

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 20.1.2009
COM(2009) 5 окончателен

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ НА ОБЩНОСТТА ЗА 2004—2005
ГОДИНА ЗА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА**

Съгласно член 18 от Решение 1692/96/ЕО

{SEC(2009) 18}

СЪДЪРЖАНИЕ

1	Въведение	3
2	Политически контекст	3
Глава 1		6
1.1	ИЗПЪЛНЕНИЕТО КАТО ЦЯЛО.....	6
1.2	ИЗПЪЛНЕНИЕ ПО ВИД ТРАНСПОРТ И ПО СЕКТОР	6
1.2.1	Пътна мрежа TEN-T.....	6
1.2.2	Железопътна мрежа TEN-T.....	7
1.2.3	Мрежата TEN-T на вътрешните водни пътища	7
1.2.4	Пристанища на TEN-T.....	7
1.2.5	Летища на TEN-T	8
1.2.6	Мрежа на комбинирания транспорт.....	8
1.2.7	Системи за управление на трафика и навигационни системи	8
Глава 2		10
2.1	ХОРИЗОНТАЛНИ ВЪПРОСИ	10
2.1.1	Оперативна съвместимост.....	10
2.1.2	Научноизследователска и развойна дейност.....	10
2.1.3	Защита на околната среда.....	10
Глава 3		12
3.1	ОБЩА ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА TEN-T ПРЕЗ ПЕРИОДА 2004— 2005 г.	12
3.2	ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ	13
3.3	ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	14
3.3.1	Бюджет на TEN-T.....	14
3.3.2	Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР).....	14
3.3.	Кохезионен фонд.....	15
3.3.4	Заеми от Европейската инвестиционна банка.....	15
	Обща оценка на източниците на финансиране.....	16
	<u>ЗАКЛЮЧЕНИЯ</u>	16

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА НАСОКИТЕ НА ОБЩНОСТТА ЗА 2004—2005
ГОДИНА ЗА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА**

Съгласно член 18 от Решение 1692/96/ЕО

1 ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад предоставя оценка за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) в изпълнение на насоките за развитие на TEN-T, изложени в Решение 1692/96/ЕО. Тези насоки представляват обща референтна рамка за осъществяването на мрежата и идентифицирането на проекти от общ интерес. Видовете транспорт, които попадат в обхвата на насоките за развитие, са: мрежите на пътния и железопътния транспорт и вътрешните водни пътища, морските магистрали, морските пристанища и пристанищата по вътрешните водни пътища, летищата и другите свързващи точки между мрежите на различните видове транспорт, както и системите за управление на трафика и навигационните системи.

Член 18, параграф 3 от решението изисква Комисията, със съдействието на държавите-членки, да докладва за изпълнението на насоките за развитие на всеки две години.

Този доклад обхваща двугодишен период — от 2004 до края на 2005 г. Данните за инвестициите, които той съдържа, се отнасят за ЕС-15¹, ЕС-25² към 1 май 2004 г. и ЕС-27³ към 1 януари 2007 г.

2 ПОЛИТИЧЕСКИ КОНТЕКСТ

През юли 1996 г. Европейският парламент и Съветът приеха Решение № 1692/96/ЕО относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Насоките за развитие на TEN-T представляват общата референтна рамка за осъществяването на мрежата и идентифицирането на проекти от общ интерес. През 1994 г. в Есен Европейският съвет придаде особено значение на четиринадесет от тези проекти.

През септември 2001 г. Комисията прие своята Бяла книга „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“. Предвид засилващата се претовареност по пътищата и нарастващите външни разходи на транспорта, тя призова

¹ Австрия, Белгия, Дания, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерландия, Португалия, Испания, Швеция и Обединеното кралство.

