



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 13.3.2007
KOM(2007) 94 lopullinen

**KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

Euroopan laajuinen liikenneverkko

Päätöksen 1692/96/EY 18 artiklan mukainen kertomus

suuntaviivojen toteuttamisesta kaudella 2002–2003

{SEK(2007) 313}

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	3
Poliittinen tausta	3
Toteutus	5
Luku 1	5
1.1 Yleinen toteutus	5
1.2 Toteutus liikennemuodoittain ja aloittain	6
1.2.1 Euroopan laajuinen tieverkko	6
1.2.2 Euroopan laajuinen rautatieverkko	6
1.2.3 Euroopan laajuinen sisävesiliikenneverkko	6
1.2.4 Euroopan laajuisen liikenneverkon satamat	7
1.2.5 Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemat	7
1.2.6 Yhdistettyjen kuljetusten verkko	7
1.2.7 Liikenteenhallinta- ja navigointijärjestelmät	8
Luku 2	8
2.1 Horisontaaliset kysymykset	8
2.1.1 Yhteentoimivuus	8
2.1.2 Tutkimus ja kehitys	8
2.1.3 Ympäristönsuojelu	9
Luku 3	9
3.1 Yleinen arvio Euroopan laajuisen liikenneverkon toteutuksesta kaudella 2002–2003	9
3.2 Ensisijaiset hankkeet	11
3.3 Rahoituslähteet	12
3.3.1 TEN-T-budjetti	12
3.3.2 Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR)	12
3.3.3 Koheesiorahasto	12
3.3.4 ISPA-rahoitus	13
3.3.5 Euroopan investointipankin myöntämät lainat	13
3.3.6 Rahoituslähteiden yleinen arviointi	13
Päätelmä	14

**KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

Euroopan laajuinen liikenneverkko

Päätöksen 1692/96/EY 18 artiklan mukainen kertomus

suuntaviivojen toteuttamisesta kaudella 2002–2003

JOHDANTO

Tässä kertomuksessa arvioidaan Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehitystä päätöksessä 1692/96/EY¹ vahvistettujen suuntaviivojen perusteella. Suuntaviivat muodostavat yleisen viitekehyksen liikenneverkon toteuttamiselle, ja niissä yksilöidään yhteistä etua koskevat hankkeet, jotka on tarkoitus saada päätökseen vuoteen 2010 mennessä. Suuntaviivat koskevat maantie-, rautatie- ja sisävesiverkkoja, merten moottoriteitä, meri- ja sisävesisatamia, lentoasemia ja muita eri liikenneverkkojen liityntäkohtia sekä liikenteenhallinta- ja navigointijärjestelmiä.

Päätöksen N:o 1692/96/EY 18 artiklan 3 kohdassa komissio velvoitetaan laatimaan joka toinen vuosi jäsenvaltioiden avustuksella kertomus suuntaviivojen toteuttamisesta.

Tässä kertomuksessa käsitellään kaksivuotiskautta, joka ulottuu vuodesta 2002 vuoden 2003 loppuun. Investointitietojen yhteydessä viitataan ”vanhoihin” ja ”uusiin” jäsenvaltioihin sekä Bulgariaan ja Romaniaan. Paikoitellen tehdään ero EU15-², EU10-³, EU2-⁴ ja EU27-maiden välillä (joista viimeksi mainittu ryhmä käsittää kolme ensiksi mainittua ryhmää).

POLIITTINEN TAUSTA

Euroopan parlamentti ja neuvosto tekivät heinäkuussa 1996 päätöksen yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämiseksi. TEN-T-suuntaviivat muodostavat yleisen viitekehyksen liikenneverkon toteuttamiselle ja yhteistä etua koskevien hankkeiden yksilöimiselle. Essenissä vuonna 1994 kokoontunut Eurooppa-neuvosto piti erityisen tärkeinä neljäätoista näistä hankkeista.

Komissio julkaisi syyskuussa 2001 valkoisen kirjan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika”. Valkoisessa kirjassa suositettiin, että yhteisessä liikennepolitiikassa olisi reagoitava ruuhkien pahenemiseen ja liikenteen ulkoisten kustannusten kasvuun painottamalla aiempaa enemmän siirtymistä suhteellisen ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin, mikä edistäisi kestävä kehitystä. Henkilöliikenne

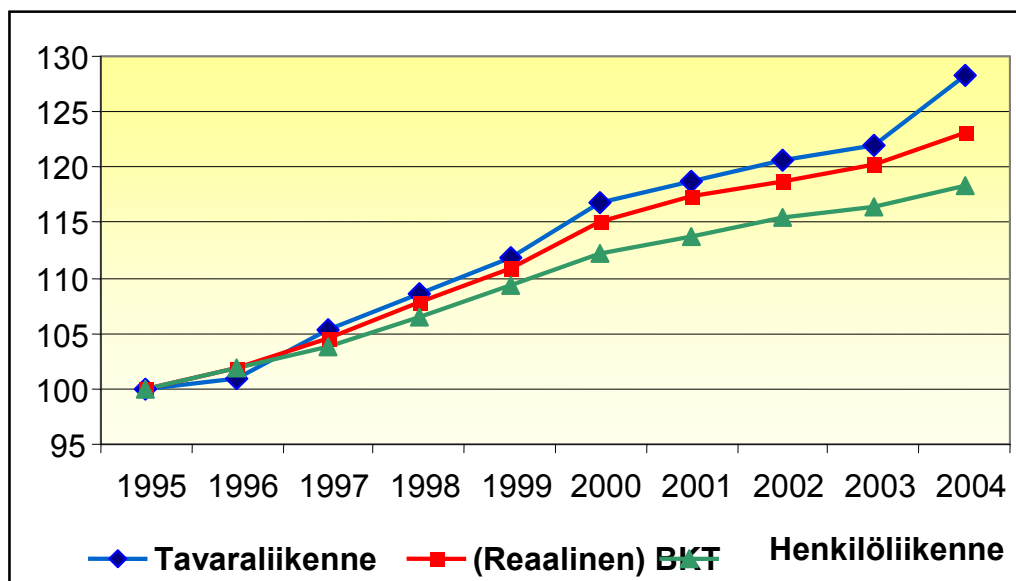
¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1692/96/EY, tehty 23 päivänä heinäkuuta 1996, yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (EYVL L 228, 9.9.1996).

