



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 31.10.2001  
KOM(2001) 616 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN**

**ÅRSRAPPORT OM**  
**DET STRUKTURPOLITISKE**  
**FØRTILTRÆDELSSESINSTRUMENT (ISPA)**  
**2000**

[SEC(2001) 1726]

## RAPPORT FRA KOMMISSIONEN

### ÅRSRAPPORT OM DET STRUKTURPOLITISKE FØRTILTRÆDELSESINSTRUMENT (ISPA) 2000

#### INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Resumé.....	5
1.1.	Oversigt over ISPA-instrumentet.....	5
2.	Gennemførelsesprincipper og ydet støtte.....	10
2.1.	Strategiske mål.....	10
2.2.	Miljø.....	11
2.2.1.	Bidrag til implementeringen af Fællesskabets miljøpolitik .....	11
2.2.2.	ISPA-budgettet 2000 – Miljøsektoren fordelt på undersektorer .....	12
2.3.	Transport .....	12
2.3.1.	Bidrag til implementeringen af Fællesskabets transportpolitik .....	12
2.3.2.	TINA-korridorer.....	14
2.3.3.	ISPA-budgettet 2000 – Transportsektoren fordelt på undersektorer .....	15
2.4.	Projektforberedelse, evaluering og vurdering.....	16
2.4.1.	Projektforberedelse og evaluering.....	16
2.4.2.	Projektgennemførelse og efterfølgende evaluering .....	17
2.5.	Offentlige kontrakter.....	17
2.6.	Gennemførelse af budgettet: Bevillinger, forpligtelser og betalinger.....	18
2.7.	Samfinansiering.....	19
3.	Oversigt over den finansielle støtte.....	21
4.	Samordning og samarbejde.....	31
4.1.	Phare og Sapard.....	31
4.2.	Den Europæiske Investeringsbank (EIB).....	32
4.3.	Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling (EBRD).....	33
4.4.	Nordiske banker og institutioner.....	35
5.	Teknisk bistand .....	36
5.1.	Rapport om anvendelsen af det tildelte beløb i 2000.....	36

5.2.	Budgettildeling til tekniske bistandskontrakter.....	37
6.	Tværinstitutionel dialog, information og offentlighed.....	37
6.1.	Information til medlemsstaterne og modtagerlandene.....	37
6.2.	Dialog med ikke-statslige organisationer (NGO'er).....	38
6.3.	Information og offentlig omtale.....	39

## **Forord**

Denne årsrapport om ISPA-aktiviteterne dækker kalenderåret 2000. Det er den første årlige rapport om dette nye førtiltrædelsesinstrument, der er oprettet som led i Agenda 2000.

Rapporteringsformen afspejler bestemmelserne i ISPA-forordningen og tilgodeser, at det drejer sig om det første anvendelsesår for et nyt finansieringsinstrument.

Det er vort håb, at rapporten kan blive til nytte for alle, der er interesserede i at fremme den udvidede Europæiske Union.

## 1. RESUMÉ

På Luxembourg-topmødet i december 1998 godkendte Det Europæiske Råd en ny strategi for ansøgerlandenes forberedelse til udvidelsen. Det stillede betydelige yderligere finansielle midler til rådighed til støtte med henblik på medlemskab. Den 26. marts 1999 indgik stats- og regeringscheferne på Det Europæiske Råds møde i Berlin en politisk aftale om Agenda 2000. Agenda 2000 er et handlingsprogram, der har til hovedformål at styrke Fællesskabets politikker og give Den Europæiske Union en ny finansiell ramme for perioden 2000-06 med udvidelsen for øje. I maj 1999 nåede Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen til enighed om en ny institutionel aftale, der forpligter dem til at overholde udgiftslofterne. Disse initiativer lagde grunden til den finansielle ramme for førtiltrædelsesinstrumenterne, der begrænser førtiltrædelsesstøtten til ansøgerlandene til 3 120 mio. EUR (1999-priser) pr. år i perioden 2000-06.

Det "strukturpolitiske førtiltrædelsesinstrument", ISPA, er Det Europæiske Fællesskabs finansielle instrument til at bistå de ti central- og østeuropæiske modtagerlande med at opfylde fællesskabskravene på områderne miljø og transport.

I "ISPA-forordningen" (Rådets forordning (EF) nr. 1267/1999 af 21. juni 1999 om oprettelse af et strukturpolitiske førtiltrædelsesinstrument) hedder det:

*"ISPA skal yde støtte for at medvirke til at forberede tiltrædelsen til Den Europæiske Union af følgende ansøgerlande: Bulgarien, Estland, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet og Ungarn (benævnt "modtagerlande"), for så vidt angår økonomisk og social samhørighed, med hensyn til miljø- og transportpolitik [...]".*

ISPA tager udgangspunkt i tiltrædelsespartnerskaberne og de nationale programmer for overtagelse af den gældende fællesskabsret og kan i sin anvendelsesmåde sammenlignes med Samhørighedsfonden, for så vidt angår områderne miljø og transport.

### 1.1. Oversigt over ISPA-instrumentet

2000 var ISPA's første anvendelsesår. Inden projekterne (defineret som "foranstaltninger" i ISPA-forordningen) blev forelagt ISPA-forvaltningsudvalget, skulle modtagerlandene forberede ISPA-investeringsstrategier for sektorerne transport og miljø. Disse dokumenter giver en rettesnor for udvælgelsen af ISPA-projekter og kæder behovet for investeringer til at komme på linje med fællesskabsbestemmelserne i disse sektorer sammen med de udvalgte ISPA-projekter. I efteråret 2000 var strategierne for alle ti lande blevet forelagt ISPA-forvaltningsudvalget.

I alt 85 projekter fik en positiv udtalelse fra ISPA-forvaltningsudvalget, der holdt fire møder i 2000 (i juni, juli, oktober og november). De repræsenterer et samlet ISPA-bidrag på 2,09 mia. €. For 2000-budgettet blev der indgået forpligtelser vedrørende 75 projekter (997 mio. € – budgetpost B7-020 B). For de ti øvrige projekter, som fik en positiv udtalelse, indgås der forpligtelser på grundlag af 2001-budgettet.

Gennemsnitsværdien af projekterne godkendt over ISPA-budgettet for 2000 er ca. 13 mio. €. Fællesskabsbidraget udgjorde i gennemsnit 64% af projektomkostningerne, hvilket er mindre end den normale ISPA-maksimumsfinansieringssats på 75%. Andre finansieringsbidrag kommer enten fra nationale kilder (statslige, regionale og lokale myndigheder), internationale finansielle institutioner (IFI'er) eller bilaterale donorer. Alle andre modtagerlande end Slovakiet og Slovenien nåede op på de forudsete middelpcentssatser for den årlige landetildeling.

De projekter, der blev godkendt i 2000, herunder projekter for teknisk bistand, fordelte sig nogenlunde ligeligt mellem miljø og transport: 39 miljøprojekter tildeltes over 46% af 2000-budgettet, og 36 transportprojekter tildeltes over 53% af 2000-budgettet. Den lille forskel mellem de to sektorer skyldtes, at to miljøprojekter i Polen (til en værdi af over 41 mio. €) blev overført til 2001-budgettet.

I miljøsektoren anvendes over 64% af midlerne til spildevandsanlæg. I transportsektoren lå hovedvægten på jernbaneprojekter, der tegner sig for over halvdelen af budgettet for denne sektor. Det stemmer overens med Fællesskabets politik for transportinitiativer. Desuden prioriteredes projekter vedrørende forbedring af sikkerheden og trafikadskillelse. En sektoranalyse efter paneuropæiske transportkorridorer viste, at over 30% af transportbudgettet er koncentreret på korridor IV. Projekter i korridor III tegnede sig for ca. 14,2%, og projekter i korridor II for 13,5%.

Der er over 2000-budgettet indgået forpligtelser for tretten projekter for teknisk bistand, deraf fire vedrørende miljø og ni vedrørende forberedelse af transportprojekter. Denne tekniske bistand er nødvendig til forberedelse af de projekter, der skal forelægges forvaltningsudvalget i 2001 og 2002.

Der er også afsat midler til Fællesskabets bidrag til den internationale fond til "rydning af sejlrenden i Donau". Der blev indgået forpligtelser for 7,5 mio. € over 2000-budgettet. Phare og Obnova – Fællesskabets program for støtte til Bosnien og Hercegovina, Kroatien, Forbundsrepublikken Jugoslavien og Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien - bidrog også til dette projekt med henholdsvis 7,5 mio. € og 7 mio. €.

Hvad projekter angår, er der af bevillingerne for 2001 allerede indgået forpligtelser for ca. 390 mio. € til projekter, som der blev truffet beslutning om i 2000 (da investeringsprojekter, der finansieres via ISPA, gennemføres over flere år, kræves der normalt forpligtelser for mere end et år).

Prioriteterne for programmeringen i 2001 er de samme som i 2000: fremlæggelse af projekter af høj kvalitet for forvaltningsudvalget med det formål at nå op på middelpcentssatsen for landetildelingen og opnå balance mellem miljøprojekter og transportsektoren og mellem jernbane og vej. Det er tillige et mål at udvide aktiviteterne til også at omfatte projekter vedrørende luftforurening og at samarbejde med partnere i den private sektor. Dette vil imidlertid i høj grad afhænge af modtagerlandenes evne til at forelægge Kommissionen passende projekter.