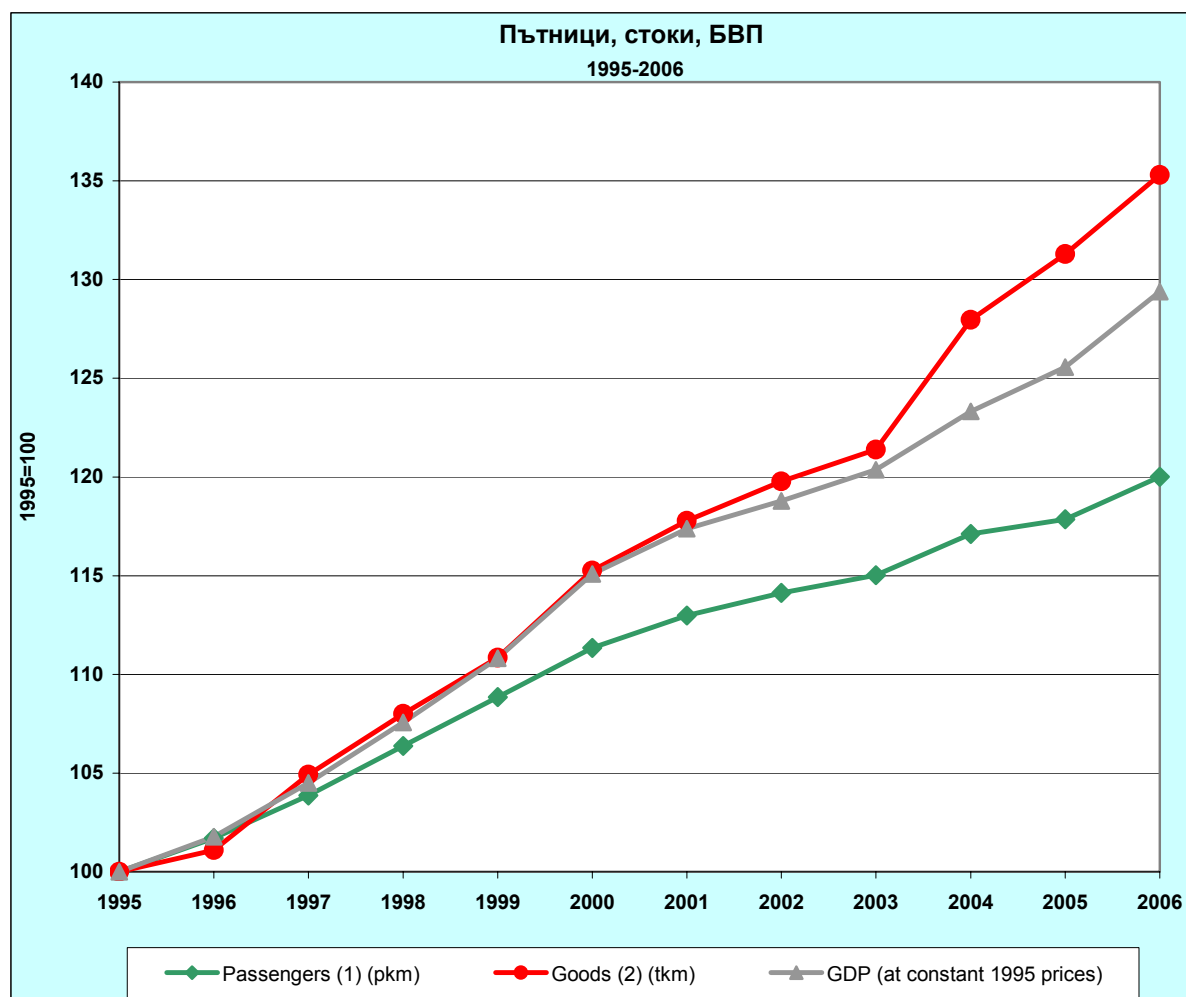
² Австрия, Белгия, Дания, Финландия, Франция, Германия, Гърция, Ирландия, Италия, Люксембург, Нидерландия, Португалия, Испания, Швеция и Обединеното кралство; Естония, Кипър, Латвия, Литва, Малта, Полша, Словакия, Словения, Унгария и Чешката република.

³ ЕС-25 плюс България и Румъния.

за по-голямо наблягане от страна на Общата транспортна политика върху прегледа на смяната на вида транспорт като път към устойчиво развитие.

Като цяло превозът на пътници нараства по-бавно от БВП, докато превозът на стоки нараства по-бързо от БВП. Като цяло пътният транспорт нараства с приблизително същите темпове като БВП, също както и морският и въздушният транспорт. Това показва небалансирания характер на растежа на транспорта и прогресивната маргинализация на железопътния транспорт, особено на превода на товари.

Растеж в транспортния сектор ЕС-27



Фигура 1: Търсене на транспортни услуги срещу растеж на БВП от 1995 г. до 2006 г. в ЕС-25⁴

На 22 май 2001 г. Европейският парламент и Съветът приеха Решение № 1346/2001/ЕО⁵, което внесе изменения в насоките за TEN-T по отношение на морските пристанища, вътрешните пристанища и интермодалните терминали, като

⁴ Източник: Енергетиката и транспортът на ЕС в цифри, 2005 г. — статистически наръчник.

⁵ Решение № 1346/2001/ЕО за изменение на Решение № 1692/96/ЕО относно морските пристанища, вътрешните пристанища и интермодалните терминали, както и проект № 8 от приложение III (Официален вестник 2001, L 185/1).

постави ударението върху мултимодалното измерение на мрежата и по този начин отговори на последните развития.

През октомври 2001 г. Комисията предложи изменение на Решение 1692/96/ЕО относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа. Предложението беше одобрено от Европейския парламент на първо четене с някои изменения. Тъй като предложението не постигна напредък в Съвета, Комисията реши да постави на разискване по-съществените изменения на насоките за развитие, като за целта създаде група на високо равнище (ГВР), председателствана от бившия заместник-председател на Комисията г-н Ван Миерт и съставлявана от представители на ЕС-27 и Европейската инвестиционна банка. На 1 октомври 2003 г. Комисията представи ново предложение, допълващо предложението от 2001 г., основаващо се на работата на ГВР и отчитащо коментарите, получени от Европейския парламент на първо четене. Следвайки препоръките на ГВР, предложението идентифицира 30 приоритетни проекта от значителна важност за международния трафик. Приоритетните проекти включваха и проекти в новите държави-членки.

През април 2004 г. Европейският парламент и Съветът приеха преработените насоки за развитие с Решение № 884/2004/ЕО⁶ за изменение на Решение № 1692/96/ЕО. Изменените насоки разглеждат като по-приоритетни ключовите проекти и съсредоточават ограничените средства върху проекти от европейски интерес — като трансграничните участъци и естествените прегради — и са с времеви хоризонт за завършване 2020 г.