² Alankomaat, Belgia, Espanja, Irlanti, Italia, Itävalta, Kreikka, Luxemburg, Portugali, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi, Tanska ja Yhdistynyt kuningaskunta.

³ Kypros, Latvia, Liettua, Malta, Puola, Slovakia, Slovenia, Tšekki, Unkari ja Viro.

⁴ Bulgaria ja Romania

ei yleisesti katsoen kasva yhtä nopeasti kuin BKT, kun taas tavaraliikenne kasvaa BKT:tä nopeammin. Käytännössä maatieliikenne kasvaa suunnilleen yhtä nopeasti kuin BKT, mikä pätee myös meri- ja lentoliikenteeseen.



Liikenteen kysyntä suhteessa BKT:n kasvuun EU25-maissa vuosina 1995–2004⁵

Euroopan parlamentti ja neuvosto tekivät 22. toukokuuta 2001 päätöksen N:o 1346/2001/EY⁶, jossa muutettiin TEN-T-suuntaviivoja meri- ja sisävesisatamien sekä intermodaaliterminaalien osalta ja painotettiin liikenneverkon multimodaalisuutta uusimman kehityksen perusteella.

Komissio ehdotti lokakuussa 2001 Euroopan laajuisten liikenneverkkojen kehittämistä koskevista yhteisön suuntaviivoista tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamista. Euroopan parlamentti hyväksyi ehdotuksen tietyin muutoksin sen ensimmäisessä käsittelyssä. Koska ehdotuksen käsittely ei edistynyt neuvostossa, komissio päätti ehdottaa suuntaviivoihin perusteellisempaa muutosta ja perusti korkean tason työryhmän, jonka puheenjohtajana toimi komission entinen varapuheenjohtaja Karel Van Miert ja johon kuului edustajia EU27-maista sekä Euroopan investointipankista. Lokakuun 1. päivänä 2003 komissio esitti työryhmän työn pohjalta uuden, vuonna 2001 annettua ehdotusta täydentävän ehdotuksen, jossa otettiin huomioon Euroopan parlamentin ehdotuksen ensimmäisessä käsittelyssä esittämät kommentit. Korkean tason työryhmän suositusten mukaisesti päätöksessä yksilöitiin 30 ensisijaista hanketta, joilla on kansainvälisen liikenteen kannalta suuri merkitys. Ensisijaisiin hankkeisiin sisältyi myös uusissa jäsenvaltioissa toteutettavia hankkeita.

⁵ Lähde: *EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2005*.

⁶ Päätös N:o 1346/2001/EY päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta merisatamien, sisävesisatamien ja intermodaaliterminaalien sekä liitteessä III olevan hankkeen n:o 8 osalta (EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1).

Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät tarkistetut suuntaviivat huhtikuussa 2004 päätöksellä N:o 884/2004/EY⁷, jolla muutettiin päätöstä N:o 1692/96/EY. Muutetuissa suuntaviivoissa on ensisijaistettu keskeisiä hankkeita ja keskitetty niukat resurssit Euroopan etua koskeviin hankkeisiin, kuten rajat ylittäviin osuuksiin ja luonnonesteisiin. Hankkeet on tarkoitus saada päätökseen vuoteen 2020 mennessä.

Pyrittäessä yleiseen tavoitteeseen eli varmistamaan henkilöiden ja tavaroiden kestävä liikkuvuus olisi otettava käyttöön mekanismeja, joilla tuetaan jäsenvaltioiden välisten merten moottoriteiden kehittämistä. Näin voitaisiin vähentää maanteiden ruuhkautumista ja/tai parantaa syrjäisten ja saarialueiden ja -valtioiden yhteyksiä.

TOTEUTUS

Varat, jotka oli osoitettu Euroopan laajuisen liikenneverkon toteutukseen vuosina 2002 ja 2003, analysoitiin tätä kertomusta varten hankkeittain ja jäsenvaltioittain kiinnittäen erityistä huomiota ensisijaisiin hankkeisiin. Liikenneverkon kehityksen seuraamiseksi tehtiin ennuste verkkoon investoimisesta ja verkon fyysisestä toteutuksesta vuosina 2004–2020.

Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon investoitiin EU27-maissa kaksivuotiskaudella 2002–2003 yhteensä noin 82 miljardia euroa.

Kaudella 2002–2003 Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon tehtyjen investointien rahoituslähteiden yleinen tarkastelu osoittaa kansallisen julkisen rahoituksen olleen noin 78 prosenttia. Tämä on ylivoimaisesti suurin osuus Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon tällä kaksivuotiskaudella tehdyistä investoinneista: yhdessä Euroopan investointipankin myöntämien lainojen kanssa näiden kahden rahoituslähteen osuus TEN-T-investoinneista oli yli 90 prosenttia.