**Tabel 1: ISPA-budgettet 2000 (Fordeling på lande og sektorer)**

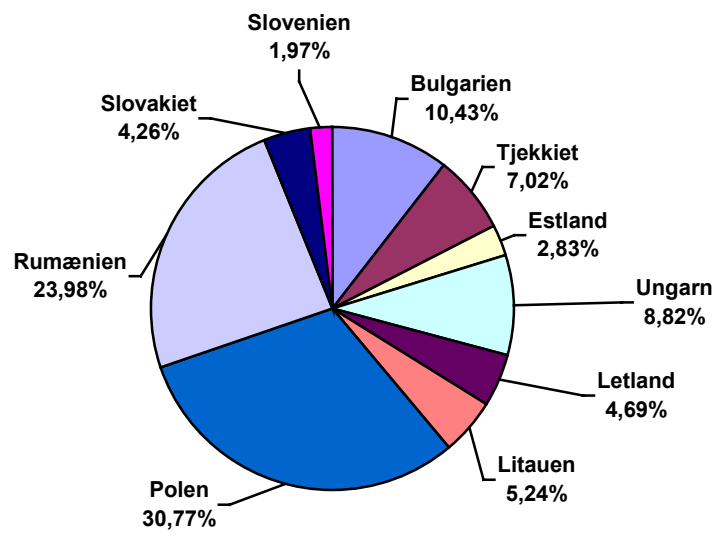
<b>Transport/miljø-balance Procent af forpligtelsesbevillinger</b>								
<b>Modtager- land</b>	<b>Transport</b>		<b>Miljø</b>		<b>Teknisk bistand</b>		<b>I ALT</b>	
	<b>ISPA-midler (€)</b>	<b>%</b>	<b>ISPA-midler (€)</b>	<b>%</b>	<b>ISPA-midler (€)</b>	<b>%</b>	<b>ISPA-midler (€)</b>	<b>%</b>
Bulgarien	52 000 000	49,98	52 045 600	50,02	0	0	104 045 600	10,43
Tjekkiet	41 671 864	59,54	27 588 844	39,42	728 000	1,04	69 988 708	7,02
Estland	11 331 126	40,15	15 808 281	56,02	1 080 000	3,83	28 219 407	2,83
Ungarn	43 825 000	49,81	42 573 123	48,38	1 592 580	1,81	87 990 703	8,82
Letland	19 925 328	42,62	26 568 260	56,83	255 000	0,55	46 748 588	4,69
Litauen	34 042 528	65,16	18 200 000	34,84	0	0	52 242 528	5,24
Polen	173 085 066	56,39	130 258 589	42,44	3 614 000	1,18	306 957 655	30,77
Rumænien	118 627 137	49,59	120 601 333	50,41	0	0	239 228 470	23,98
Slovakiet	30 853 200	72,66	11 606 372	27,34	0	0	42 459 572	4,26
Slovenien	7 500 000	38,20	11 175 275	56,91	960 000	4,89	19 635 275	1,97
<b>I ALT</b>	<b>532 861 249</b>	<b>53,42</b>	<b>456 425 677</b>	<b>45,76</b>	<b>8 229 580</b>	<b>0,83</b>	<b>997 516 506</b>	

**Tabel 2: ISPA-midler efter sektor – Forpligtelser for 2000-budgettet**

ISPA-støtte efter sektor – Forpligtelser for 2000-budgettet				
ISPA-budget 2000			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% ISPA-midler/ sektor		
MILJØ				
Drikkevand	27 535 927	5,98	3	
Drikke- og spildevand	42 568 260	9,24	4	
Spildevandsbehandling	296 696 243	64,38	24	
Forvaltning af fast affald	94 020 967	20,40	8	
Luftforurening	0	0	0	
<b>ISPA-budget i alt for miljøsektoren</b>	<b>460 821 397</b>	<b>46,20</b>	<b>39</b>	
<i>hvoraf teknisk bistand (TB) udgjorde:</i>				
TB Drikkevand	228 000	0,02	1	
TB Spildevandsbehandling	4 167 720	0,42	3	
ISPA-budget i alt for TB miljø	4 395 720	0,44	4	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	224 790 797	41,88	15	I, III, IV, VI, IX, IXB
Jernbane	283 584 312	52,84	19	II, IV, IX-V, V, V(10), VA, IXB, Ø-V
Lufthavne	28 000 000	5,22	1	Ingen
Jernbane/vej	320 000	0,06	1	Ingen
<b>ISPA-budget i alt for transportsektoren</b>	<b>536 695 109</b>	<b>53,80</b>	<b>36</b>	
<i>hvoraf teknisk bistand (TB) udgjorde:</i>				
TB Vej	620 000	0,06	2	
TB Jernbane	2 893 860	0,29	6	
TB Vej/jernbane	320 000	0,03	1	
ISPA-budget i alt for TB transport	3 833 860	0,38	9	
Sektorprojekter i alt	989 286 926	99,17	62	
Teknisk bistand i alt	8 229 580	0,83	13	
Støtte i alt	997 516 506		75	



### Oversigt 1: ISPA-midlernes fordeling mellem modtagerlandene



## 2. GENNEMFØRELSESPRINCIPPER OG YDET STØTTE

### 2.1. Strategiske mål

ISPA finansierer individuelle projekter, der vurderes enkeltvis. En effektiv projektidentificering kræver imidlertid en strategi, der opstiller de prioriterede mål og udpeger de projekter, der bedst kan bidrage til at nå disse mål. Derfor har hvert modtagerland udarbejdet et strategidokument for transportsektoren og miljøsektoren, og disse strategier udgør rammerne for ISPA-støtten.

Som supplement til strategidokumenterne for de enkelte lande har Kommissionen udarbejdet rammedokumenter for både transport og miljø, der opstiller generelle retningslinjer for valget af projekter (for miljø f.eks. koncentration på de investeringstunge direktiver). For Kommissionen er nøglekriterierne:

- udvikling af investeringernes fællesskabsdimension
- sikring af en systematisk langsigtet tilgang i tråd med miljøstrategien
- koncentration af projekterne, så de får en effekt for så mange mennesker som muligt,  
og
- sikring af den størst mulige finansielle løftestangseffekt.

De nationale ISPA-strategier skal være i overensstemmelse med tiltrædelsespartnerskaberne og de nationale programmer for overtagelsen af den gældende fællesskabsret og bør også bygge på de relevante nationale planlægningsdokumenter. Strategierne skal desuden stemme overens med de nationale udviklingsplaner. ISPA-strategierne er de enkelte landes ansvar, men tilgodeser fællesskabsprioriteterne og -lovgivningen. De er også i samklang med de miljøhensigtserklæringer, modtagerlandene har fremlagt i forbindelse med tiltrædelsesforhandlingerne med EU.

De nationale ISPA-strategier skal ikke opfattes som juridiske dokumenter, men snarere som redskaber til styring af udvælgelsen af prioriterede projekter med henblik på ISPA-støtte. Strategien skal ikke være et uforanderligt dokument, men kunne tilpasses med tiden og i lyset af ændrede forhold. Specielt bør opdateringen af disse strategier afspejle landenes bestræbelser på at klarlægge investeringsbehovene med henblik på efterlevelse af Fællesskabets miljøbestemmelser og optagelsen af information fra de planer for implementering af de enkelte direktiver, der udarbejdes som grundlag for deres anmodninger om overgangsperioder i forbindelse med tiltrædelsesforhandlingerne.

ISPA-strategierne blev forelagt ISPA-forvaltningsudvalget for at redegøre for baggrunden for udvælgelsen af projekterne. Kommissionens accept af ISPA-strategien er ikke ensbetydende med dens godkendelse af projekter, der identificeres som en investeringsprioritet. Hvert projekt skal foreslås enkeltvis og forelægges Kommissionen til overvejelse efter de normale procedurer. I alle tilfælde forelægger Kommissionen ISPA-forvaltningsudvalget projektforslagene til udtalelse, inden den træffer afgørelse om støtte til projektet.

## 2.2. Miljø

### 2.2.1. Bidrag til implementeringen af Fællesskabets miljøpolitik

ISPA-støtten skal bidrage til implementeringen af Fællesskabets miljøpolitik. ISPA støtter miljøforanstaltninger, der gør det muligt for modtagerlandene at opfylde kravene i Fællesskabets miljølovgivning og målsætningerne for tiltrædelsespartnerskaberne. Ifølge de seneste beregninger vil det som helhed koste modtagerlandene mellem 79 og 110 mia. € at komme på højde med Fællesskabets miljølovgivning.

For at fællesskabsstøtten skal få den størst mulige virkning for opfyldelsen af miljølovgivningens mål, vil ISPA i første instans koncentrere sig om de investeringstunge miljødirektiver, dvs. de direktiver, som det bliver dyrest at gennemføre. De vedrører følgende fire sektorer:

- drikkevandsforsyning
- spildevandsbehandling
- forvaltning af fast affald og farligt affald
- forbedring af luftkvaliteten.

Ved vurderingen af forslag til ISPA-støtte vil der blive taget hensyn til foranstaltningernes overensstemmelse med Fællesskabets politikker, herunder dets miljøpolitik. Alle investeringer skal derfor opfylde de tekniske normer og respektere de emissionsgrænseværdier eller kvalitetsparametre, der er fastsat i de vigtigste relevante miljødirektiver (direktiv 91/271/EØF om rensning af byspildevand, 98/83/EF om drikkevand, 99/31/EF om affaldsdeponering osv.). Men gennemførelsen af projekterne og deres fremtidige drift skal også stemme overens med Fællesskabets vigtigste miljøpolitiske principper såsom forebyggelse, skadesudbedring ved kilden og forureneren betaler. Det gør det ofte nødvendigt at udforme integrerede projekter for at undgå halve løsninger, ligesom de enkelte infrastrukturprojekter må sættes ind i en bredere forvaltningsplan.

Der er et vigtigt princip i miljølovgivningen, som skal overholdes ikke alene for ISPA-miljøprojekterne, men også for transportprojekterne. Det kræver en vurdering af miljøvirkningerne af forslag om ISPA-støtte "svarende til" den vurdering, der er omhandlet i Rådets direktiv 85/337/EØF, som ændret ved direktiv 97/11/EF, om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet).