В допълнение към общата цел за осигуряване на устойчива мобилност на хора и стоки трябва да бъдат въведени механизми, подкрепящи разработването на морски магистрали между държавите-членки, за да бъдат намалени пътните задръствания и/или да бъде подобрен достъпът до периферните и островните региони и държави.

ИЗПЪЛНЕНИЕ

За настоящия доклад бяха анализирани средствата, предназначени за изпълнението на TEN-T през 2004 г. и 2005 г., по проекти и по държави-членки, като бе отделено специално внимание на приоритетните проекти.

Общите инвестиции в мрежата TEN-T в ЕС-27 за двегодишния период 2004—2005 г. бяха приблизително 101,74 милиарда EUR.

Общата оценка на източниците на инвестиции в TEN-T по време на периода 2004—2005 г. показва, че националното публично финансиране има дял от около 76,9 % — безспорно най-голямата част — и заедно със заемите от ЕИБ покриват повече от 91 %.

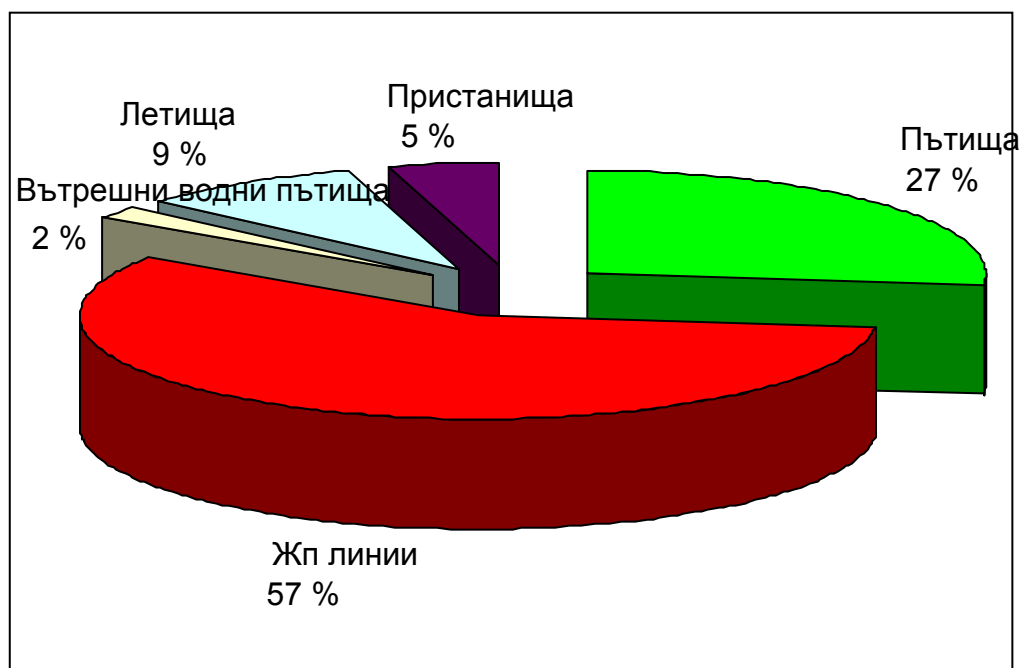
⁶ Решение № 884/2004/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Решение № 1692/96/ЕО относно насоките на Общността за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа, ОВ L 201, 7.6.2004 г.

Глава 1

1.1 ИЗПЪЛНЕНИЕТО КАТО ЦЯЛО

Общата сума на инвестициите в мрежата TEN-T в ЕС-27 достигна 50,4 млрд. EUR през 2004 г. и 51,3 млрд. EUR през 2005 г.

Разделени по вид транспорт, инвестициите през периода 2004—2005 г. бяха съсредоточени върху железопътния транспорт (57%), следван от пътищата (27%), летищата (9%), пристанищата (5%) и вътрешните водни пътища (2%). Това разпределение показва увеличение на инвестициите в железопътния транспорт в сравнение с периода 1996—2003 г.



Фигура 2: Инвестиции по вид транспорт през 2004 г. и 2005 г.

1.2 ИЗПЪЛНЕНИЕ ПО ВИД ТРАНСПОРТ И ПО СЕКТОР

1.2.1 Пътна мрежа TEN-T

Насоките определят пътната мрежа TEN-T като състояща се от магистрали и други висококачествени пътища. Дължината на пътната мрежа TEN-T в ЕС-27, състояща се от вече съществуващи, планирани пътища или пътища, на които предстои модернизирание през 2005 г., бе приблизително 98 500 km.

Общата дължина на пътищата TEN-T заедно с магистралите и висококачествените пътища в ЕС-27 през 2005 г. бе приблизително 70 200 km. Останалите пътища все още предстои да бъдат построени или модернизирани, за да бъде достигната общата цел, поставена от Насоките. През 2005 г. 28 300 km съществуващи пътища все още бяха класифицирани като обикновени пътища.

