



## FINANSIERING AV DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

De transeuropeiska näten finansieras både av Europeiska unionen och av medlemsstaterna. EU:s finansiella stöd fungerar som katalysator, medan medlemsstaterna måste stå för merparten av stödet. Finansieringen av de transeuropeiska näten kan också kompletteras med bidrag från strukturfonderna, Europeiska investeringsbanken eller den privata sektorn. En omfattande reform inleddes för de transeuropeiska näten genom att Fonden för ett sammanlänkat Europa inrättades 2013.

### RÄTTSLIG GRUND

Avdelning XVI i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt artikel 171 kan EU stödja projekt av gemensamt intresse som uppfyller kraven i riktlinjerna.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010.

### MÅL

Bidra till att det skapas transeuropeiska nät på transport-, energi- och telekommunikationsområdet genom riktat stöd från EU (se faktablad [3.5.1](#)).

### RESULTAT

#### A. Fastställa allmänna villkor för projektfinansiering

Generellt har EU:s finansiering fungerat som en katalysator för projekt. Medlemsstaterna måste själva stå för merparten av finansieringen, utom när det gäller stöd från Sammanhållningsfonden, där EU:s bidrag traditionellt har varit mer omfattande.

De första principerna för finansieringen anges i rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995 som innehåller allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.



1. EU-stöd till projekt har getts i en eller flera av följande former:
  - Samfinansiering av studier avseende projekten och annat tekniskt bistånd (gemenskapens andel av finansieringen får generellt inte överstiga 50 procent av den totala kostnaden).
  - Bidrag till premier för garantier för lån från Europeiska investeringsfonden eller andra finansiella institutioner.
  - Subventionerade räntor på lån som beviljats av Europeiska investeringsbanken (EIB) eller andra offentliga eller privata finansieringsorgan.
  - Direkta bidrag till investeringar i vederbörligt motiverade fall.
2. Följande kriterier för projekten har fastställts stegvis:
  - EU-stödet till telekommunikations- och energinäten får inte orsaka snedvridningar av konkurrensen mellan företagen inom den berörda sektorn.
  - Projekten måste bidra till förverkligandet av nätverkens syften.
  - Projekten måste vara ekonomiskt genomförbara.
  - Projektens utvecklingsgrad och EU-insatsernas stimulerande verkan bör beaktas.
  - Hänsyn bör tas till projektens direkta eller indirekta effekter på miljön och sysselsättningen, och man bör stegvis inkludera allt fullständigare kostnads- nyttoanalyser, miljökonsekvensanalyser m.m.
  - Projektens olika delar bör samordnas tidsmässigt, t.ex. om projekten är gränsöverskridande.

De finansierade projekten måste vara förenliga med EU-lagstiftningen och EU:s politik, särskilt när det gäller miljöskydd, konkurrens och offentlig upphandling. Genom successiva förordningar med allmänna bestämmelser om beviljande av ekonomiskt stöd från EU introducerades flera nyheter, bland annat följande:

- Fleråriga och årliga program på transport- och energiområdet för EU-finansiering av utvalda projekt.
- EU:s stöd till undersökningar uppgår till 50 procent, oavsett projektet. Stöd till prioriterade projekt på transportområdet täcker 10–30 procent (med ett tak på 30 procent för de prioriterade projektens gränsöverskridande delar).
- Riskkapital infördes i och sammanlänkades med EU:s finansiella stöd.
- I budgetramen för perioden 2007-2013 anslogs 8 168 miljoner euro till de transeuropeiska näten (TEN), varav 8 013 miljoner euro öronmärktes för transport (TEN-T) och 155 miljoner euro för energi (TEN-E).

## B. Ytterligare finansieringsmöjligheter

### 1. Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden inom EU

Under perioden 2000-2006 bidrog dessa fonder med cirka 26 miljarder euro till TEN-projekten, inte minst genom Sammanhållningsfonden i Grekland, Irland (fram till 2003), Portugal och Spanien samt medlemsstaterna i EU-10. De senare



tilldelades 2,48 miljarder euro i föranslutningsstöd samt 4,24 miljarder euro från Sammanhållningsfonden och 2,53 miljarder euro från de övriga strukturfonderna. Totalt anslogs omkring 50 procent av medlen från föranslutningsstödet och Sammanhållningsfonden, dvs. 3,9 miljarder euro, till TEN-T-projekt.