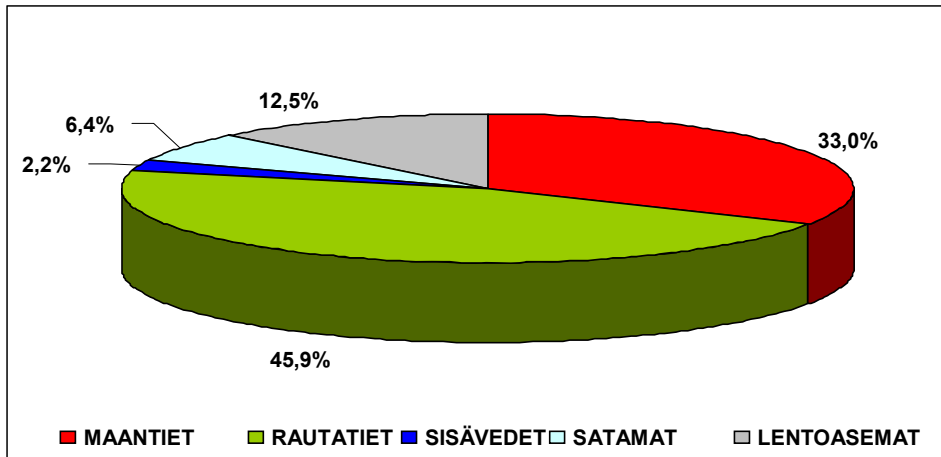
LUKU 1

1.1 Yleinen toteutus

Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon investointiin EU27-maissa yhteensä 38,5 miljardia euroa vuonna 2002 ja yhteensä 43,8 miljardia euroa vuonna 2003.

Kaudella 2002–2003 tehdyt investoinnit jakautuivat liikennemuodoittain seuraavasti: rautatiet (46 prosenttia), maantiet (33 prosenttia), lentoasemat (12 prosenttia), satamat (6 prosenttia) ja sisävedet (2 prosenttia). Investointien jakautuminen ei muuttunut merkittävästi kauteen 1998–2001 verrattuna.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 884/2004/EY, tehty 29 päivänä huhtikuuta 2004, yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen verkkojen kehittämiseksi liikenteen alalla tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamisesta (EUVL L 201, 7.6.2004).



Kuva 2: Vuosina 2002 ja 2003 tehdyt investoinnit liikennemuodoittain

1.2 Toteutus liikennemuodoittain ja aloittain

1.2.1 Euroopan laajuinen tieverkko

Suuntaviivoissa esitetyn määritelmän mukaan Euroopan laajuinen tieverkko koostuu moottoriteistä ja korkeatasoisista teistä. Olemassa olevista ja suunnitelluista teistä koostuvan Euroopan laajuisen tieverkon pituus EU27-maissa on noin 95 700 km, joista 74 500 km on olemassa olevia teitä ja 21 200 km suunniteltuja teitä, joiden on määrä valmistua vuoteen 2020 mennessä.

Euroopan laajuiseen tieverkkoon investoitiin EU27-maissa yhteensä 11,53 miljardia euroa vuonna 2002 ja 15,61 miljardia euroa vuonna 2003 (yhteensä 27,14 miljardia euroa kaudella 2002–2003). Maanteitä koskevien investointien vuosittainen keskimäärä kasvoi kaudella 2002–2003 jonkin verran edellisten vuosien investointeihin verrattuna.

1.2.2 Euroopan laajuinen rautatieverkko

Euroopan laajuisen rautatieverkon kokonaispituus EU27-maissa oli vuonna 2003 noin 83 300 km. Suurnopeusratojen sekä uusien ja parannettujen ratojen kokonaispituus oli samana vuonna 9 600 km ja tavanomaisten ratojen pituus 73 700 km.

Euroopan laajuiseen rautatieverkkoon investoitiin EU27-maissa yhteensä 18,82 miljardia euroa vuonna 2002 ja 18,92 miljardia euroa vuonna 2003 (yhteensä 37,74 miljardia euroa kaudella 2002–2003).

1.2.3 Euroopan laajuinen sisävesiliikenneverkko

Euroopan laajuinen sisävesiliikenneverkko muodostuu joista ja kanavista sekä erilaisista liittymäkohdista ja haarautumista, jotka yhdistävät joet ja kanavat. Verkon väylien on teknisiltä ominaisuuksiltaan vastattava vähintään kokoluokkaa IV, joka mahdollistaa 80–85 metriä pitkän ja 9,50 metriä leveän aluksen tai työntökytkeen läpikulun.

Euroopan laajuiseen sisävesiliikenneverkkoon kuuluvia sisävesiväyliä on seuraavissa EU27-maissa: Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Italia, Itävalta, Liettua, Luxemburg, Portugali, Puola, Ranska, Romania, Saksa, Slovakia, Suomi, Tšekki ja Unkari.

Nykyisen⁸ Euroopan laajuisen sisävesiliikenneverkon kokonaispituus EU27-maissa oli vuonna 2003 noin 14 100 km. Verkon tärkeimmät väylät ovat Rein, Main ja Tonava. Tonava muodostaa yhden verkon tärkeimmistä osista EU10- ja EU2-maissa.

Euroopan laajuiseen sisävesiliikenneverkkoon investoitiin EU15-maissa yhteensä 892 miljoonaa euroa vuonna 2002 ja 943 miljoonaa euroa vuonna 2003 (yhteensä 1 835 miljoonaa euroa kaudella 2002–2003).