Общите инвестиции в пътната мрежа TEN-T в ЕС-27 възлизаха на 12,70 млрд. EUR през 2004 г. и 14,55 млрд. EUR през 2005 г. (общо 27,26 млрд. EUR за периода 2004—2005 г.). В сравнение с инвестициите през предходните години средната годишна сума на инвестициите в пътища запази същото ниво през периода 2004—2005 г.

Общата дължина на магистралите и висококачествените пътища, които влязоха в експлоатация през периода 2004—2005 г., бе 1442 km .

1.2.2 Железопътна мрежа TEN-T

През 2005 г. железопътната мрежа TEN-T — обикновени и високоскоростни линии — имаше обща дължина около 97 600 km . Общата дължина на завършените високоскоростни линии - нови и модернизирани – нарасна на 10 677 km през 2005 г.

Общите инвестиции в железопътната мрежа TEN-T в ЕС-27 възлизаха на 30,22 млрд. EUR през 2004 г. и 28,36 млрд. EUR през 2005 г. (общо 58,58 млрд. EUR за периода 2004—2005 г.). В сравнение с инвестициите през предходните години средната годишна сума на инвестициите в железопътна мрежа нарасна значително през периода 2004—2005 г.

Общата дължина на високоскоростните железопътни линии, които влязоха в експлоатация през периода 2004—2005 г., бе 460 km .

1.2.3 Мрежата TEN-T на вътрешните водни пътища

Вътрешните водни пътища на TEN-T се състоят от реки и канали, както и от различни разклонения и свързващи отсечки. Минималните технически характеристики за водните пътища, образуващи част от мрежата, са тези, установени за воден път от клас IV. Същите позволяват преминаването на съдове или шлепове с дължина 80—85 метра и ширина 9,50 метра.

Страните, които имат вътрешни водни пътища, принадлежащи към мрежата TEN-T на вътрешните водни пътища в ЕС-27, са Австрия, Белгия, Финландия, Франция, Германия, Италия, Люксембург, Нидерландия, Португалия, Чешката република, Унгария, Литва, Полша, Словакия, България и Румъния.

Общата дължина на съществуващата мрежа TEN-T на вътрешните водни пътища в ЕС-27 през 2005 г. беше около 14 100 km . Основните оси в мрежата са реките Рейн и Дунав.

Общите инвестиции в мрежата TEN-T на вътрешните водни пътища в ЕС-27 достигнаха 1044 млн. EUR през 2004 г. и 1029 млн. EUR през 2005 г. (общо 2 074 млн. EUR за периода 2004—2005 г.).

1.2.4 Пристанища на TEN-T

На 22 май 2001 г. Европейският парламент и Съветът приеха Решение № 1346/2001/ЕО⁷ за изменение на насоките, приети през 1996 г., относно морските пристанища, вътрешните пристанища и интермодалните терминали, както и проект № 8 от

⁷

Цит. съч.: 6.

приложение III. Решението посочва, че транспортните възли като морски пристанища, вътрешни пристанища и интермодални терминали са предварително условие за интегрирането на различни видове транспорт в мултимодална мрежа.

Пристанищата на TEN-T са 407 (морски пристанища и вътрешни пристанища от категория А).

Общите инвестиции в пристанищата на TEN-T в ЕС-27 възлизаха на 2,08 млрд. EUR през 2004 г. и 2,53 млрд. EUR през 2005 г. (общо 4,61 млрд. EUR за периода 2004—2005 г.).

1.2.5 Летища на TEN-T

Летищата на TEN-T през 2005 г. са 407, от които 71 международни, 77 вътрешни за Общността и 259 — регионални.

Общите инвестиции в летищата на TEN-T в ЕС-27 възлизаха на 4,37 млрд. EUR през 2004 г. и 4,83 млрд. EUR през 2005 г. (общо 9,21 млрд. EUR за периода 2004—2005 г.).

1.2.6 Мрежа на комбинирания транспорт

Трансевропейската мрежа на комбинирания транспорт се състои от железопътните линии и вътрешните водни пътища, подходящи за комбиниран транспорт и плаване, позволяващи транспортирането на стоки на дълги разстояния, както и интермодалните терминали, оборудвани със съоръжения, позволяващи прехвърляне между железопътен, вътрешно-воден, морски и пътен транспорт. В това число влиза и подходящият подвижен състав. Целта на включването на комбинирания транспорт в насоките е да бъде подчертано мултимодалното измерение на мрежата.

1.2.7 Системи за управление на трафика и навигационни системи

Насоките за TEN-T включват телематичната инфраструктура за системите за управление на трафика и информационните услуги за трафика. Целта е да бъде осигурена оперативна съвместимост на системите и непрекъснатост на услугите отвъд държавните граници.

След старта на многогодишната индикативна програма през 2001 г. някои региони в Европа координираха своите планове за Интелигентни системи за транспорт (ИСТ) в еврорегионалните проекти CENTRICO, ARTS, CORVETTE, STREETWISE, VIKING и SERTI. През май 2004 г. бе стартиран нов еврорегионален проект, CONNECT (координиране и стимулиране на иновационни ИСТ-дейности в страните от Централна и Източна Европа). CONNECT представлява сътрудничество между публичната власт, администрацията на пътищата и доставчиците на информационни услуги от страните от Централна и Източна Европа (ЦИЕ). Партньори от Австрия, Чешката република, Германия, Унгария, Италия, Полша, Словакия и Словения работят съвместно за подобряване на трансграничния трафик и транспорт посредством хармонизирани и синхронизирани ИСТ-приложения по мрежата от висококачествени пътища в този район.