## 2. Stöd från Europeiska investeringsbanken

Lånen från EIB omfattas inte av några territoriella restriktioner eftersom de beviljas på grundval av bankkriterier. Bland annat tittar man på om projektet är ekonomiskt genomförbart genom att bedöma låntagarens återbetalningsförmåga. Dessutom försöker man ta reda på om projektet är tekniskt och miljömässigt genomförbart. Under perioden 1995–2005 beviljade EIB t.ex. lån för TEN-T-projekt till ett belopp på cirka 65 miljarder euro.

## C. Budgetramen 2007-2013

För budgetramen 2007–2013 föreslog kommissionen ursprungligen, med stöd av Europaparlamentet, 20,35 miljarder euro till TEN-T-projekt och 340 miljoner euro till TEN-E-projekt. Rådet krävde dock kraftiga minskningar, och slutligen fastställdes det att 8,01 miljarder euro skulle gå till transportområdet medan 160 miljoner euro skulle gå till energiområdet (dvs. endast 40 procent av det belopp som ursprungligen föreslogs för transportområdet och 45 procent av beloppet för energiområdet). Med tanke på de begränsade resurserna föreskrivs det i förordning (EG) nr 680/2007 att man för att komplettera nationella (offentliga eller privata) finansieringskällor bör se till att dessa EU-resurser inriktas på projektkategorier som tillför det största mervärdet för nätet som helhet (t.ex. gränsöverskridande delar och projekt som är avsedda att åtgärda flaskhalsar). Stödet till de TEN-T som ingår i allmänna operativa program inom ramen för sammanhållningspolitiken, vilka antagits av kommissionen, uppgick till 43 miljarder euro.

## FONDEN FÖR ETT SAMMANLÄNKAT EUROPA

Sedan 2013 har en ny TEN-T-infrastrukturpolitik funnits i EU, med en budget på över 30,4 miljarder för perioden fram till 2020. Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) syftar till att uppnå synergier inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna och därmed effektivisera unionens insatser samt optimera kostnaderna för genomförandet. Fonden har som mål att påskynda investeringarna på området för transeuropeiska nät och stimulera till ökade medel från både den offentliga och den privata sektorn, samtidigt som rättssäkerheten ökas och principen om teknikneutralitet respekteras.

### A. Allmänna mål

FSE syftar till följande:

- Att stödja genomförandet av sådana projekt av gemensamt intresse som syftar till utveckling och konstruktion av nya infrastrukturer och tjänster eller till modernisering av befintliga infrastrukturer och tjänster inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna.
- Att bidra till att stödja projekt som har ett europeiskt mervärde och stor samhällsnytta och som inte får tillräcklig finansiering från marknaden.



- Att bidra till Europa 2020-strategin genom utveckling av transeuropeiska nät som tar hänsyn till förväntade framtida trafikflöden, och därigenom skapa en miljö som är mer gynnsam för privata, offentliga och offentlig-privata investeringar.
  - Att göra det möjligt för EU att uppnå sina mål om en hållbar utveckling och därmed bidra till unionens mål om minskade koldioxidutsläpp på medellång och lång sikt.
- 1.** Inom transportsektorn reserveras stödet för projekt av gemensamt intresse som syftar till följande:
- Att undanröja flaskhalsar, komplettera felande länkar och i synnerhet förbättra gränsöverskridande sträckor.
  - Att säkerställa hållbara och effektiva transportsystem på lång sikt, i syfte att förbereda för förväntade framtida transportflöden och möjliggöra minskade koldioxidutsläpp för alla transportslag.
  - Att optimera integrering och sammanlänkning av transportslag och förbättra transporttjänsternas driftskompatibilitet, och samtidigt säkerställa transportinfrastrukturernas tillgänglighet.
- 2.** Inom energisektorn syftar stödet till följande:
- Att öka konkurrenskraften genom att främja fortsatt integrering av den inre marknaden för energi och driftskompatibilitet för el- och gasnät över gränserna.
  - Att öka unionens energiförsörjningstrygghet.
  - Att bidra till hållbar utveckling genom integrering av energi från förnybara energikällor i överföringsnätet och genom utveckling av smarta energinät och koldioxidnät.
- 3.** Inom telekommunikationssektorn ska FSE stödja följande:
- Generiska tjänster, plattformar för bastjänster och åtgärder för programstöd som ska finansieras genom bidrag och/eller upphandling.
  - Åtgärder inom bredbandsnät som ska finansieras genom finansieringsinstrument.