De fleste ISPA-projekter henhører under VVM-direktivets bilag I (hvilket indebærer, at der skal foretages en vurdering af virkningerne for miljøet (VVM)) eller bilag II (hvilket indebærer, at de nationale myndigheder ud fra visse kriterier skal træffe beslutning om, hvorvidt det er nødvendigt at foretage en VVM). Et af de vigtige led i VVM-processen er høring af den berørte befolkning og de relevante miljømyndigheder. Hovedformålet er på transparent vis at sikre, at der tages hensyn til miljøaspekterne i godkendelsesproceduren for infrastrukturprojekter. I ISPA's første anvendelsesår har Kommissionen været med til at sikre visse

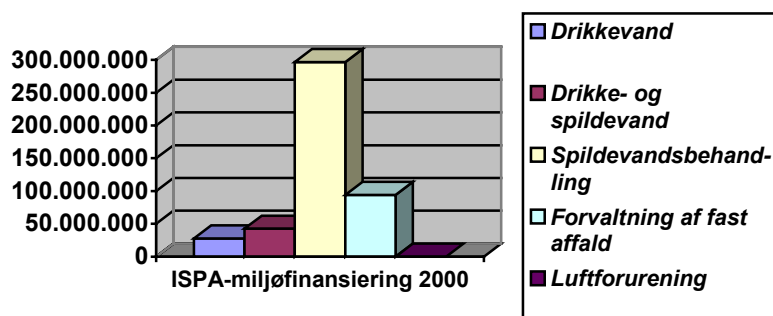
minimumsnormer i den henseende. For projekter fremlagt i 2001 kræver Kommissionen, at de offentlige høringsprocedurer efterleves til fulde.

### 2.2.2. ISPA-budgettet 2000 – Miljøsektoren fordelt på undersektorer

ISPA-budget 2000 Miljøsektoren			Antal projekter
	ISPA-midler (€)	% ISPA-midler/ sektor	
Drikkevand	27 535 927	5,98	3
Drikke- og spildevand	42 568 260	9,24	4
Spildevandsbehandling	296 696 243	64,38	24
Forvaltning af fast affald	94 020 967	20,40	8
Luftforurening	0	0	0
<b>ISPA-budget i alt for miljøsektoren</b>	<b>460 821 397</b>	<b>46,20</b>	<b>39</b>

Hovedparten af ISPA-finansieringen i miljøsektoren i 2000 (over 60%) vedrørte spildevandsbehandling og primært kloakeringsprojekter, der havde til formål at udvide, erstatte eller reparere de eksisterende systemer i modtagerlandene. Over 20% af finansieringen i denne sektor drejede sig om forvaltning af fast affald og først og fremmest deponeringsprojekter. Ca. 15% af finansieringsmidlerne gik til drikkevandsprojekter, størstedelen i forbindelse med projekter for spildevandsbehandling. Luftforurening tegnede sig ikke for nogen finansiering i 2000.

**Oversigt 2: Miljøfinansiering fordelt på undersektorer**



## 2.3. Transport

### 2.3.1. Bidrag til implementeringen af Fællesskabets transportpolitik

ISPA skal i transportsektoren bidrage til opbygning af det fremtidige transeuropæiske transportnet (Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1692/96 af 23. juli 1996) som defineret i TINA-rapporten (vurdering af transportinfrastrukturbehov), der vil dække de centraleuropæiske modtagerlande. For TINA-nettet bør der ske en prioritering af den integrerede udvikling af de 10 paneuropæiske transportkorridorer, der blev vedtaget på den tredje paneuropæiske transportkonference i Helsinki i juni 1997.

I Agenda 2000 understregede Kommissionen også transportsektorens betydning i EU-førtiltrædelsesstrategien. De central- og østeuropæiske lande udgør i realiteten både en supplerende komponent i et udvidet EU og et væsentligt bindeled mellem på den ene side Vesteuropa og på den anden side de nye uafhængige stater og Middelhavslandene. Regionens transportinfrastrukturer er således af afgørende betydning for konkurrenceevnen, den økonomiske vækst og beskæftigelsen i fremtidens EU.

Kommissionen har på den baggrund anmodet hvert kandidatland om at opstille en ISPA-strategi for transportsektoren, så der kommer til at foreligge en ramme for analyse og udvælgelse af prioriteter for dette instruments interventioner.

De ti kandidatlande færdiggjorde deres strategier i maj-juni 2000 med udgangspunkt i følgende retningslinjer:

- styrkelse af de transeuropæiske net, navnlig med henblik på de 10 korridorer, der blev vedtaget i Helsinki, og på disse strækninger prioritering af manglende led og flaskehalse
- koncentration af investeringerne først og fremmest på selve korridorerne og derefter eventuelt på adgangen til dem
- overholdelse af en balance mellem de forskellige transportformer, idet der kræves en særlig indsats for jernbaneinfrastrukturens vedkommende for at bremse den nedgang i jernbanetransporten, der er konstateret i de sidste ti år
- investeringernes bæredygtighed i kraft af faste forpligtelser til vedligeholdelse af infrastrukturene og overholdelse af de vigtigste fællesskabsnormer (kørehastighed, maksimalt akseltryk, signalanlæg), herunder på miljøområdet
- særlig hensyntagen til beskyttelsen af miljøet ved tiltagende gennemførelse af Rådets direktiver om undersøgelse af miljøvirkningerne, med særlig vægt på høring af offentligheden og forberedelse af foranstaltninger til afhjælpning af infrastrukturens eventuelle negative virkninger for miljøet og livsrammen
- nødvendigheden af, at ISPA-bidragene virker som en finansiel løftestang ved fremme af deres sammenkobling med bidrag fra de internationale finansielle institutioner (bl.a. EIB og EBRD).

Opstillingen af nationale strategier og udvælgelsen af projekter har samtidig i vid udstrækning bygget på TINA-arbejdet (vurdering af transportinfrastrukturbehovene) og særlig slutrapporten fra oktober 1999, der blev udarbejdet af en ekspertgruppe på højt niveau fra EU og de central- og østeuropæiske lande.

Der har således for det første kunnet fastlægges et net, hvis rygrad er de 10 transeuropæiske korridorer, men som også omfatter et vist antal andre forbindelser og alle internationale lufthavne og havne. Jernbanenettet er således på 20 924 km, mod 18 638 km for vejnettet.

TINA har også bidraget til et første skøn over udgifterne til bygning og istandsættelse af dette net, og der er med en investeringshorisont frem til 2015 fastlagt en grænse på 1,5% af BNP for hvert af kandidatlandene. Dette skøn

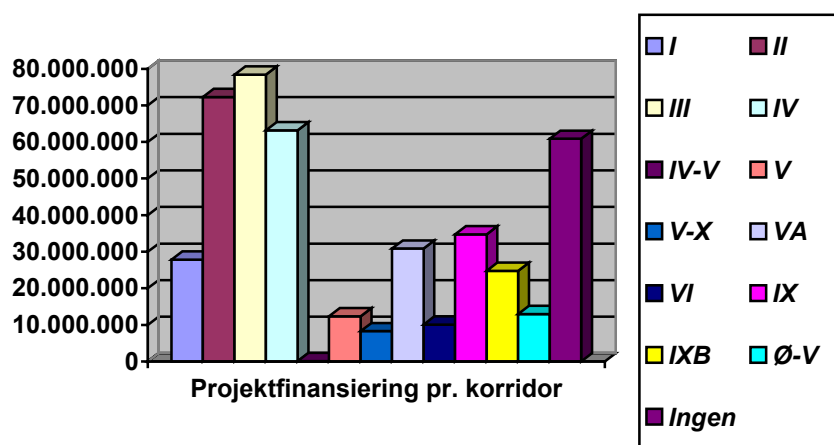
resulterer i et samlet nødvendigt beløb på 91 595 mio. € i perioden, deraf 48% til vejnettet og 40,5% til jernbanenet.

### 2.3.2. TINA-korridorer

<b>Transportsektoren: Projekter pr. TINA-korridor (finansieret i 2000)</b>			
<b>Korridor</b>	<b>Antal projekter</b>	<b>ISPA-midler (€)</b>	<b>% af ISPA-transport-budgettet 2000</b>
Korridor I	4	27 819 326	5,18
Korridor II	2	72 282 461	13,47
Korridor III	2	78 431 376	14,16
Korridor IV	9	63 193 570	30,41
Korridor IV – V	1	94 860	0,02
Korridor V	1	12 331 000	2,30
Korridor V – X	2	8 280 000	1,54
Korridor VA	1	30 853 200	5,75
Korridor VI	1	10 051 734	1,87
Korridor IX	1	34 747 696	6,47
Korridor IXB	3	24 779 328	4,62
Korridor Ø-V	3	12 955 328	2,41
Ingen korridor*	7	60 875 225	11,34
<b>I ALT</b>	<b>36</b>	<b>€ 536 695 104</b>	

\* Et projekt kan af forskellige grunde falde ind under et område, der ikke henføres til en TINA-korridor. F.eks. ville et projekt, der drejer sig om teknisk bistand til projektförvaltning, ikke falde ind under en bestemt TINA-korridor. Desuden er projektet for lufthavnsinfrastruktur ikke henført til en korridor.