Европейският парламент и Съветът приеха Директива 2004/52/ЕО за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване. Тя ще има първостепенно

значение за оперативната съвместимост и непрекъснатост на услугите на трансевропейската пътна мрежа (TERN).

Глава 2

2.1 ХОРИЗОНТАЛНИ ВЪПРОСИ

2.1.1 *Оперативна съвместимост*

Една от основните цели на TEN-T е оперативната съвместимост между националните мрежи. Оперативната съвместимост следва да обхваща националните обикновени и високоскоростни железопътни системи, за да направи международните услуги по-ефективни и по този начин по-конкурентоспособни. По-високата оперативна съвместимост, т.е. способността на влаковете да преминават националните граници без нуждата да спират или да се приспособяват към техническите различия, значително подобрява работата на транспорта и намалява оперативните разходи. ЕС прие през 2004 г. „втория железопътен пакет“, състоящ се от две директиви, 2004/49 и 2004/50, и Регламент 881/2004 за създаване на Европейската железопътна агенция.

2.1.2 *Научноизследователска и развойна дейност*

Научноизследователската и развойна дейност е една от широките мерки, покрити от насоките за TEN-T. По Петата рамкова програма (1998—2002 г.) и Шестата рамкова програма (2002—2006 г.) за научни изследвания, технологично развитие и демонстрации стартираха няколко ключови действия по отделни специфични програми, като устойчива мобилност и интермодалност, сухопътен транспорт и морски технологии, ефективни енергийни системи и услуги за гражданите.

По-специално програмата за научни изследвания в областта на транспорта допринесе за политиката на ЕС по трансевропейската транспортна мрежа, като осигури подкрепа за планирането и финансирането на инвестиционната програма и разработването на нова инфраструктура и услуги. Бяха предоставени методологии за оценяване и софтуерни инструменти, за да се помогне на създателите на политиката при оценката на въздействието на различните инфраструктурни планове. Оценени бяха и нови решения за ефективното използване на мрежите и терминалите.

2.1.3 *Защита на околната среда*

Устойчивото развитие и защитата на околната среда са важен междусекторен въпрос, който е от голямо значение при развитието на мрежата TEN-T, но също и за различните хоризонтални въпроси. Вече съществуват международни ангажменти, стандарти и препоръки по различни въпроси, свързани с околната среда, имащи отношение към транспорта.

В член 8 от насоките за развитие 1692/96 е записано, че „по време на развитието и на реализацията на проектите, държавите-членки трябва да вземат предвид защитата на околната среда, като предприемат оценки на въздействието върху околната среда при изграждането на проектите от общ интерес, съгласно Директива 85/337/ЕИО и при приложение на Директива 92/43/ЕИО.“

Правни разпоредби за стратегическа оценка на околната среда (СООС) бяха създадени с Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 г. относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда.

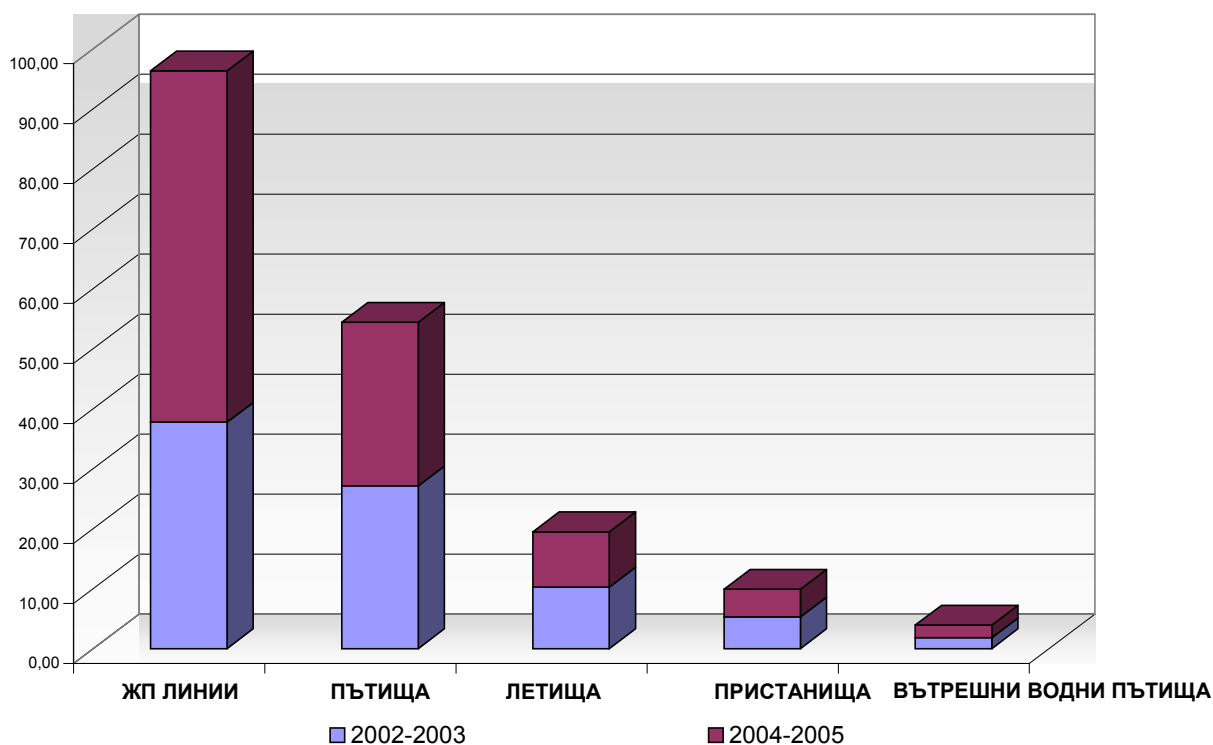
Държавите-членки трябваше да са включили тази директива в състава на националното си законодателство до юли 2004 г. Директивата се прилага за всички планове и програми за транспорта, които предвиждат бъдещи проекти, изискващи оценка за въздействието върху околната среда (ОВОС), включително онези, отнасящи се към трансевропейските мрежи. Държавите-членки са длъжни да вземат под внимание резултатите от тази оценка на околната среда при подготвянето на тези планове и програми.