1.2.4 Euroopan laajuisen liikenneverkon satamat

Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät 22. toukokuuta 2001 päätöksen N:o 1346/2001/EY⁹, jolla muutettiin vuonna 1996 hyväksytyjä suuntaviivoja merisatamien, sisävesisatamien ja intermodaaliterminaalien sekä liitteessä III olevan hankkeen n:o 8 osalta. Päätöksessä todetaan, että eri kuljetusmuotojen yhdistäminen multimodaalisessa verkossa edellyttää liityntäkohtia, joihin kuuluu merisatamia, sisävesisatamia ja intermodaaliterminaaleja.

Euroopan laajuisen liikenneverkon satamiin investoitiin EU27-maissa yhteensä 2,66 miljardia euroa vuonna 2002 ja 2,64 miljardia euroa vuonna 2003 (yhteensä 5,30 miljardia euroa kaudella 2002–2003).

1.2.5 Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemat

Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluu noin 350 lentoasemaa. Kuusikymmentä suurinta lentoasemaa hoitaa yli 80 prosenttia¹⁰ kaikesta matkustajaliikenteestä ja yli 90 prosenttia yhteisön ulkopuolisesta kansainvälisestä liikenteestä.

Euroopan laajuisen liikenneverkon lentoasemiin investoitiin EU27-maissa yhteensä 4,55 miljardia euroa vuonna 2002 ja 5,73 miljardia euroa vuonna 2003 (yhteensä 10,28 miljardia euroa kaudella 2002–2003). Koska ensisijainen hanke nro 10 (Malpensen lentoasema) saatiin päätökseen vuonna 2001, vuosittaisten investointien keskimäärä pieneni kaudella 2002–2003 vuosien 2000 ja 2001 lukuihin verrattuna.

1.2.6 Yhdistettyjen kuljetusten verkko

Euroopan laajuinen yhdistettyjen kuljetusten verkko käsittää yhdistettyihin kuljetuksiin sopivat rautatie- ja sisävesiliikenneyhteydet sekä meriliikenneyhteydet, jotka mahdollistavat pitkänmatkan tavaraliikenteen, ja rautatie-, sisävesi-, meri- ja tieliikenteen uudelleenlastaukseen käytettävät laitteet. Se käsittää myös asianmukaisen pyörillä liikkuvan kaluston. Sisällyttämällä yhdistetyt kuljetukset liikenneverkkoon on haluttu tähdentää verkon multimodaalista ulottuvuutta.

⁸ Nykyistä sisävesiliikenneverkkoa koskeviin lukuihin eivät sisälly rakenteilla tai suunnitteilla olevat sisävesiväylät.

⁹ Ks. alaviite 6.

¹⁰ Ks. alaviite 5.

1.2.7 Liikenteenhallinta- ja navigointijärjestelmät

TEN-T-suuntaviivat käsittävät myös liikenteenhallintajärjestelmien ja liikennetiedotuspalvelujen telemaattisen infrastruktuurin. Tavoitteena on varmistaa palvelujen yhteentoimivuus ja jatkuvuus yli rajojen.

Ministerineuvosto hyväksyi vuonna 1997 tieliikenteen telematiikkaa koskevan toimintaohjelman, jonka komissio oli laatinut kaikkien jäsenvaltioiden korkean tason edustajista koostuneen ryhmän avustuksella. Toimintaohjelman ehdotuksissa, jotka koskevat tutkimusta ja kehitystä, teknistä yhdenmukaistamista, keskittämistä ja koordinoitua sekä rahoitusta ja lainsäädäntöä, yksilöitiin seuraavat viisi painopistealuetta: RDS-TMC-pohjaiset tiedotuspalvelut, sähköinen maksunperintä, liikennetietojen vaihto ja hallinta, käyttöliittymä ja järjestelmäarkkitehtuuri. Muut ensisijaiset sovellukset liittyivät ennen matkaa ja matkan aikana tarjottaviin tietoihin ja opastukseen, kaupunkien välisen liikenteen ja kaupunkiliikenteen hallintaan, toimintaan ja ohjaukseen sekä joukkoliikenteeseen, ajoneuvojen kehittyneisiin turva- ja hallintajärjestelmiin ja ajonaikaisiin toimintoihin.

Vuonna 2001 julkaistussa liikennepolitiikkaa käsittelevässä valkoisessa kirjassa kerrottiin, että komissio ehdottaisi tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevaa direktiiviä, jolla tuettaisiin vuosina 2001–2010 kehitettävää yleistä hinnoittelupolitiikkaa. Kyseinen direktiivi, joka annettiin sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä¹¹, vaikuttaa ratkaisevasti yhteentoimivuuteen ja palvelujen jatkuvuuteen Euroopan laajuisessa tieverkossa.

LUKU 2

2.1 Horisontaaliset kysymykset

2.1.1 Yhteentoimivuus

Yksi Euroopan laajuisen liikenneverkon tärkeimmistä tavoitteista on kansallisten verkkojen yhteentoimivuus. Rautatieverkkojen yhteentoimivuudessa on kyse tavanomaisten ja suurnopeuksisten rautatiejärjestelmien integroinnista, jolla voidaan tehostaa kansainvälisiä liikennepalveluja ja parantaa siten niiden kilpailukykyä. Parempi yhteentoimivuus, jonka ansiosta junat voivat ylittää kansalliset rajat ilman pysähdyksiä tai teknisten erojen korjaamista, lisää merkittävästi liikennesuoritetta ja vähentää toimintakustannuksia.