**Oversigt 3: Transportfinansiering fordelt på TINA-korridorer**

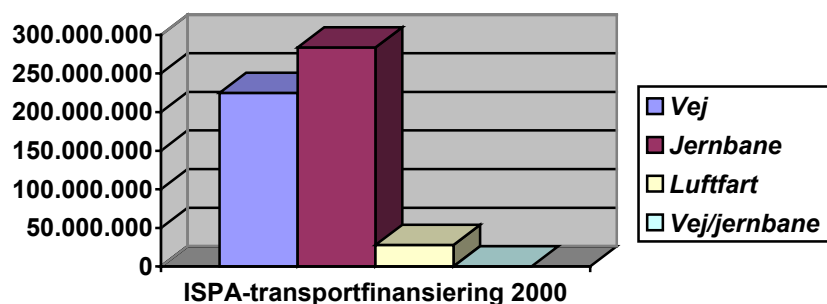


2.3.3. ISPA-budgettet 2000 – Transportsektoren fordelt på undersektorer

ISPA-budget 2000 Transportsektoren			Antal projekter	TINA-korridor
	ISPA-midler (€)	% ISPA- midler/ sektor		
Vej	224 790 797	41,88	15	I, III, IV, VI, IX, IXB
Jernbane	283 584 312	52,84	19	II, IV, IV-V, V, V- X, VA, IXB, Ø-V
Luftfart	28 000 000	5,22	1	Ingen
Jernbane/vej	320 000	0,06	1	Ingen
<b>ISPA-budget i alt for transportsektoren</b>	<b>536 695 109</b>	<b>53,80</b>	<b>36</b>	

De ISPA-midler, der er brugt i transportsektoren, er navnlig gået til udvidelse og forbedring af TINA-nettet for at lette forbindelserne mellem EU og kandidatlandene. Over halvdelen af ISPA-budgettet for transportsektoren i 2000 anvendtes til jernbaneprojekter og særlig til forøgelse af sikkerheden i kraft af bedre signalanlæg og sporreparationer. Den vægt, der lægges på jernbaner, er i overensstemmelse med Fællesskabets politik for fremme af anvendelsen af jernbane som et middel til at formindske såvel vejtrafikken som den luftforurening, vejtransporten medfører. Over 40% af midlerne gik til vejprojekter, primært reparationer og forbedringer med henblik på øget sikkerhed. Omkring 5% af midlerne anvendtes til bygning af Sofia-lufthavnen i Bulgarien, der i øjeblikket er det eneste luftfartsprojekt i modtagerlandene, som støttes af ISPA. Kommissionen gennemførte også et projekt for teknisk bistand vedrørende jernbane/vej i forbindelse med et projekt planlagt i Polen.

#### Overzicht 4: Transportfinansiering fordelt på undersektorer



#### 2.4. Projektforberedelse, evaluering og vurdering

Projektforberedelsen i 1999 og 2000 støttedes af Phare-programmet og den bilaterale bistand fra medlemsstaterne. Inden for rammerne af Phare-faciliteten for store infrastrukturprojekter, del 4 (LSIF IV), afsattes der 26 mio. € til teknisk bistand til forberedelse af ISPA-projekter på miljøområdet og i transportsektoren.

Ud over de Phare-finansierede aktiviteter finansierede bilaterale donorer, såsom den danske Miljøstyrelse og den britiske Know How Fund, konsulentbistand til projektforberedelse for den første serie ISPA-projekter. Fra og med 2000 har der også været adgang til ISPA-midler til projektforberedelse. En del af de 13 tekniske bistandsforanstaltninger, der blev truffet beslutning om i 2000, omfatter ISPA-støtte til projektforberedelse i flere modtagerlande. Der vil blive indgået kontrakter om disse ydelser i 2001, og de vil blive anvendt til udarbejdelse af projektforslag, der skal forelægges forvaltningsudvalget i 2001 eller senere.

##### 2.4.1. Projektforberedelse og evaluering

På grundlag af de nationale ISPA-strategier forelagde modtagerlandene Kommissionen projektforslag til godkendelse. I projektforslagene skal der tages særligt hensyn til:

- det foreslåede projekts sammenhæng med den nationale ISPA-strategi for miljø/transport
- en adækvat costbenefitanalyse eller analyse af omkostningseffektiviteten
- kvaliteten af den finansielle analyse til vurdering af projektets finansielle levedygtighed, mulighederne for indtægtskabelse og behovet for støtte i form af gavebistand
- projektigangsætterens institutionelle kapacitet
- medtagelse af eventuelle nødvendige miljøintegrationsforanstaltninger
- sikring af projektets bæredygtighed
- foranstaltningernes overensstemmelse med Fællesskabets politikker, herunder konkurrencereglerne og reglerne for offentlige kontrakter.



Hvis en ISPA-projektansøgning findes acceptabel, foretager Generaldirektoratet for Regionalpolitik en grundig vurdering af projektet i snævert samarbejde med andre tjenestegrene, især generaldirektoraterne for udvidelse, miljø, transport og energi. Ved vurderingen af projektets tekniske, finansielle og økonomiske komponenter bistås Kommissionen alt efter den enkelte sags beskaffenhed af EIB, EBRD eller eksterne eksperter ansat på grundlag af to rammekontrakter (se afsnit 5).

Vigtige punkter, der skal tages i betragtning ved vurderingen af projektet, er:

- prioriteterne inden for tiltrædelsespartnerskabet og de nationale strategier for de pågældende sektorer
- bidrag til gennemførelsen af Fællesskabets lovgivning og politikker vedrørende miljø og transeuropæiske transportnet og den fælles transportpolitik
- en passende balance mellem miljø og transport
- økonomiske og sociale fordele under hensyntagen til løftestangeffekten, herunder andre mulige finansieringsformer
- foranstaltninger med henblik på tilstrækkelig vedligeholdelse efter fuldførelsen og effektiv projektförvaltning.

I 2000 forelagde modtagerlandene som helhed Kommissionen over 140 projekter. Færre end 20 kunne ikke accepteres, da de ikke opfyldte finansieringskriterierne, og omkring 40 vil blive fremlagt i 2001 eller senere, da de viste sig at kræve en yderligere kvalitetsforbedring. I 2000 afgav ISPA-forvaltningsudvalget positiv udtalelse om 85 projekter. Kommissionen traf i 2000 beslutning om 77 af disse og afsatte midler over 2000-budgettet til 75 af dem (to fremførtes til 2001-budgettet).

#### *2.4.2. Projektgennemførelse og efterfølgende evaluering*

De første aktiviteter vedrørende projektgennemførelsen startede i anden halvdel af 2000 og kommer først i fuld gang i 2001. Der har derfor endnu ikke været behov for efterfølgende evaluering. I foråret 2001 indledtes imidlertid den første række halvårslige møder i overvågningsudvalgene i modtagerlandene. Dokumenterne udarbejdet til disse tilbagevendende møder og oplysningerne til opstilling af indikatorer til overvågning af det fysiske og finansielle forløb vil blive et nyttigt statistisk materiale til vurdering af gennemførelsens effektivitet sammen med evalueringen af ISPA-foranstaltningens bredere økonomiske og sociale effekt. Der vil efter behov blive indhentet teknisk bistand til hjælp for Kommissionen, når der til sin tid skal foretages efterfølgende evaluering.

### **2.5. Offentlige kontrakter**

De foranstaltninger, Kommissionen finansierer under ISPA, skal være forenelige med Fællesskabets politikker. De skal især være i overensstemmelse med konkurrencereglerne og reglerne for offentlige kontrakter. Det gælder specielt overholdelsen af principperne for 'statsstøtte' og reglerne om offentlige udbud. I den sammenhæng er det nødvendigt at overholde de principper, der er fastsat i afsnit IX i finansforordningen af 21. december 1977 vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget. Desuden indeholder bilagene til hver finansieringsaftale, der

indgås med modtagerlandet om et bestemt projekt, detaljerede regler om udbuds- og kontraktindgåelsesprocedurer.

For 2000 var de regler om offentlige kontrakter, som modtagerlandene skulle følge for kontrakter om tjenesteydelser, arbejder og leverancer, skitseret i DIS-håndbogen (1997-udgaven samt de meddelte ændringer). Fra januar 2001 afløstes DIS-håndbogen af den praktiske vejledning vedrørende Phare-, ISPA- og Sapard-kontraktprocedurer, som dog tillader anvendelse af FIDIC-kontrakter for projekter, der vedrører bygge- og anlægsarbejder.

Procedurerne for forvaltning af ISPA-finansierede foranstaltninger kræver i øjeblikket forudgående kontrol, hvilket vil sige, at beslutningerne om offentlige indkøb og indgåelse af kontrakter træffes af den kontraherende myndighed og forelægges Kommissionen (dvs. Kommissionens delegationer i modtagerlandene) til godkendelse. På dette tidlige stadium af gennemførelsen blev der ikke indgået kontrakter om projekter i 2000, selv om der i anden halvdel af året blev iværksat udbud vedrørende nogle kontrakter og specielt kontrakter om tjenesteydelser i forbindelse med gennemførelse og overvågning af projekter.

Alle tekniske bistandsforanstaltninger, som Kommissionen tager initiativ til, skal være i overensstemmelse med Kommissionens kontraktindgåelsesprocedurer og de gældende tærskler for direkte kontraktindgåelse, begrænset udbud og offentligt udbud samt de gældende regler for høring og information.

## 2.6. Gennemførelse af budgettet: Bevillinger, forpligtelser og betalinger

Med de tre førtiltrædelsesinstrumenter Phare, Sapard og ISPA mere end fordobledes den samlede førtiltrædelsesstøtte til de ti central- og østeuropæiske kandidatlande i sammenligning med 1999. For ISPA var der afsat et beløb på 1 058 mio. € for 2000. Budgetbevillingerne for 2000 var på 1 039 mio. € under B7-020 og 19 mio. € under B7-020A (teknisk bistand ydet på Kommissionens initiativ eller Kommissionens vegne, som ikke kan overstige 2% af den samlede ISPA-tildeling). De årlige budgetbevillinger tilpasses for at tage højde for de årlige prisstigninger.