Глава 3

3.1 ОБЩА ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА TEN-T ПРЕЗ ПЕРИОДА 2004—2005 г.

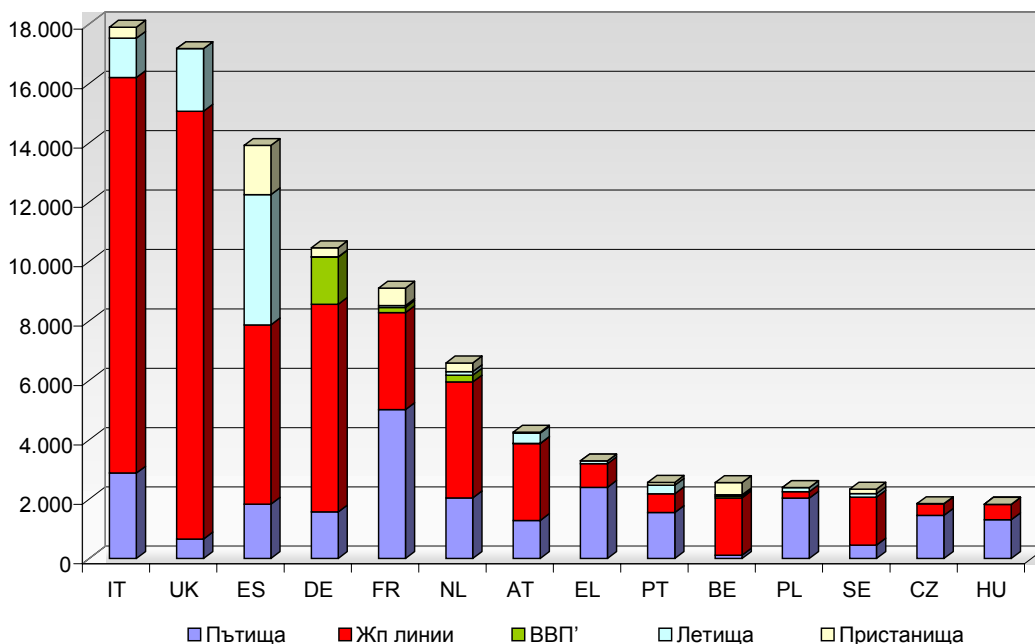
През периода 2004—2005 г. общата сума на инвестициите в мрежата TEN-T в ЕС-27 възлезе на 101,74 млрд. EUR.

По-голямата част от тези инвестиции са вложени в железопътния транспорт (около 58,6 млрд. EUR), следвани от пътищата (около 27,2 млрд. EUR) и летищата (около 9,2 млрд. EUR).

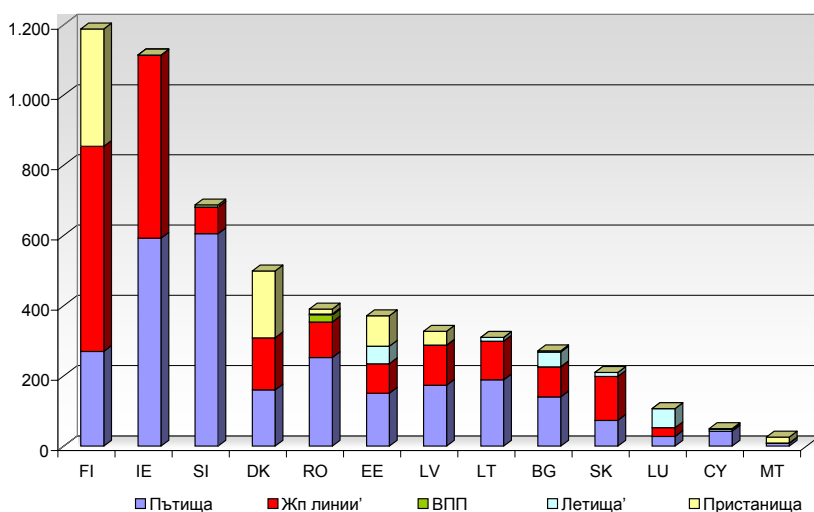


Фигура 3: Инвестиции в мрежата TEN-T в ЕС-27 през 2004 г. и 2005 г. в сравнение с инвестициите през 2002—2003 г. в млрд. EUR

Страните с най-големи инвестиции през периода 2004—2005 г. са Италия (17,89 млрд. EUR), Обединеното кралство (17,17 млрд. EUR), Испания (13,91 млрд. EUR), Германия (10,47 млрд. EUR), Франция (9,10 млрд. EUR) и Нидерландия (6,58 млрд. EUR) .