**B.** FSE-budgeten för 2014–2020

Finansieringsramen för genomförandet av FSE för perioden 2014–2020 fastställdes inledningsvis till över 33,2 miljarder euro. 2015 minskades dock detta inledande belopp till 30,4 miljarder euro till följd av att 2,8 miljarder euro flyttades till den nyligen inrättade Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi). FSE:s budget ska fördelas enligt följande:

- Transportsektorn: 24,05 miljarder euro, varav 11,3 miljarder euro har överförts från Sammanhållningsfonden för användning i enlighet med FSE-förordningen uteslutande i de medlemsstater som är berättigade till stöd från Sammanhållningsfonden.
- Telekommunikationssektorn: 1,04 miljarder euro.
- Energisektorn: 5,35 miljarder euro.



Mellan 80 och 85 procent av FSE:s allmänna budget kommer att anslås för projekt som baseras på fleråriga program (inom stomnätet och projekt med anknytning till horisontella prioriteringar), medan 15 till 20 procent kommer att utnyttjas för mål inom de årliga programmen (dvs. mål med kortsiktigare karaktär, med möjlighet att justeras på årsbasis).

De flesta projekten kommer att samfinansieras från FSE genom bidrag som fördelas efter konkurrensutsatta ansökningsomgångar. Samtidigt kan högst 8,4 procent av FSE:s totala budget anslås till projekt som ska samfinansieras genom sådana innovativa finansieringsinstrument som garantier och projektobligationer (FSE:s skuldinstrument). Generellt ska finansieringsinstrument som används inom ramen för FSE tillgodose särskilda marknadsbehov i samband med insatser som har ett tydligt mervärde för unionen, och bör inte tränga undan privat finansiering. De bör förbättra hävstångseffekten i EU:s budgetutgifter och uppnå en högre multiplikatoreffekt när det gäller att locka till sig privat finansiering.

Inom transportsektorn ska merparten av FSE:s budget, 22,5 miljarder euro, genom bidrag fördelas på projektansvariga. Kommissionen har hittills utlyst fem ansökningsomgångar inom enbart transportområdet och en ansökningsomgång för synergieffekter inom transport- och energisektorerna. De två första ansökningsomgångarna under 2014 och 2015 hade de största avsättningarna (på 11,93 miljarder respektive 7,6 miljarder euro). Vid båda tillfällena rapporterade kommissionen att det totala värdet på de bidrag som de projektansvariga begärde överskred den avsatta budgeten.

### C. FSE:s budget 2021–2027

Inom ramen för EU-budgeten 2021–2027 föreslog kommissionen den 6 juni 2018 att FSE-budgeten för tiden efter 2020 skulle utvidgas med det övergripande målet att stödja investeringar i Europeiska infrastrukturnätverk inom transport-, energi- och telekommunikationssektorerna. Den föreslagna totala FSE-budgeten uppgår till 42,3 miljarder euro (i löpande priser), med 30,6 miljarder euro avsatta för transportsektorn, 8,7 miljarder euro för energisektorn och 3 miljarder euro för digitala nätverk. Synergieffekter mellan dessa tre sektorer och utvidgat gränsöverskridande samarbete inom området för förnybar energi tillhör FSE:s kärnområden efter 2020 för att påskynda digitaliseringen och utfasningen av fossila bränslen i EU:s ekonomi. Dessutom föreslår kommissionen att man avsätter 60 % av FSE:s totala budget för klimatmål.

Inom transportområdet är målet med FSE att påskynda färdigställandet av de båda delarna av de transeuropeiska transportnäten, dvs. införandet av europeiska trafikledningssystem såsom ERTMS (det europeiska trafikstyrningssystemet) för tåg och Sesar (Single European Sky ATM Research) för flyg, och stödja övergången till en smart, hållbar, inkluderande och säker rörlighet genom att införa ett europeiskt nätverk för laddningsinfrastruktur för alternativa bränslen). I förslaget anges också att FSE kommer att stödja dubbla användningsområden (civila och militära) för infrastrukturen i syfte att anpassa de europeiska transportnäten till militärens krav och förbättra militärens rörlighet i EU.