Ved fastlæggelsen af fordelingen af ISPA-midlerne mellem modtagerlandene anvendte Kommissionen følgende kriterier: indbyggertal, areal og BNP pr. indbygger, og fordelingen blev angivet med en margin.

**Tabel 3: Fordelingsmargen pr. modtagerland i 2000**

Land	Margen i %	€ min.	€ maks.	€ median
Bulgarien	8,0% - 12,0%	83 108 600	124 662 900	<b>103 885 800</b>
Tjekkiet	5,5% - 8,0%	57 137 200	83 108 600	<b>70 122 900</b>
Estland	2,0% - 3,5%	20 777 200	36 360 000	<b>28 568 600</b>
Ungarn	7,0% - 10,0%	72 720 000	103 885 800	<b>88 302 900</b>
Letland	3,5% - 5,5%	36 360 000	57 137 200	<b>46 748 600</b>
Litauen	4,0% - 6,0%	41 554 300	62 331 500	<b>51 942 900</b>
Polen	30,0% - 37,0%	331 657 300	384 377 300	<b>348 017 300</b>
Rumænien	20,0% - 26,0%	207 771 500	270 103 000	<b>238 937 200</b>
Slovakiet	3,5% - 5,5%	36 360 000	57 137 200	<b>46 748 600</b>
Slovenien	1,0% - 2,0%	10 388 600	20 777 200	<b>15 582 900</b>

(Procenter ifølge Kommissionens beslutning af 7. Marts 2000, offentliggjort i EFT L 72 af 21. marts 2000, s. 21.)

ISPA-forpligtelsesbevillingerne fra budgetpost B-7020 anvendtes hovedsagelig til 75 ISPA-foranstaltninger (997 516 506 €). Tretten af disse foranstaltninger vedrører teknisk bistand, herunder til projektforberejdelse og -gennemførelse. Et beløb på 41 243 301 €, svarende til forskellen mellem budgettets forpligtelsesbevillinger og de indgåede forpligtelser, blev fremført til 2001, hvor der blev indgået forpligtelser for det (se afsnit 3 – Polen).

Budgetpost	Budgettets forpligtelsesbevillinger	Anvendte forpligtelsesbevillinger	Foretagne betalinger
B-7020A	19 044 000	11 270 941	42 026
B-7020	1 038 956 000	1 005 016 506	2 500 000
<b>I alt</b>	<b>1 058 000 000</b>	<b>1 016 287 447</b>	<b>2 542 026</b>

Kommissionen indgik forpligtelser for 11 270 941 € fra budgetpost B-7020A til tekniske bistandsprojekter (se afsnit 5). Et beløb på 7,4 mio. € blev overført til budgetpost B7-020 og stillet til rådighed til investeringsforanstaltninger i modtagerlandene, og 7,5 mio. € af forpligtelsesbevillingerne blev anvendt til Fællesskabets bidrag til den internationale fond til "rydning af sejlrenden i Donau" (Rådets afgørelse af 17.7.2000, EFT L 187 af 26.7.2000).

De projekter, ISPA finansierer, er store infrastrukturprojekter, der gennemføres over flere år og kræver en vis tid til det forberedende arbejde for at sikre en effektiv og behørig projektgennemførelse. Gennemførelsesfasen for de projekter, som der blev truffet finansieringsbeslutning om i 2000, startede i 2001, og de første hovedkontrakter (bygge- og anlægsarbejder) forventes underskrevet i 2001. Der var derfor ingen betalinger for de 75 ISPA-foranstaltninger, som der blev truffet beslutning om i 2000.

I 2000 blev betalingsbevillingerne anvendt til tekniske bistandsforanstaltninger gennemført på Kommissionens initiativ eller Kommissionens vegne (beskrevet i afsnit 5), og der blev betalt 2,5 mio. € til den internationale fond til "rydning af sejlrenden i Donau".

## 2.7. Samfinansiering

Ifølge samordningsforordningen skal modtagerlandene bidrage til finansiering af investeringerne. Dette nationale bidrag kan finansieres på forskellig måde, nemlig med nationale offentlige midler, lån fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB) eller en international finansiell institution (IFI) eller med midler fra kommercielle kilder.

ISPA-forordningen fastsætter et loft for bidraget til ISPA-foranstaltninger. Satsen for fællesskabsstøtte kan andrage indtil 75% af de offentlige udgifter. I særlige tilfælde kan den forhøjes til 85%. Støttesatsen kan nedsættes for at tage hensyn til muligheden for samfinansiering, foranstaltningens evne til at skabe indtægter og en korrekt anvendelse af princippet om, at forurenere betaler.

To bestemmelser i ISPA-forordningen åbner mulighed for en højere tilskudssats (de gælder ikke for investeringsprojekter):

- Forberedende undersøgelser og teknisk bistand kan undtagelsesvis finansieres med 100%. Der skal kunne påvises en klar forbindelse mellem disse foranstaltninger og investeringerne finansieret af ISPA. Teknisk bistand vil være meget vigtig til sikring af en høj projektkvalitet, for så vidt angår forberedelse, forvaltning og effekt.
- Teknisk bistand ydet på Kommissionens initiativ eller på Kommissionens vegne finansieres altid med 100% - disse aktiviteter betales over budgetpost B7-020A for administrativ forvaltning (se afsnit 5). Ifølge ISPA-forordningen må de samlede udgifter, der afholdes på Kommissionens foranledning eller på Kommissionens vegne, højst udgøre 2 % af ISPA's samlede bevillinger.

Under programmeringen og projektvurderingen tilskyndede Kommissionens tjenestegrene modtagerlandene til at nedsætte tilskudssatsen og dermed øge ISPA-støttens løftestangeffekt. I 2000 var den gennemsnitlige tilskudssats ca. 64% for alle projekter, således at der opnåedes en betydelig løftestangeffekt allerede i ISPA's første anvendelsesår. Den faktiske medfinansieringssats for transportprojekter varierer fra under 40% for et lufthavnsinfrastrukturprojekt i Bulgarien (37%) eller et jernbaneprojekt i Tjekkiet (39%) til 75%. For miljøprojekter varierer tilskudssatsen fra 44% for et spildevandsprojekt i Slovenien til 75%. Der har ikke været nogen projekter med en tilskudssats på 85%.

I overensstemmelse med principperne for fastsættelse af en passende medfinansieringssats er satserne generelt lavere i de forholdsvis rigere lande og for projekter, hvor tilskudssatsen kunne nedsættes som følge af forventede indtægter. Især for miljøprojekters vedkommende må der ved fastsættelse af tilskudssatsen tages hensyn til brugernes evne til at betale for vand og spildevand, og denne evne er generelt mindre i lavindkomstlandene såsom Rumænien og Bulgarien.

Ved at øge samarbejdet med andre finansieringskilder kan de midler, der anvendes i førtiltrædelsesstøttens målsektorer, få en løftestangeffekt. Internationale finansielle institutioners bidrag har vist sig at være en vigtig faktor for ISPA-støttens løftestangeffekt og sikring af bidraget fra modtageren (se punkt 4.2, 4.3 og 4.4). I nogle tilfælde er IFI-medfinansiering af afgørende betydning for, at modtagerlandene kan dække finansieringsdifferencen mellem ISPA-tilskuddet og de samlede støtteberettigede omkostninger, særlig i de modtagerlande, der har vanskeligt ved at medfinansiere ISPA-foranstaltninger med offentlige midler.

For et affaldsforvaltningsprojekt, som var det første af sin art i Rumænien, ydede det danske miljø- og energiministerium et samfinansieringstilskud via sit DANCEE-program (dansk miljøbistand til Østeuropa).

### 3. OVERSIGT OVER DEN FINANSIELLE STØTTE

Dette kapitel indeholder en statistisk oversigt over, hvorledes ISPA-midlerne fordeler sig mellem hver sektor og undersektor for hvert modtagerland. Hvert projekt er henført til en undersektor under miljøprogrammer eller transportprogrammer. Undersektorerne omfatter:

- Miljø: Drikkevand, drikke- og spildevand, spildevandsbehandling, forvaltning af fast affald (deponeringsanlæg, forbrændingsanlæg osv.).
- Transport: Vej, jernbane, lufthavne, jernbane/vej. Transportprojekterne henføres foruden til en undersektor også ofte til en TINA-korridor.

#### Bulgarien

Bulgarien modtog 104 982 901 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 52 045 600 € til miljøprojekter og 52 000 000 € til transportprojekter. Det svarer til 10,4% af ISPA-budgettet for 2000.

Bulgarien			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Spildevandsbehandling	15 699 092	15,09	1	
Forvaltning af fast affald	36 346 508	34,93	1	
<b>I alt</b>	<b>52 045 600</b>	<b>50,02</b>	<b>2</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	24 000 000	23,07	1	Korridor IV, VIII og IX
Lufthavn	28 000 000	26,91	1	Ingen
<b>I alt</b>	<b>52 000 000</b>	<b>49,98</b>	<b>2</b>	
TEKNISK BISTAND				
<b>TB i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>104 045 600</b>		<b>4</b>	

## Tjekkiet

Tjekkiet modtog 69 988 708 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 27 588 844 € til miljøprojekter, 41 671 864 € til transportprojekter og 728 000 € til tekniske bistandsprojekter i de to sektorer. Det svarer til 7,0% af ISPA-budgettet for 2000.