2.1.2 Tutkimus ja kehitys

Tutkimus ja kehitys on yksi TEN-T-suuntaviivoissa käsitellyistä laajoista toiminta-aloista. Tutkimuksen, teknologian kehittämisen ja esittelyn viidennessä puiteohjelmassa (1998–2002) ja kuudennessa puiteohjelmassa (2002–2006) käynnistettiin useita yksittäisiin erityisohjelmiin kuuluvia avaintoimintoja, kuten ”kestävä liikenne ja liikennemuotojen yhteensopivuus”, ”maaliikenne ja meriteknologia”, ”tehokkaat energiajärjestelmät” ja ”kansalaisille tarkoitettut palvelut”.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/52/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta yhteisössä (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 166, 30.4.2004).

Erityisesti liikennetutkimusohjelma on vaikuttanut Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaan EU-politiikkaan tukemalla investointiohjelman suunnittelua ja rahoitusta sekä uusien infrastruktuurien ja palvelujen kehittämistä. Arviointimenetelmät ja ohjelmistotyökalut ovat auttaneet poliittisia päätöksentekijöitä arvioimaan erilaisten infrastruktuurisuunnitelmien vaikutuksia. Lisäksi on arvioitu uusia ratkaisuja, joiden tavoitteena on tehostaa verkkojen ja terminaalien toimintaa.

2.1.3 Ympäristönsuojelu

Kestävä ympäristökehitys ja ympäristönsuojelu ovat monialaisia kysymyksiä, joilla on suuri merkitys Euroopan laajuisen liikenneverkon kehityksen ja myös erilaisten horisontaalisten kysymysten kannalta. Monista liikennettä koskevista ympäristökysymyksistä on jo olemassa kansainvälisiä sitoumuksia, standardeja ja suosituksia.

Suuntaviivoja koskevan päätöksen N:o 1692/96/EY 8 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on otettava ympäristönsuojelu huomioon hankkeiden kehittämisessä ja toteuttamisessa tekemällä arviointeja yhteistä etua koskevien hankkeiden ympäristövaikutuksista direktiivin 85/337/ETY mukaisesti ja soveltamalla direktiiviä 92/43/ETY.

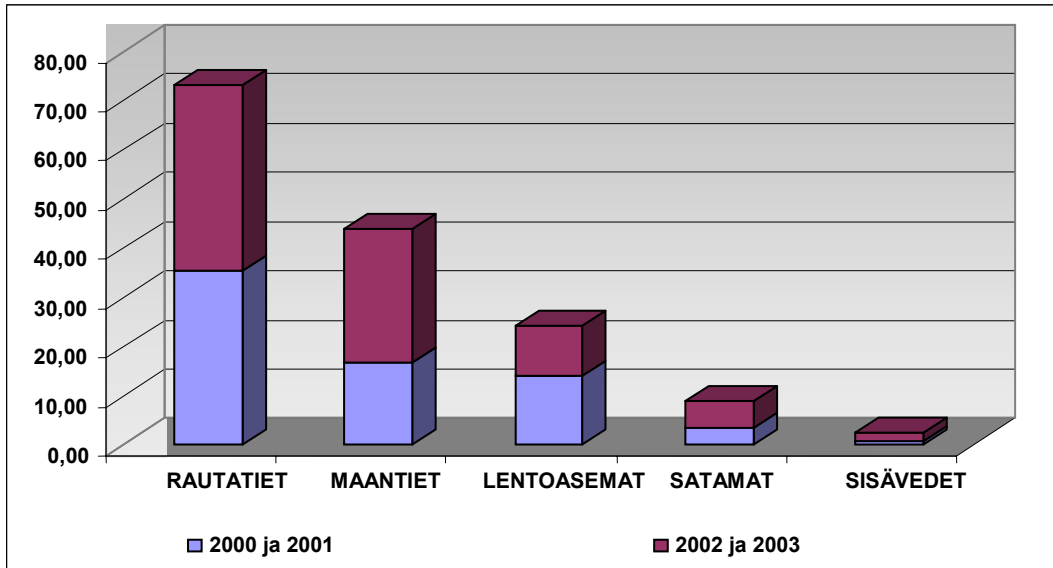
Jäsenvaltioiden on otettava ympäristöarvioinnin tulokset huomioon valmistellessaan hankkeita, joihin vaaditaan ympäristövaikutusten arviointi (YVA), kuten Euroopan laajuisia verkkoja koskevia hankkeita. Strategista ympäristöarviointia (SYA) koskevat yhteisön säännökset on vahvistettu tiettyjen suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 27 päivänä kesäkuuta 2001 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/42/EY. Jäsenvaltiot olivat velvollisia saattamaan direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöään heinäkuuhun 2004 mennessä. Direktiivi koskee kaikkia liikennesuunnitelmia ja -ohjelmia, joilla vahvistetaan puitteet tuleville suunnitelmille ja ohjelmille.