Фигура 4: Инвестиции в мрежата TEN-T по държави и вид транспорт за първите 14 държави по размер на инвестиции в ЕС-27 през 2004 г. и 2005 г. в млн. EUR



Фигура 5: Инвестиции в мрежата TEN-T по държави и вид транспорт в останалите държави от ЕС-27 през 2004 г. и 2005 г. в млн. EUR

3.2 ПРИОРИТЕТНИ ПРОЕКТИ

Трансевропейската транспортна мрежа се състои от голям брой проекти от общ интерес. Някои проекти обаче са от особена важност за Европейския съюз, като се вземе предвид техният мащаб, ролята им за подпомагане на транснационалната търговия и за засилване на сближаването в Съюза или степента, в която помагат за пренасочване на трафикопотока на далечни разстояния към екологично чисти видове транспорт.

В насоките от 1996 г.⁸ са включени 14 приоритетни проекта, които трябваше да бъдат завършени до 2010 г. На 29 април 2004 г. Европейският парламент и Съветът приеха преработените насоки⁹, включващи 30 приоритетни проекта, които трябва да бъдат завършени до 2020 г.

Три приоритетни проекта вече бяха завършени от 2001 г. насам.

ПП9 Железопътната ос Корк-Дъблин-Белфаст-Странрер (Ирландия, Обединено кралство) през 1989—2001 г.

ПП10 Летище „Малпенса“ (Милано, Италия) през 1995—2001 г.

ПП11 Фиксираната връзка Йоресунд (Дания, Швеция) през 1992—2000 г.

Инвестициите в приоритетните участъци на приоритетните проекти до края на 2005 г. възлизаха на 108,1 млрд. EUR. Оставащите инвестиции по тези проекти за периода 2006—2020 г. ще бъдат около 289,1 млрд. EUR. Общата стойност на приоритетните проекти, както е подадена от държавите-членки през 2008 г., е 397,2 млрд. EUR за целия период 1996—2020 г.

При условие че държавите-членки в бъдеще се съсредоточат върху инвестиране в приоритетните проекти, повечето от тях биха могли да бъдат завършени преди 2020 г.

3.3 ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ

В допълнение към националното финансиране (от публичните власти) определена част от инвестициите в мрежата TEN-T се съфинансира от различни фондове на Общността, като бюджета на TEN-T, Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), и финансиране, предоставено от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ). Тези източници на подкрепа имат своите особени критерии за допустимост, цели и условия за финансиране. Ограничен брой проекти, най-вече в сектора на летищата, пристанищата и пътищата, получават финансиране от частния сектор.

3.3.1 Бюджет на TEN-T

През периода 2004—2005 г. от бюджета на TEN-T беше предоставена общата сума от 1,36 млрд. EUR. В съответствие с насоките за развитие на TEN-T основната част от финансирането бе разпределена към железопътния транспорт, с дял от 61,3 % от цялото подпомагане по TEN-T през този период. В допълнение през периода 2004—2005 г. беше отново подчертана важността на Глобалните навигационни спътникови системи (GNSS). Обща сума от около 250 млн. EUR (18,4 %) беше отпусната за „Галилео“.

3.3.2 Европейски фонд за регионално развитие (ЕФРР)

Бюджетът на ЕС за 2004 г. беше първият бюджет за 25 държави-членки (ЕС-25). Присъединяването на десет нови държави-членки (ЕС-10) през май 2004 г. доведе до допълнителни бюджетни нужди, които бяха покрити посредством изменения в бюджетите.

⁸ Цит. съч.: 1.

⁹ Цит. съч.: 7.

2004 година отбеляза абсолютния връх при бюджетните кредити по структурните фондове, което се отдава най-вече на добрия напредък при програмите за ЕС-15, но и на плащанията за новите държави от ЕС-10.

2005 година бе посветена на довеждането на „периода на програмиране 2000—2006“ до успешен край и на подготовката за нови „Програми за кохезионна политика за 2007—2013 г.“.

През периода 2000—2006 г. ЕФРР изразходва над 8,8 млрд. EUR главно за TEN-T проекти.

3.3. Кохезионен фонд

На 1 май 2004 г. всичките 8 нови държави-членки, които досега бяха използвали програмата ИСПА – заедно с Малта и Кипър – изпълниха критериите за допустимост по Кохезионния фонд. Проектите, които досега се бяха изпълнявали по програмата ИСПА, бяха автоматично прехвърлени към Кохезионния фонд.