Tjekkiet			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Spildevandsbehandling	27 588 844	39,42	2	
<b>I alt</b>	<b>27 588 844</b>	<b>39,42</b>	<b>2</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	10 051 734	14,36	1	Korridor VI
Jernbane	31 620 130	45,18	2	Korridor IV
<b>I alt</b>	<b>41 635 864</b>	<b>59,54</b>	<b>3</b>	
TEKNISK BISTAND				
TB Drikkevand	228 000	0,33	1	
TB Vej	500 000	0,71	1	
<b>TB i alt</b>	<b>728 000</b>	<b>1,04</b>	<b>2</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>69 988 708</b>		<b>7</b>	

## Estland

Estland modtog 28 219 407 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 15 808 281 € til miljøprojekter, 11 331 126 € til transportprojekter og 1 080 000 € til tekniske bistandsprojekter i transportsektoren. Det svarer til 2,8% af ISPA-budgettet for 2000.

Estland			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Spildevandsbehandling	12 142 281	43,03	3	
Forvaltning af fast affald	3 666 000	12,99	1	
<b>I alt</b>	<b>15 808 281</b>	<b>56,02</b>	<b>4</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	11 331 126	40,15	1	Korridor I
<b>I alt</b>	<b>11 331 126</b>	<b>40,15</b>	<b>1</b>	
TEKNISK BISTAND				
TB Jernbane	1 080 000	3,83	1	Korridor IV
<b>TB i alt</b>	<b>1 080 000</b>	<b>3,83</b>	<b>1</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>28 219 407</b>		<b>6</b>	

## Ungarn

Ungarn modtog 87 990 703 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 42 573 123 € til miljøprojekter, 43 825 000 € til transportprojekter og 1 592 580 € til tekniske bistandsprojekter i de to sektorer. Det svarer til 8,8% af ISPA-budgettet for 2000.

Ungarn			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Spildevandsbehandling	18 918 600	21,50	2	
Forvaltning af fast affald	23 654 523	26,88	3	
<b>I alt</b>	<b>42 573 123</b>	<b>48,38</b>	<b>5</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Jernbane	43 825 000	49,81	3	Korridor IV, V
<b>I alt</b>	<b>43 825 000</b>	<b>49,81</b>	<b>3</b>	
TEKNISK BISTAND				
TB Spildevandsbehandling	1 257 720	1,43	1	
TB Vej	120 000	0,14	1	Ingen
TB Jernbane	214 860	0,24	2	Korridor VI, IV-V
<b>TB i alt</b>	<b>1 592 580</b>	<b>1,81</b>	<b>4</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>87 990 703</b>		<b>12</b>	



## Letland

Letland modtog 46 748 588 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 26 568 260 € til miljøprojekter, 19 925 328 € til transportprojekter og 255 000 € til tekniske bistandsprojekter i transportsektoren. Det svarer til 4,7% af ISPA-budgettet for 2000.

Letland			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Drikke- og spildevand	26 568 260	56,83	3	
<b>I alt</b>	<b>26 568 260</b>	<b>56,83</b>	<b>3</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	7 225 000	15,46	2	Korridor I
Jernbane	12 700 328	27,17	2	Korridor Ø-V
<b>I alt</b>	<b>19 925 328</b>	<b>42,62</b>	<b>4</b>	
TEKNISK BISTAND				
TB Jernbane	255 000	0,55	1	Korridor Ø-V
<b>TB i alt</b>	<b>255 000</b>	<b>0,55</b>	<b>1</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>46 748 588</b>		<b>8</b>	

## Litauen

Litauen modtog 52 242 528 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 18 200 000 € til miljøprojekter og 34 042 528 € til transportprojekter. Det svarer til 5,2% af ISPA-budgettet for 2000.

Litauen			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Drikke- og spildevand	16 000 000	30,63	1	
Spildevandsbehandling	2 200 000	4,21	1	
<b>I alt</b>	<b>18 200 000</b>	<b>34,84</b>	<b>2</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	24 912 640	47,69	2	Korridor I, IXB
Jernbane	9 129 888	17,69	1	Korridor IXB
<b>I alt</b>	<b>34 042 528</b>	<b>65,16</b>	<b>3</b>	
TEKNISK BISTAND				
<b>TB i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>52 242 528</b>		<b>5</b>	

## Polen

Polen modtog 306 957 655 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 130 258 589 € til miljøprojekter, 173 085 066 € til transportprojekter og 3 614 000 € til tekniske bistandsprojekter i de to sektorer. Det svarer til 30,8% af ISPA-budgettet for 2000.

Polen			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Drikkevand	3 468 677	1,13	1	
Spildevandsbehandling	104 743 576	34,12	4	
Forvaltning af fast affald	22 046 336	7,18	2	
<b>I alt</b>	<b>130 258 589</b>	<b>42,44</b>	<b>7</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Vej	100 802 601	23,55	4	Korridor III, Ingen
Jernbane	72 282 465	32,84	2	Korridor II
<b>I alt</b>	<b>173 085 066</b>	<b>56,39</b>	<b>6</b>	
TEKNISK BISTAND				
TB Spildevandsbehandling	2 730 000	0,89	1	
TB Jernbane	564 000	0,18	1	Ingen
TB Vej/jernbane	320 000	0,10	1	Ingen
<b>TB i alt</b>	<b>3 614 000</b>	<b>1,18</b>	<b>3</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>306 957 655</b>		<b>16</b>	

Beløbet til miljøprojekter kom ikke op på 50% af det samlede beløb, men der bør tages hensyn til, at to projekter godkendt i 2000 overførtes til 2001-budgettet. Var disse to projekter blevet medtaget på 2000-budgettet, ville udgifterne til miljøprojekter have udgjort 50% af de samlede finansieringsmidler til Polen.

## Rumænien

Rumænien modtog 239 228 470 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 120 601 333 € til miljøprojekter og 118 627 137 € til transportprojekter. Det svarer til 24,0% af ISPA-budgettet for 2000.

<b>Rumænien</b>	<b>ISPA-midler (€)</b>	<b>% af samlet beløb</b>	<b>Antal projekter</b>	
<b>MILJØ</b>				
Drikkevand	23 839 250	9,97	1	
Spildevandsbehandling	88 454 483	36,97	3	
Forvaltning af fast affald	8 307 600	3,47	1	
<b>I alt</b>	<b>120 601 333</b>	<b>50,41</b>	<b>5</b>	
<b>TRANSPORT</b>				TINA-korridor
Vej	45 847 696	19,16	2	Korridor IV, IX
Jernbane	72 779 441	30,42	1	Korridor IV
<b>I alt</b>	<b>118 627 137</b>	<b>49,59</b>	<b>3</b>	
<b>TEKNISK BISTAND</b>				
<b>TB i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>239 228 470</b>		<b>8</b>	

## Slovakiet

Slovakiet modtog 42 459 572 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 11 606 372 € til miljøprojekter og 30 853 200 € til transportprojekter. Det svarer til 4,3% af ISPA-budgettet for 2000.

Slovakiet			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Spildevandsbehandling	11 606 372	27,34	3	
<b>I alt</b>	<b>11 606 372</b>	<b>27,34</b>	<b>3</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Jernbane	30 853 200	72,66	1	Korridor VA
<b>I alt</b>	<b>30 853 200</b>	<b>72,66</b>	<b>1</b>	
TEKNISK BISTAND				
<b>TB i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>42 459 572</b>		<b>4</b>	

## Slovenien

Slovenien modtog 19 635 275 € i støtte fra ISPA i 2000, heraf 11 175 275 € til miljøprojekter, 7 500 000 € til transportprojekter og 960 000 € til tekniske bistandsprojekter i de to sektorer. Det svarer til 2,0% af ISPA-budgettet for 2000.

Slovenien			Antal projekter	
	ISPA-midler (€)	% af samlet beløb		
MILJØ				
Spildevandsbehandling	11 175 275	56,91	2	
<b>I alt</b>	<b>11 175 275</b>	<b>56,91</b>	<b>2</b>	
TRANSPORT				TINA-korridor
Jernbane	7 500 000	38,20	1	Korridor V – X
<b>I alt</b>	<b>7 500 000</b>	<b>38,20</b>	<b>1</b>	
TEKNISK BISTAND				
TB Spildevandsbehandling	180 000	0,92	1	Korridor V – X
TB Jernbane	780 000	3,97	1	
<b>TB i alt</b>	<b>960 000</b>	<b>4,89</b>	<b>2</b>	
<b>Støtte i alt</b>	<b>19 635 275</b>		<b>5</b>	

## 4. SAMORDNING OG SAMARBEJDE

### 4.1. Phare og Sapard

Kommissionen sørger for en snæver samordning mellem de tre førtiltrædelsesinstrumenter, således som det i øvrigt er fastsat i Rådets forordning nr. 1266/1999. Denne forordning fastlægger præcist interventionsområdet for hvert af instrumenterne:

- finansiering af foranstaltninger til støtte for landbruget og udviklingen af landdistrikterne henhører under Sapard
- finansiering af infrastrukturprojekter til over 5 mio. € på områderne transport og miljø henhører under ISPA
- de prioriterede foranstaltninger i forbindelse med overtagelsen af den gældende fællesskabsret, det være sig foranstaltninger til styrkelse af administrationskapaciteten eller investeringer, henhører under Phare. Dette instrument kan også yde støtte til foranstaltninger på miljø- og transportområdet, hvis de udgør en accessorisk, men uundværlig del af integrerede programmer for regionaludvikling eller omstrukturering af industrien.

Phare-forvaltningsudvalget spiller en særlig rolle for den generelle samordning.

Med hensyn til programmeringen er tiltrædelsespartnerskabet med hvert af de ti kandidatlande, som revideret af Ministerrådet den 6. december 1999, den generelle interventionsramme for de tre førtiltrædelsesinstrumenter. Det suppleres for Phare's vedkommende af nationale udviklingsplaner og for ISPA's vedkommende af nationale strategier for miljø og transport. Hvad Sapard angår, udvælges projekterne ud fra programmer for udvikling af landdistrikterne 2000-2006, som er udarbejdet på grundlag af kandidatlandenes planer og godkendt af Kommissionen for hvert af disse lande i 2000.