LUKU 3

3.1 Yleinen arvio Euroopan laajuisen liikenneverkon toteutuksesta kaudella 2002–2003

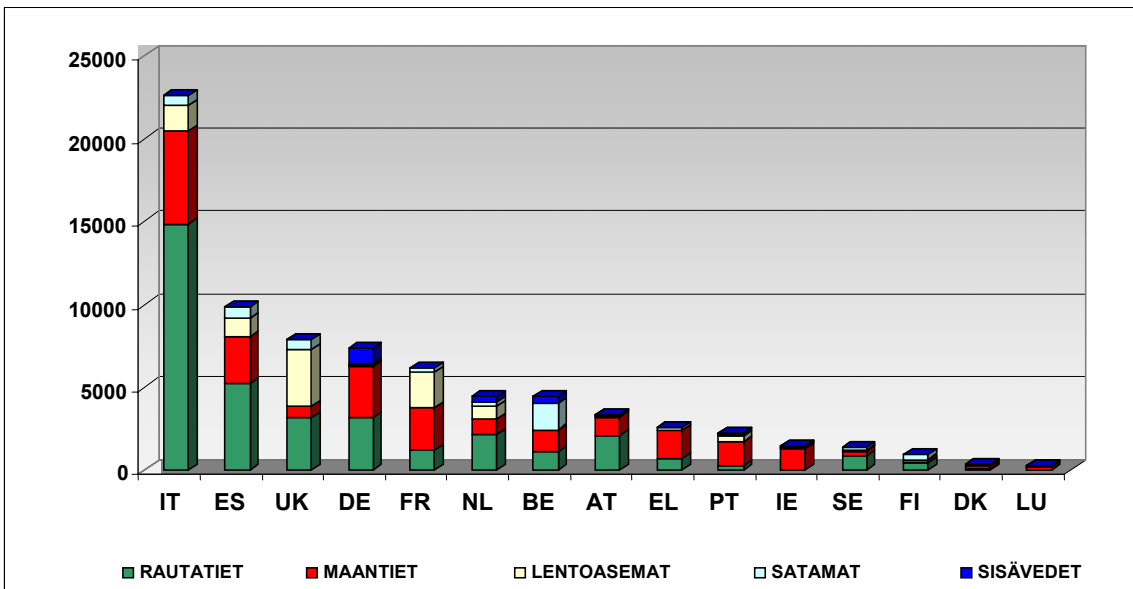
Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon investoitiin EU27-maissa yhteensä 82,3 miljardia euroa kaudella 2002–2003.

Suurin osa investoinneista käytettiin rautateihin (noin 38 miljardia euroa), maanteihin (noin 27 miljardia euroa) ja lentoasemiin (noin 10 miljardia euroa).

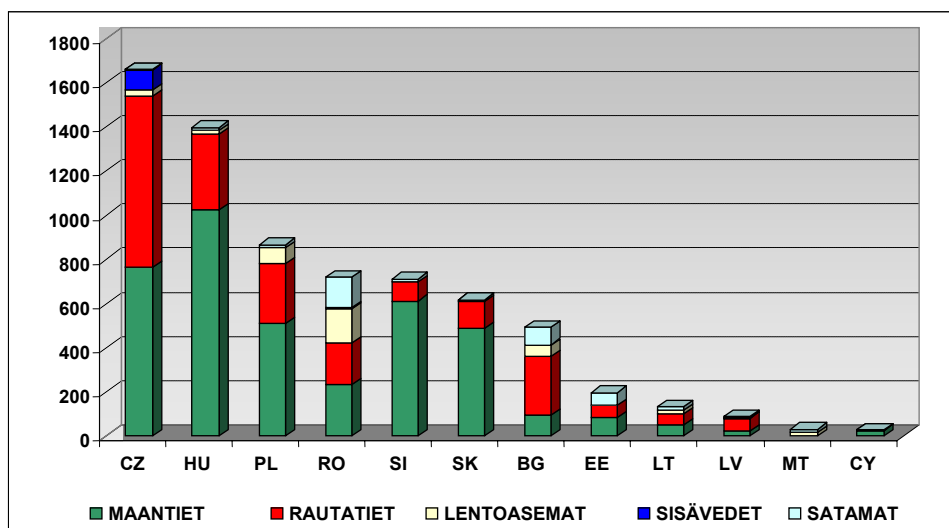


Kuva 3: Investoinnit Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon EU27-maissa vuosina 2000 ja 2001 verrattuna kaudella 2002–2003 tehtyihin investointeihin (miljardeina euroina)

Kaudella 2002–2003 investointeja tehtiin eniten Italiassa (22,56 miljardia euroa), Espanjassa (9,88 miljardia euroa), Yhdistyneessä kuningaskunnassa (7,91 miljardia euroa), Saksassa (7,39 miljardia euroa) ja Ranskassa (6,20 miljardia euroa).



Kuva 4: Investoinnit Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon maittain ja liikennemuodoittain EU15-maissa vuosina 2002 ja 2003 (miljoonina euroina)



Kuva 5: Investoinnit Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon maittain ja liikennemuodoittain EU10- ja EU2-maissa vuosina 2002 ja 2003 (miljoonina euroina)

EU10- ja EU2-maiden suurimmat investoinnit tehtiin kaudella 2002–2003 Tšekissä (1,66 miljardia euroa), Unkarissa (1,40 miljardia euroa) ja Puolassa (0,87 miljardia euroa).

3.2 Ensisijaiset hankkeet

Euroopan laajuinen liikenneverkko käsittää useita yhteistä etua koskevia hankkeita. Eräät niistä ovat kuitenkin Euroopan unionin kannalta erityisen tärkeitä sen vuoksi, että ne ovat laajamittaisia, edistävät rajojen yli käytävää kauppa ja vahvistavat yhteenkuuluvuutta unionin sisällä tai auttavat keskittämään kaukoliikennettä ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin.

Vuonna 1996 vahvistettuihin suuntaviivoihin¹² sisältyi 14 ensisijaista hanketta, jotka oli tarkoitus saada päätökseen vuoteen 2010 mennessä. Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät 29. huhtikuuta 2004 vuoden 2004 suuntaviivat¹³, joihin sisältyvien 30 ensisijaisen hankkeen on tarkoitus valmistua vuoteen 2020 mennessä.

Vuoden 2003 loppuun mennessä oli saatu päätökseen kolme ensisijaista hanketta:

- hanke nro 9: rautatiereitti Cork–Dublin–Belfast–Stranraer (Irlanti ja Yhdistynyt kuningaskunta) vuosina 1989–2001
- hanke nro 10: Malpensen lentoasema (Milano, Italia) vuosina 1995–2001
- hanke nro 11: Juutinrauman kiinteä yhteys (Tanska ja Ruotsi) vuosina 1992–2001.