Den föreslagna transportbudgeten för FSE ska bestå av tre delar:

- en allmän del på 12,8 miljarder euro,
- ett bidrag från Sammanhållningsfonden på 11,3 miljarder euro,
- ett stöd för militär rörlighet på 6,5 miljarder euro.

## **EUROPAPARLAMENTETS ROLL**

För att stödja de transeuropeiska transportnäten har parlamentet ständigt argumenterat för att man ska prioritera mer miljövänliga transportsätt i finansieringen, där över 50 procent av infrastrukturfinansieringen ska avsättas för järnvägsprojekt (bland annat kombinerade transporter) och högst 25 procent för vägprojekt. Dessutom har parlamentet hela tiden framhållit vikten av att kommissionen garanterar samordning och samstämmighet för projekt som finansieras genom bidrag från EU:s budget, EIB, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) eller andra finansieringsinstrument i unionen.

Efter det att rådet i slutet av 2005 hade fattat beslutet att kraftigt minska beloppen i kommissionens ursprungliga förslag krävde parlamentet under de efterföljande förhandlingarna om budgetaspekterna i förslaget att medlen till TEN skulle ökas. I den slutliga överenskommelsen med rådet fick parlamentet igenom en ökning med 500 miljoner euro samt ytterligare EIB-finansiering för byggandet av de transeuropeiska näten.

Den 7 juni 2011, i samband med översynen av reglerna om vägtransportavgifter (Euroinjett-direktivet), godkände parlamentet en kompromiss med rådet som går ut på att minst 15 procent av de intäkter som genereras av avgifter för externa kostnader och infrastrukturavgifter i varje medlemsstat ska avsättas för att finansiera TEN-T-projekt, i syfte att öka transporternas hållbarhet. Denna procentsats ska med tiden stegvis ökas.

I och med att parlamentet deltagit i utformningen av FSE-förordningen (en insats som grundar sig på samarbete mellan tre föredragande, två parlamentsutskott och alla politiska grupper) har det tagit på sig en central roll för att trygga omfattande EU-medel för de transeuropeiska näten under perioden 2014–2020.

Vid fattande av beslut om EU:s årsbudgetar har parlamentet uppmärksammat de medel som anslagits till både FSE och Horisont 2020. I sin resolution av den 8 juli 2015 om mandatet för trepartsmötet om förslaget till budget 2016 välkomnade parlamentet utnyttjandet av den samlade marginalen för åtaganden för att delfinansiera Efsigarantifonden på 8 miljarder euro, i stället för att endast göra nedskärningar i FSE och Horisont 2020. Parlamentet erinrade dock om dess slutgiltiga avsikt att i största möjliga utsträckning minimera konsekvenserna för dessa två program. Följaktligen insisterade det på att ytterligare kompensera de nedskärningar som drabbat Horisont 2020 och FSE för att göra det möjligt för dessa program att till fullo uppnå sina mål.

Vidare upprepade parlamentet i dess resolution av den 9 mars 2016 om de allmänna riktlinjerna för utarbetandet av budgeten 2017 sitt åtagande om att förstärka Horisont 2020 och FSE genom det årliga budgetförfarandet för att i så stor utsträckning



som möjligt kompensera för de nedskärningar som man kommit överens om under förhandlingarna om Europeiska fonden för strategiska investeringar.

Som svar på det förslag kommissionen lade fram 2018 om FSE efter 2020 har utskotten för transport och turism (TRAN) och industrifrågor, forskning och energi (ITRE) förberett ett gemensamt betänkande. De tre föredragandena enades om att kommissionens förslag saknade ambitioner när det gäller FSE-medel för transport och underströk de investeringsbehov som finns inom branschen, samt de fördelar som förbättrade förbindelser kan ge EU. De betonade också bland annat att man måste förenkla FSE-reglerna ytterligare och att det är viktigt att säkerställa samstämmighet mellan olika EU-fonder som stödjer projekt inom sektorerna för transport, energi och digital teknik. Föredragandena påpekade också att man måste stärka den parlamentariska kontrollen av FSE:s prioriteringar och förbättra övervakningen av fonden.

Det gemensamma betänkandet antogs av de två utskotten i november 2018 och innehöll en ökning på runt 10 % av den budget som hade avsatts för transportprojekt. Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i april 2019 och medbeslutandeförfarandet pågår ([2018/0228\(COD\)](#)).

[Esteban Coito / Frédéric Gouardères](#)  
04/2019