I praksis foregår samordningen af programmeringen ved et omfattende tværtjenstligt samråd. Desuden er der nedsat et udvalg for samordning af førtiltrædelsesinstrumenterne inden for de forskellige berørte tjenestegrene i Kommissionen. Dette udvalg beskæftiger sig også specielt med forberedelsen af en udstrakt decentralisering (EDIS) af Phare og ISPA. I begyndelsen af 2001 offentliggjorde Kommissionen i øvrigt en almindelig beretning om gennemførelsen af førtiltrædelsesstøtten (General Assistance document).

Ved overvågningen af projekterne tager samordningen form af fælles overvågningsudvalg (JMC) og, når det er muligt, et samspil mellem ISPA-overvågningsudvalgene og de relevante Phare-underudvalg. De første møder i ISPA-overvågningsudvalgene afholdtes i foråret 2001.

Med hensyn til forberedelsen af ISPA-projekterne i 2000, som var instrumentets første anvendelsesår, er der også grund til at påpege nytten af de gennemførligheds- og forundersøgelser, der fra 1998-1999 blev iværksat med Phare-finansiering.

## 4.2. Den Europæiske Investeringsbank (EIB)

Den 19. januar 2000 underskrev Europa-Kommissionen og EIB en samarbejdsaftale om Fællesskabets strukturstøtte (herunder ISPA) i perioden 2000-2006. Aftalen skulle skabe grundlag for et vellykket samarbejde mellem Kommissionen og EIB med henblik på at klarlægge, hvordan ISPA-tilskud mest hensigtsmæssigt kan kombineres med lån fra EIB. Hovedformålet var at sikre den størst mulige løftestangeffekt for tilskuddene og at reducere Fællesskabets budgetstøtte til det strengt nødvendige.

Resultaterne af det første års samarbejde mellem ISPA og EIB er meget positive. Samarbejdet har taget konkret form på to niveauer. For det første afholdtes der flere koordineringsmøder i løbet af det første ISPA-anvendelsesår for at etablere arbejdsrammerne og gøre aftalen operationel.

For det andet fandt der på projektniveau informationsudveksling sted i en meget tidlig fase af projektidentificeringsproceduren for at konstatere, hvilke forslag der eventuelt kunne samfinansieres. Samarbejdet med EIB har resulteret i fælles medfinansiering af adskillige projekter i 2000 (se tabel 4).

I sådanne tilfælde vurderes de forslag, modtagerlandene har fremlagt, af begge institutioner, der meddeler hinanden resultaterne i løbet af vurderingsprocessen. Det er her vigtigt at påpege nogle forhold, der kan gøre det vanskeligt at opnå et effektivt samarbejde mellem ISPA- og EIB-tjenestegrenene: for det første både ISPA- og EIB-procedureernes kompleksitet og for det andet tidsproblemet, når de to institutioners beslutningsprocedurer ikke forløber parallelt.

For projekter, der ikke medfinansieres af EIB, fastsættes det i samarbejdsaftalen, at EIB kan høres eller af Kommissionen opfordres til at deltage i vurderingen af nogle af ISPA-projekterne. Det er fordelagtigt for begge institutioner, da Kommissionen så kan trække på EIB's tekniske ekspertise, og EIB modtager vederlag for sine vurderinger. For at gøre det nemmere har de to institutioner også underskrevet en rammekontrakt om ordningerne for anvendelse af denne mekanisme. I 2000 blev EIB anmodet om seks "første reaktioner", nemlig en vedrørende Bulgarien, tre vedrørende Rumænien og to vedrørende Slovakiet.



**Tabel 4: ISPA-projekter medfinansieret af EIB**

ISPA-projekter medfinansieret af EIB		
Land	Transportprojekter	Miljøprojekter
Bulgarien	Ombygning af Sofias lufthavn, rehabilitering af transitvej - projekt III	Stara Zagora: spildevandsanlæg Dimitrovgrad: spildevandsanlæg
Tjekkiet	Ingen	Ingen
Estland	Via Baltica-vejen, fase II	Ingen
Ungarn	Budapest-Szolnok-Rumænien jernbaneopgradering, Hegyeshalom-Győr-Budapest jernbanerehabilitering, Boba-Zalaegerszeg-Zalalövö jernbaneopgradering	Szeged: spildevandsanlæg, Szeged: regional affaldsforvaltning, Szolnok: forvaltning af fast affald, Győr: spildevandsbehandling, Hajdú-Bihar: forvaltning af fast affald
Letland	Ingen	Riga: vandprojekt, Ventspils: forbedring af vandforsyning, rensning osv.
Litauen	Modernisering af telekommunikation, signalanlæg, elforsyning osv. Der vil blive anvendt globallån for vejprojekterne (opgradering og fuldførelse af de vigtigste TINA-korridorer) støttet af ISPA.	Vilnius: rehabilitering og udvidelse af vandforsyning og vandafledning, Druskinninkai: spildevandsbehandling
Polen	Kleszczow-Sosnica: Vej A4 bygning af motorvej	Torun: modernisering af spildevandsbehandling, Szczecin: spildevandsbehandling
Rumænien	Bucharest-Cernavoda: rehabilitering og bygning, afsnit 4 og 5 (ISPA) og afsnit 1-3 (EIB)	Craiova: rehabilitering af kloaknet og spildevandsanlæg for at beskytte Donau-floden.
Slovakiet	Ingen	Ingen
Slovenien	Ingen	Ingen

#### 4.3. Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling (EBRD)

Kommissionen har udviklet et godt samarbejdsforhold med EBRD. Der har været regelmæssige informationsudvekslinger og koordineringsmøder siden oprettelsen af ISPA, de to institutioner har harmoniseret deres tilgang til projektvurdering og -godkendelse, og der har været indgående drøftelser om metodespørgsmål. Ligesom for EIB's vedkommende har Kommissionen indført mekanismer med henblik på at opnå en god kombination af fællesskabstilskud og EBRD-lån for at maksimere ISPA-tilskuddenes løftestangeffekt og sikre, at ISPA kun yder det beløb, der er nødvendigt for at gøre projekterne levedygtige.

EBRD har specialistfærdigheder i kombination af tilskud og lånefinansiering, herunder offentlige/private partnerskabsarrangementer. EBRD kan yde lån direkte til kommuner og forsyningselskaber uden statsgaranti, hvilket giver yderligere

fleksibilitet i samarbejdet med ISPA. Kommissionen har indført nye typer finansieringsarrangementer i EBRD/ISPA-projekter, således for første gang fælles finansiering af store totalentrepriser for gennemførelsen af projekter (f.eks. spildevandsbehandling i Krakow).

Antallet af projekter, der vil blive samfinansieret af ISPA og EBRD, varierer stærkt fra sektor til sektor og fra land til land. I 2000 var de projekter, der medfinansierede i fællesskab, koncentreret på miljøsektoren. ISPA og EBRD samarbejdede i 2000 om følgende projekter:

**Tabel 5: ISPA-projekter medfinansieret af EBRD**

ISPA-projekter medfinansieret af EBRD		
Land	Transportprojekter	Miljøprojekter
Bulgarien	Ingen	Ingen
Tjekkiet	Ingen	Ingen
Estland	Ingen	Ingen
Ungarn	Ingen	Ingen
Letland	Ingen	Riga vandprojekt
Litauen	Ingen	Ingen
Polen	Ingen	Bydgoszcz: vandforsyning, Krakow: spildevandsbehandling, Wroclaw: spildevandsbehandling, Wroclaw: fast affald
Rumænien	Ingen	Iasi: opgradering af vand- og spildevandssystem, Constanta: rehabilitering af kloakering og spildevandsbehandling
Slovakiet	Ingen	Ingen
Slovenien	Ingen	Ingen

#### 4.4. Nordiske banker og institutioner

I ISPA's første anvendelsesår blev der afholdt flere koordineringsmøder og udvekslet information på projektniveau. I 2000 resulterede samarbejdet med Den Nordiske Investeringsbank (NIB) og Nordisk Miljøfinansieringsselskab (NEFCO) i fælles medfinansiering af to projekter i Letland med samlede projektudgifter på 36,07 mio. €, og hvortil NIB ydede et bidrag på 1,818 mio. € og NEFCO et bidrag på 2,294 mio. €. Den svenske styrelse for internationalt udviklings samarbejde (SIDA) medfinansierede også et miljøprojekt i Estland.

**Tabel 6: ISPA-projekter medfinansieret af NIB og NEFCO**

ISPA-projekter medfinansieret af NIB, NEFCO eller SIDA		
Land	Transportprojekter	Miljøprojekter
Estland	Ingen	Tallinn deponering, fase 1 (SIDA)
Letland	Ingen	Jelgava vandprojekt (NIB og NEFCO) Ventpils vandprojekt (NEFCO)

## 5. TEKNISK BISTAND

### 5.1. Rapport om anvendelsen af det tildelte beløb i 2000

Tildelingen under budgetpost B7 - 020A for 2000 beløb sig til 19 044 000 €. Heraf indgik Kommissionen forpligtelser for 11 270 941 € til tekniske bistandsprojekter i 2000. Et beløb på 7 400 000 € blev overført til budgetpost B7-020 og stillet til rådighed for investeringsforanstaltninger i modtagerlandene. Der blev anvendt følgende beløb til de på forhånd identificerede aktioner:

#### A. Lokal teknisk bistand

Der afsattes 7 mio. € til styrkelse af Kommissionens delegationer med kvalificeret teknisk personale. Beløbet er øremærket til lønudgifter til forstærkning af det lokale personale i en periode på indtil tre år. Midlerne administreres af Generaldirektoratet for Eksterne Forbindelser. Generaldirektøren for regionalpolitik har udstedt det nødvendige bemyndigelsesdokument og retningslinjer. De første lokale kontrakter er indgået.

