järnvägs- /vägterminaler med kapacitet att hantera intermodala enheter, procent av det sammanlagda antalet järnvägs- /vägterminaler i stornätet och det övergripande nätet.	i.u.	i.u.	i.u.	För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av kommande uppgiftsinsamling.
	Terminaltillgång för tåg med en längd på 740 meter.	F	%	Antal järnvägs- /vägterminaler med kapacitet att hantera tåg med en längd på 740 meter (utan frikoppling), procent av det sammanlagda antalet järnvägs- /vägterminaler i stornätet och det övergripande nätet.	i.u.	i.u.	i.u.	För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av kommande uppgiftsinsamling.
	Terminaltillgång för elektrifierade tåg.	F	%	Antal järnvägs- /vägterminaler med kapacitet att hantera elektrifierade tåg, procent av det sammanlagda antalet järnvägs- /vägterminaler i stornätet och det övergripande nätet.	i.u.	i.u.	i.u.	För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av kommande uppgiftsinsamling.
	Det ska finnas minst en fraktterminal	F	%	Antal järnvägs- /vägterminaler med minst en öppen				För närvarande inga tillgängliga uppgifter. Uppgifter är beroende av

	<p>som är öppen för alla operatörer på ett icke-diskriminerande sätt och med tillämpning av tydliga avgifter.</p>		<p><i>åtkomstterminal, procent av det sammanlagda antalet järnvägs-/vägterminaler i stornätet och det övergripande nätet.</i></p>				<p>kommande uppgiftsinsamling.</p>
--	---	--	---	--	--	--	------------------------------------

**Tabell 1 – EU:s utgifter för TEN-T per finansieringskälla och transportsätt 2014–2015, miljoner euro**

Transportsätt	TEN-T/FSE	Utgifter inom Eruf+Sammanhållningsfonden	Totalt
Lufttransport	167,4	764,4	931,8
Inre vattenvägar	115,9	72,8	188,7
Multimodal	72,8	284,1	356,9
Sjötransport	202,8	1 352,2	1 555,0
Järnvägstransport	1 506,0	7 244,7	8 750,7
Vägtransport	75,5	5 121,4	5 196,9
<b>Totalt</b>	<b>2 140,4</b>	<b>14 839,6</b>	<b>16 980,00</b>

**Tabell 2 – Totala utgifter och åtaganden för TEN-T från TEN-T/FSE-finansiering 2014–2015)**

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

1 TEN-T-andel av utgifterna för arbetsprojekt och blandade projekt (arbeten och undersökningar). Utgifterna baseras på deklarerade kostnader i statusrapporter för åtgärder och slutliga betalningskrav. FSE-andel av utgifterna/finansieringen baserat på deklarerade kostnader/betalningskrav i tillämpliga fall, eller på finansiering som projektet väntas absorbera på grundval av senast tillgängliga uppgifter (med hänsyn till budgetfördelningen i bidragsavtal).

2 EU-finansiering som för närvarande har anslagits genom det senaste bidragsavtalet (för pågående åtgärder) eller slutlig finansiering för avslutade/stängda åtgärder. I denna variabel ingår minskning av finansiering till följd av ändringar.

**Tabell 3 – Totala utgifter och åtaganden för TEN-T från Eruf/Sammanhållningsfonden 2014–2015**

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

\* TC/CB står för program som har genomförts inom ramen för det europeiska territoriella samarbetsmålet, som inte hade tillgång till Sammanhållningsfonden och regioner i olika medlemsstater som omfattades.

1 Beräkningarna i dessa tabeller bygger på uppgifter som har samlats in inom ramen för efterhandsutvärderingen av de sammanhållningspolitiska programmen 2007–2013, med fokus på Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden, åtgärds paket 13 och den senaste antagna versionen av programmen i oktober 2016.

2 Baseras på uppgifter från oktober 2016 från antagna program och omfattar endast medel från Eruf eller Sammanhållningsfonden, inte det nationella bidraget.

**Tabell 4 – EIB-lån som undertecknats 2014–2015 för TEN-T-projekt**

<b>Medlemsstat</b>	<b>Undertecknade EIB-lån <sup>1</sup></b>
AT	990 000 000,00 €
BE	340 000 000,00 €
BG	180 000 000,00 €
CY	4 000 000,00 €
CZ	0,00 €
DE	407 000 000,00 €
DK	0,00 €
EE	0,00 €
EL	325 000 000,00 €
ES	2 439 000 000,00 €
FI	102 000 000,00 €
FR	973 000 000,00 €
HR	47 000 000,00 €
HU	296 000 000,00 €
IE	319 000 000,00 €
IT	1 819 000 000,00 €
LT	62 000 000,00 €
LV	0,00 €
NL	402 000 000,00 €
PL	3 761 000 000,00 €
SE	132 000 000,00 €
SI	181 000 000,00 €
SK	322 000 000,00 €
UK	591 000 000,00 €
<b>Totalt</b>	<b>13 692 000 000,00 €</b>

1 EIB-lån/EIB-transaktioner för TEN-T som undertecknades 2014 och 2015.