Ensisijaisiin hankkeisiin oli vuoden 2004 loppuun mennessä investoitu yhteensä 88,5 miljardia euroa. Näihin hankkeisiin investoidaan vielä noin 252 miljardia euroa vuosina 2005–2020. Näin ollen kokonaisinvestoinnit ensisijaisiin hankkeisiin ovat jäsenvaltioiden vuonna 2004 ilmoittamien tietojen mukaan yhteensä noin 340 miljardia euroa koko

¹² Ks. alaviite 1.

¹³ Ks. alaviite 7.

ajanjaksona 1996–2020. Jos jäsenvaltiot tulevaisuudessa keskittävät investointejaan ensisijaisiin hankkeisiin, ne voidaan saada päätökseen jo ennen vuotta 2020.

3.3 Rahoituslähteet

Kansallisen (julkisen) rahoituksen lisäksi tietty osuus Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon tehtävistä investoinneista on yhteisrahoitusta, joka on peräisin yhteisön eri rahastoista, kuten TEN-T-budjetista, koheesiorahastosta, Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR) ja liittymistä edeltävästä rakennepolitiikan välineestä (ISPA). Rahoitusta saadaan myös Euroopan investointipankista (EIP). Näillä rahoituslähteillä on omat kelpoisuusvaatimuksensa, tavoitteensa ja rahoitusehtonsa. Rajallinen määrä hankkeita lähinnä lentoasema- ja satama-alalla saa yksityistä rahoitusta.

3.3.1 TEN-T-budjetti

TEN-T-budjetista rahoitettiin hankkeita yhteensä 1,19 miljardilla eurolla kaudella 2002–2003. Suurin osa rahoituksesta osoitettiin TEN-T-suuntaviivojen mukaisesti rautateihin, joiden osuus oli tänä ajanjaksona 49,6 prosenttia koko TEN-T-tuesta. Kaudella 2002–2003 painotettiin myös uudestaan maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) merkitystä. Galileo-järjestelmään osoitettiin yhteensä 250 miljoonaa euroa (21,0 prosenttia TEN-T-tuesta), ja Galileoon liittyvään Euroopan geostationaariseen navigointilisäjärjestelmään (EGNOS) osoitettiin vielä 52,4 miljoonaa euroa (4,4 prosenttia TEN-T-tuesta).

3.3.2 Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR)

Vuosina 2002 ja 2003 Euroopan aluekehitysrahastosta myönnettiin tukea TEN-T-infrastruktuuriin tehtyihin investointeihin niillä alueilla, jotka voivat saada rahoitusta tavoitteiden 1 ja 2 mukaisesti. Muista yhteisön rahastoista poiketen Euroopan aluekehitysrahaston hallinnointi on hajautettu jäsenvaltioihin. Kautta 2000–2006 koskevat asetukset eivät anna mahdollisuutta erottaa yhteisön tietorekisterissä tietynä vuonna Euroopan laajuisiin verkkoihin liittyviä ja muita menoja esimerkiksi liikenteen alalla. Toistaiseksi ei siis ole saatavilla tarkkoja ja yksityiskohtaisia lukuja varoista, jotka on myönnetty Euroopan aluekehitysrahastosta TEN-hankkeisiin, ja kaikkia ilmoitettuja lukuja on pidettävä ainoastaan parhaina käytettävissä olevina arvioina.

Niiden määrärahojen perusteella, jotka oli varattu jäsenvaltioiden ohjelma-asiakirjoissa kaudeksi 2000–2006 (tavoitteet 1 ja 2), Euroopan aluekehitysrahastosta myönnettiin koko kaudeksi kaikkiin liikenneinvestointeihin noin 34,1 miljardia euroa, joka sisältää sekä Euroopan laajuisiin verkkoihin liittyvät että muut menot.

3.3.3 Koheesiorahasto

Koheesiorahaston koko budjetti vuosiksi 2000–2006 oli 28,2 miljardia euroa, josta noin puolet osoitettiin liikennehankkeisiin, joilla on keskeinen merkitys Euroopan laajuisen liikenneverkon kehitykselle. Kaudella 2002–2003 koheesiorahastosta varattiin noin

3,03 miljardia euroa Kreikassa, Portugalissa, Espanjassa ja Irlannissa toteutettaviin liikenneinfrastruktuurihankkeisiin¹⁴.

3.3.4 ISPA-rahoitus

Liittymistä edeltävällä rakennepolitiikan välineellä (ISPA) edistettiin Keski- ja Itä-Euroopan maiden liittymisvalmisteluja tukemalla investoimista yhteisön ensisijaisina pitämällä liikenne- ja ympäristöaloilla. Liikenneinfrastruktuurihankkeiden osalta ISPASTA tuettiin liikenneinfrastruktuurin kehittämistä ja kunnostamista ja sen liittämistä EU:n liikenneverkkoihin. Vuosina 2002 ja 2003 ISPASTA tuettiin liikennehankkeita yhteensä 1,06 miljardilla eurolla.

3.3.5 Euroopan investointipankin myöntämät lainat

Euroopan investointipankki rahoittaa suurta määrää TEN-T-hankkeita. Ehtona on kuitenkin, että hankkeet läpäisevät teknisten, taloudellisten ja ympäristönäkökohtien arvioinnin ja ovat EU:n tavoitteiden mukaisia.