За структурна помощ в новите 10 държави (за годините 2004—2006) беше предназначен цялостен бюджет от 24 млрд. EUR, 8,5 млрд. EUR от които бяха заделени за Кохезионния фонд.

Ресурсите от Кохезионния фонд, налични за задължения на 13 държави-членки получатели, бяха 5,62 млрд. EUR през 2004 г. и 5,13 млрд. EUR през 2005 г.

През 2004 г. на транспортния сектор бяха отредени малко над половината (51,8 %) от всичките задължения по Кохезионния фонд и незначително под половината (49,8 %) през 2005 г. Както и в миналото, за да се подобри общият баланс, Комисията помоли държавите-членки да отделят специално внимание на железопътните проекти.

3.3.4 Заеми от Европейската инвестиционна банка

ЕИБ финансира голям брой проекти на TEN-T, при условие че преминат техническа, финансова и екологична оценка и че са в съответствие с целите на ЕС.

Ключови аспекти на заемите от ЕИБ са, че те могат да покрият до 50 % от разходите по проекта, а друго предимство в сравнение със заемите от търговските банки е, че са за по-дълъг срок. Освен това заемите от ЕИБ се предоставят, без да са необходими премии, специфични за съответния проект, тъй като ЕИБ изисква заемите да бъдат обезпечени с гаранция.

Заемите от ЕИБ през 2004 и 2005 г. достигнаха близо 13,75 млрд. EUR, като ЕИБ разполага с около 75 млрд. EUR за заеми по проекти на TEN-T за периода 2004—2013 г.

За периода 2007—2013 г., ЕИБ, съвместно с ЕО и ЕБВР, учреди новия инструмент JASPERS (Съвместна помощ в подкрепа на проекти в европейските региони), за да помогне на новите държави-членки да подготвят по-специално значими инфраструктурни проекти, които се нуждаят от финансиране от страна на Кохезионния фонд, структурните фондове и ЕИБ.

Обща оценка на източниците на финансиране

В заключение може да се отбележи, че инвестициите в TEN-T се финансират от разнообразни източници, между които национални фондове, различни програми за финансиране на Европейската общност и заеми. Общата оценка на източниците на инвестиции в TEN-T показва, че през периода 2004—2005 г. националното публично финансиране имаше дял от около 78 % — безспорно най-големият. Вторият по големина дял, от приблизително 13,5 %, обхващаше заеми от Европейската инвестиционна банка. Съвместно тези източници предоставиха повече от 90 % от инвестициите в TEN-T.

Въпреки че е трудно да бъде определен точният размер на частното финансиране (поради факта, че за инфраструктурата в частния сектор като пристанища и летища е трудно да бъдат получени инвестиционни данни), като цяло то се оценява като само като незначителна част. Вследствие на това националното публично финансиране е все още главният източник на средства за проектите, свързани с TEN-T.

Средства за финансиране	2004	2005	2004— 2005	в %
Бюджет на TEN-T	526,52	564,38	1 090,9	1,1 %
Кохезионен фонд (включително ИСПА)	1 611,84	1 459,77	3 071,61	3,0 %
ЕИБ	6 374	7 371	1 3745	13,5 %
ЕБВР	197,3	176,2	373,5	0,4 %
ЕФРР (приблизителна оценка)	2 045,9	1 855,6	3 901,5	3,8 %
Национален бюджет и частни източници	39 669,39	39 889,34	79 558,73	78,2 %
Общо	50 424,05	51 316,29	10 1770,2	100,0 %

Таблица 1: Разпределение на източниците на финансиране на TEN-T в млн. EUR за ЕС-27

ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Общите инвестиции в мрежата TEN-T в ЕС-27 за двугодишния период 2004—2005 г. показва увеличение на средните годишни инвестиции в мрежата TEN-T в сравнение с предходния период 2000—2003 г., като средните разходи вече достигат около 51 млн. EUR — цифра, значително по-висока спрямо предходните години.

Освен това средните годишни инвестиции като процент от БВП в ЕС-27 нараснаха от 0,43 % през 2002—2003 г. на 0,47 % през 2004—2005 г.

Една от причините със сигурност е увеличението на субсидиите, тъй като десетте нови държави-членки отговаря за това финансиране след 1 май 2004 г.

По-подробният анализ на инвестициите обаче показва, че в някои страни, особено в ЕС-15 (Дания, Франция, Германия), общата инвестиция като процент от БВП е била доста под средната за ЕС.

По отношение на финансирането може да бъде направено заключението, че националното публично финансиране е направило най-голямата част от инвестициите в мрежата TEN-T. За да бъдат концентрирани ограничените средства на Общността и за да бъде улеснено координираното осъществяване на някои проекти, в частност на трансграничните проекти, Комисията назначи европейски координатори, в съгласие със съответните държави-членки и след като се консултира с Европейския парламент. Европейските координатори действат от името и в полза на Комисията и трябва да ускорят осъществяването на проектите от общ интерес.

Завършването на 30-те приоритетни проекта за международния трафик до 2020 г. като цяло „се движи по разписание“. При обем на годишните инвестиции от около 50 млрд. EUR транспортната инфраструктура може да се подобри значително; въпреки това отстраняването на трудностите по-конкретно при трансграничните участъци с недостатъчен капацитет все още изостава и трябва да бъде подобро.