#### B. Rammekontrakt for specifikke tekniske opgaver

Der blev underskrevet to rammekontrakter, en for transportsektoren og en for miljøsektoren. Denne forpligtelse beløber sig til 4 mio. € ligeligt fordelt mellem transport (2 mio. €) og miljø (2 mio. €). Der blev indgivet forslag fra seks selskaber for hver af de to sektorer. Der udførtes i alt 26 enkeltopgaver i 2000, deraf otte vedrørende miljøsektoren og atten vedrørende transportsektoren.

Desuden indgik Kommissionen en korttidskontrakt om finansiel vurdering af et vandprojekt i et af modtagerlandene. Det var nødvendigt, for at Kommissionen kunne få bistand til at fastlægge ISPA-støttesatsen, da finansiel vurdering ikke indgår i ovennævnte rammekontrakter. Budgetforpligtelsen for denne kontrakt beløb sig til 13 050 €.

#### C. Rammekontrakt med EIB

Der blev i årets løb indgået en kontrakt med EIB for at få adgang til at anvende den ekspertviden, bankens tekniske personale sidder inde med, i en seksårig periode. EFRU og Samhørighedsfonden har tilsvarende arrangementer med EIB. Det årlige antal projekter, der vil blive forelagt banken, er begrænset. Budgetforpligtelsen for denne kontrakt udgjorde 210 000 €.

Erfaringerne med ansøgningerne viste imidlertid, at modtagerlandene havde problemer med bestemmelserne i Fællesskabets direktiv om vurdering af virkningerne for miljøet (VVM) og de nødvendige erklæringer og forsikringer. Der skal for alle ISPA-støttede foranstaltninger anvendes metoder til undersøgelse af miljøvirkningerne svarende til fællesskabskravene. På grund af de gentagne svagheder og mangler, der kom for dagens lys i støtteansøgningerne, besluttede Kommissionens tjenestegrene (Generaldirektoratet for Regionalpolitik og

Generaldirektoratet for Miljø) at afholde særlige todages seminarer om VVM i alle landene.

Forberedelsen og ledelsen af seminarerne og fremstillingen af dokumentationsmateriale organiseredes inden for miljødelen af den under punkt B nævnte rammekontrakt. Seminarerne afholdtes i første halvdel af 2001.

## 5.2. Budgettildeling til tekniske bistandskontrakter

<b>Tabel 7: Budgettildeling til tekniske bistandskontrakter</b>				
Kontrakter for regnskabsåret 2000 i overensstemmelse med budgetpost B7 – 020A				
<b>Firmanavn</b>	<b>Kontrakt-type</b>	<b>Ekspertise-område</b>	<b>Kontrakt-sum (€)</b>	<b>Godkendte udgifter i 2000 (€)</b>
Kampsax	Ramme	TB Transport	2 000 000	223 769
Brown & Root	Ramme	TB Transport		
Tractebel	Ramme	TB Miljø	2 000 000	226 880
Halcrow	Ramme	TB Miljø		
EIB	Ramme	Projekterevaluering	210 000	27 000
BCT	TB-kontrakt	ISPA-ansøgning om kloakeringsprojekt i Ostrava	13 050	13 050
TB til VVM-seminarer	Tilskud	Seminarer i de ti modtagerlande	47 891	0
Ti delegationer	Overførsel af midler	Personaleuddannelse	7 000 000	0
		<b>I ALT</b>	<b>11 270 941</b>	<b>490 699</b>

## 6. TVÆRINSTITUTIONEL DIALOG, INFORMATION OG OFFENTLIGHED

### 6.1. Information til medlemsstaterne og modtagerlandene

Informationen til medlemsstaterne gives primært i ISPA-forvaltningsudvalget, hvor der afholdtes fem møder i 2000. Forvaltningsudvalgets medlemmer afgav positiv udtalelse om 85 projekter (deraf 10 vedrørende budgetforpligtelser i 2001). De behandlede også information om de nationale strategier for transport og miljø og en række horisontale punkter, herunder:

- rammedokumenter om ISPA-støtte til transport- og miljøprojekter
- fremlæggelse af projektansøgninger
- gennemførelse af princippet om, at forureneren betaler
- samordning af de tre førtiltrædelsesinstrumenter
- retningslinjer for Europa-Kommissionens anvendelse af teknisk bistand

- anvendelse af renteindtægter af ISPA-betalinger til den nationale fond
- rapport om seminaret med modtagerlandene (se nedenfor).

Kommissionen udarbejdede regler for information om projekterne i henhold til ISPA-forordningens artikel 13, og ISPA-forvaltningsudvalget afgav positiv udtalelse om disse regler i juni 2000.

Information til modtagerlandene blev givet på et startseminar for iværksættelsen af ISPA, der afholdtes den 4. og 5. maj 2000. I dette møde deltog de nationale ISPA-koordinatorer (det centrale nationale organ for samarbejde med Kommissionen vedrørende ISPA), repræsentanter for den nationale fond (det nationale redskab til kanalisering af fællesskabsstøtten), repræsentanter for fagministerierne og for Kommissionens delegationer i modtagerlandene.

På seminaret præsenteredes den ISPA-manual, Kommissionen havde udarbejdet, idet der blev lagt særlig vægt på programmering og vurdering, gennemførelse og opfølgning af projekter. Der var også lejlighed til at drøfte spørgsmål vedrørende udvikling af strategier for behandling af punkter som transport- og miljøprojekter, regler for offentlige kontrakter, VVM, samfinansiering med IFT'er og offentlige/private partnerskaber.

Der afholdtes også på seminaret bilaterale møder for hvert land om projektforberejdelse og -gennemførelse. Det skal desuden nævnes, at ISPA var et centralt emne på mødet med formændene for de ti paneuropæiske transportkorridorer, som Kommissionen afholdt den 7. december 2000. Repræsentanter for transportministerierne i medlemsstaterne og modtagerlandene fik ved denne lejlighed et omfattende overblik over ISPA. Kommissionen forberedte tillige en række seminarer om VVM-procedurer og ansøgninger i forbindelse med ISPA. Disse seminarer afholdtes i modtagerlandene i foråret 2001.

## **6.2. Dialog med ikke-statslige organisationer (NGO'er)**

Generaldirektoratet for Regionalpolitik deltog i Generaldirektoratet for Miljø NGO-dialogprojekt, der startede midt i 1999. Det er en række møder mellem tjenestemænd fra forskellige generaldirektorater i Kommissionen (men først og fremmest Generaldirektoratet for Miljø) og repræsentanter for miljø-NGO'er fra medlemsstaterne og modtagerlandene. Formålet med dialogen er at informere NGO'erne om udvidelsesprocessen og give dem mulighed for at gøre Kommissionen bekendt med deres synspunkter om den. Dialogmøderne tilrettelægges og ledes af Det Regionale Miljøcenter for Central- og Østeuropa (REC), der delvis finansieres af Fællesskabet.

Der er indtil nu afholdt tre møder i dialoggruppen: et i Bruxelles i oktober 1999, et i Szentendre, Ungarn, i juni 2000 og et i Bruxelles i november 2000. Der er planlagt yderligere et møde i 2001.

I forbindelse med det tredje møde organiserede Generaldirektoratet for Regionalpolitik et særligt møde med NGO'erne til drøftelse af forløbet af ISPA-programmeringen og politikspørgsmål vedrørende miljø- og transportsektoren. Generaldirektoratet for Regionalpolitik redegjorde for fremgangsmåden ved udvælgelse af projekter og godkendelsesprocedurerne. NGO-repræsentanterne

tilkendegav, at de var glade for disse åbne drøftelser og muligheden for at få førstehåndsinformation om ISPA-programmeringen og -procedurerne.

### **6.3. Information og offentlig omtale**

Generaldirektoratet for Regionalpolitik har afholdt flere seminarer og uddannelsesmøder for både personalet hjemme og personale ved Kommissionens delegationer i modtagerlandene, der er involveret i arbejdet med ISPA. Der blev således bl.a. afholdt et seminar for at introducere ISPA-proceduremanualen i maj 2000 og særlige uddannelsesmøder for ISPA-personalet i april. Personalet har også fået uddannelse på stedet både i Belgien og i de lande, som deres arbejde direkte berører.

Flere offentlige og private organisationer fra modtagerlandene, men også fra medlemsstaterne anmodede ISPA-repræsentanter om at forklare, hvordan ISPA fungerer, og ISPA-personalet har følgelig afholdt en række informationsmøder.

Generaldirektoratet for Regionalpolitik's Inforegio-netsted anvendes til at give offentligheden oplysninger om ISPA-instrumentet. ISPA-netsiderne omfatter forordningstekster, manualer, ansøgningsskemaer, procedurer og en række brochurer om ISPA og oplysninger om kontaktpersoner i generaldirektoratet. Der er desuden information om projekter, som forvaltningsudvalget har afgivet positiv udtalelse om. Der er også links til andre netsteder, hvor der er oplysninger om udvidelsen og om kontrakter, der skal finansieres under ISPA:

[http://www.inforegio.cec.eu.int/wbpro/ispa/ispa\\_en.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/wbpro/ispa/ispa_en.htm)

<http://www.europa.eu.int/comm/europeaid/cgi/frame12.pl>

Offentligheden kan i øvrigt få papirudgaver af den information, der findes på netstedet, bl.a. i form af brochurerne "ISPA in a nutshell" (ISPA i en nøddeskal) og "How can companies participate in ISPA projects?" (Hvordan kan virksomheder deltage i ISPA-projekter?).