Oleennaista EIP:n myöntämissä lainoissa on se, että ne voivat kattaa jopa 50 prosenttia hankkeen kustannuksista, ja toinen etu useimpiin liikepankkeihin nähden on EIP:n myöntämien lainojen pitempi laina-aika. Lisäksi EIP myöntää lainoja ilman hankekohtaisia preemioita, koska se edellyttää, että lainoilla on takaus.

Vuosina 2002 ja 2003 EIP myönsi lainoja lähes 12 miljardin euron arvosta, ja kaudella 2004–2010 se voi käyttää TEN-T-hankkeiden lainoittamiseen noin 50 miljardia euroa.

3.3.6 Rahoituslähteiden yleinen arviointi

Voidaan todeta, että suurin osa Euroopan laajuisiin verkkoihin kaudella 2002–2003 tehdyistä investoinneista katettiin kansallisella julkisella rahoituksella. Yhdessä yksityisen rahoituksen kanssa sillä katettiin noin 78 prosenttia TEN-T-infrastruktuuriin tehtyjen investointien kokonaismäärästä. Vaikka yksityisen rahoituksen tarkkaa määrää on vaikea määrittää (koska yksityisen sektorin infrastruktuuria (kuten satamia ja lentoasemia) koskevat investointitiedot ovat vaikeasti saatavissa), sen osuus on yleisesti katsoen suhteellisen pieni.

Kansallinen julkinen rahoitus on siis edelleenkin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvien hankkeiden pääasiallinen rahoituslähde.

EIP:n myöntämä tuki oli toiseksi suurin rahoituslähde kaudella 2002–2003, sillä pankki myönsi lainoja lähes 12 miljardin arvosta (14,6 prosenttia koko rahoituksesta). Yhteisön muista rahastoista (koheesiorahasto, EAKR, ISPA ja TEN-T-budjetti) myönnettiin suhteellisen vähän rahoitusta: EAKR:n osuus oli 1,2 prosenttia, ISPA:n 1,3 prosenttia, TEN-T-budjetin 1,4 prosenttia ja koheesiorahaston 3,7 prosenttia.

¹⁴ Lähde: Euroopan komissio; koheesiorahaston vuosikertomukset vuosilta 2002 (KOM (2003) 697) ja 2003 (KOM (2004) 766).

Taulukko 1: TEN-T-rahoituksen jakautuminen miljoonina euroina

	2002	2003	2002–2003	%
TEN-T-budjetti	563,4	626,6	1 190,0	1,4 %
ISPA	539,1	524,7	1 063,8	1,3 %
Koheesiorahasto	1 504,6	1 526,1	3 030,7	3,7 %
EIP	5 897,8	6 090,9	11 988,7	14,6 %
EAKR (arvio)	500,0	500,0	1 000,0	1,2 %
Kansalliset talousarviot ja yksityiset lähteet	29 540,4	34 474,4	64 014,8	77,8 %
Yhteensä	38 545,3	43 742,7	82 288,0	100,0%

PÄÄTELMÄ

EU27-maiden kokonaisinvestoinnit Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kaksivuotiskaudella 2002–2003 osoittavat, että investointeja tehtiin vuosittain keskimäärin enemmän kuin vuosina 2000 ja 2001.

On kuitenkin otettava huomioon, että investoinnit lasketaan kiinteinä hintoina. Tämän seikan sekä jäsenvaltioiden edustajien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella on selvää, että arvio Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon tehdyistä investoinneista voi olla harhaanjohtava. Esimerkiksi Italia käytti liikenneverkkoon yli 22 miljardia euroa vuosina 2002 ja 2003 hyvin intensiivisen investointivaiheen aikana. Investointien vuosittainen keskimäärä oli näiden kahden vuoden aikana lähes kaksinkertainen verrattuna kuuteen aikaisempaan vuoteen. Sitä paitsi tämä 22 miljardin suuruinen määrä on yli 25 prosenttia EU27-maiden kokonaisinvestoinneista. Kun tämä seikka otetaan huomioon ja investointeja analysoidaan tarkemmin, on selvää, että investointien kokonaismäärä maata kohden itse asiassa väheni BKT:n kehitykseen verrattuna varsinkin EU15-maissa. Esimerkiksi Tanskassa ainoastaan 0,09 prosenttia BKT:stä käytettiin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, kun taas Sloveniassa BKT:stä käytettiin noin 1,46 prosenttia TEN-T-verkon kehittämiseen.

Rahoituksesta voidaan todeta, että ylivoimaisesti suurin osa Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon tehdyistä investoinneista katettiin edelleenkin kansallisella julkisella rahoituksella. Optimoidakseen yhteisön niukkojen varojen käytön ja helpottaakseen eräiden hankkeiden (erityisesti monikansallisten hankkeiden) toteutuksen koordinaattia komissio nimesi jäsenvaltioiden suostumuksella niin kutsutut eurooppalaiset koordinaattorit kuultuaan ensin asiasta Euroopan parlamenttia. Eurooppalainen koordinaattori toimii komission nimissä ja sen puolesta ja pyrkii työllään nopeuttamaan yhteistä etua koskevien hankkeiden toteuttamista.

Kolmenkymmenen ensisijaisen hankkeen toteuttaminen kansainvälistä liikennettä varten vuoteen 2020 mennessä on yleisesti katsoen hyvällä mallilla. Vuosittaiset investoinnit vuosina

2002 ja 2003 olivat noin 40 miljardia euroa. Pullonkaulojen poistaminen erityisesti rajat ylittävillä osuuksilla on kuitenkin jäljessä aikataulusta, mikä vaatii toimenpiteitä.