



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 01.07.2002
KOM(2002) 344 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN
TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG
OG REGIONSUDVALGET**

**TRANSEUROPÆISKE NET 2000
ÅRSBERETNING**

{SEC(2002) 732}

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	SAMMENFATNING: ET OVERBLIK OVER TEN I 2000	5
2.	SITUATIONEN FOR SPECIFIKKE PROJEKTER	5
2.1.	Energi	5
2.2.	Telekommunikation	6
2.3.	Transport	6
3.	NYE RETNINGSLINJER OG UDVIKLINGER, LOVGIVNING, TEN-UDVALG OG FINANSKONTROL	8
3.1.	Nye retningslinjer og udviklinger	8
3.1.1.	Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet	8
3.1.2.	Det transeuropæiske banegodstransportnet (TERFN).....	8
3.1.3.	Energiinfrastruktur	8
3.2.	Lovgivning	9
3.2.1.	Ændring af TEN-Telecom arbejdsprogrammet og retningslinjerne.....	9
3.2.2.	Ændring af retningslinjer for transportsektoren	9
3.3.	Udvalgene for retningslinjer for de transeuropæiske net og udvalget for finansiel bistand; finanskontrol.....	10
3.3.1.	Energi	10
3.3.2.	Telekommunikation	10
3.3.3.	Transport	11
3.3.4.	Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net	11
3.3.5.	Finanskontrol.....	11
4.	FINANSIERING AF TEN.....	13
4.1.	Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net.....	13
4.1.1.	Energi	13
4.1.2.	Telekommunikation	13
4.1.3.	Transport	13
4.2.	IDA.....	16
4.3.	Strukturfondene og Samhørighedsfonden.....	16
4.3.1.	ERFU.....	16
4.3.2.	Samhørighedsfonden	16
4.4.	Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB).....	18

4.5.	Garantier udstedt af Den Europæiske Investeringsfond (EIF).....	20
4.6.	Medlemsstaternes finansielle bidrag.....	21
4.7.	Den finansielle infrastruktur i tredjelande.....	21
4.7.1.	PHARE.....	21
4.7.2.	CARDS.....	21
4.7.3.	TACIS	22
4.7.4.	MEDA	22
4.7.5.	ISPA	22
5.	FINANSIERING AF TEN: ANDRE SPØRGSMÅL.....	25
5.1.	TEN finansforordning - oprettelse af et flerårigt vejledende program for TEN-T (2001-2006).....	25
6.	MEDDELELSER, EVALUERING OG FINANSKONTROL.....	26
6.1.	Meddelelser.....	26
6.1.1.	Kommissionens meddelelse om udvikling af EURO-ISDN	26
6.2.	Evaluering	26
6.2.1.	Telekommunikation	26
6.2.2.	Transport	28
7.	EKSTERNE FORBINDELSER	28
7.1.	Energi.....	28
7.2.	Telekommunikation	29
7.3.	Transport	29
8.	ANDRE EU-POLITIKKER MED EN TEN-DIMENSION	30
8.1.	Miljø.....	30
8.2.	Forskning og udvikling	30
8.2.1.	Systemer og tjenester for borgerne (Nøgleaktion I-KAI)	32
8.2.2.	Nye arbejdsmetoder og elektronisk handel (KA II).....	33
8.2.3.	Multimedieindhold og -værktøjer (KA III).....	33
8.2.4.	Væsentlige teknologier og infrastrukturer (KA IV).....	34
8.2.5.	Forskningsnetværk	34
9.	Afsluttende betragtninger.....	34

BILAG: SEC(2002) 732

TABELFORTEGNELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE	2
Tabel 1: EU's finansielle støtte til TEN i 2000 (mio. ECU/EUR).....	12
Tabel 2: Transeuropæiske energinet - forpligtelser (mio. ECU/EUR).....	13
Tabel 3: Transport - Projektkategorier	14
Tabel 4: Transport - Interventionstyper	15
Tabel 5: Transport - Transportformer	15
Tabel 6: Samhørighedsfondens TEN-T-finansiering opdelt på lande.....	17
Tabel 7: Samhørighedsfondens finansieringsbidrag til TEN opdelt på land og transportform i perioden 2000, i %	17
Tabel 8: EIB-långivning til TEN (mio. EUR).....	20
Tabel 9: EIF-lånegarantier til TEN-projekter (underskrevne forretninger i mio. EUR).....	21
Tabel 10: ISPA-midler til transportsektoren i 2000	24
Tabel 11: Transportsektoren: Projekter pr. TINA korridor (finansieret i 2000)	25

1. SAMMENFATNING: ET OVERBLIK OVER TEN I 2000

Kommissionen forelægger hermed "Transeuropæiske Net (TEN) - Årsberetning for 2000" for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget i henhold til artikel 16 i forordning nr. 2236/95 ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1655/99 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte til de transeuropæiske net.

I 2000 lanceredes det første flerårige vejledende program (MIP), der blev oprettet for TEN-T under TEN-finansforordningen, Rådets forordning nr. 2236/95.

MIP består af de igangværende "Essen"-projekter og de nye prioriteter, dvs. Galileo-projektet, fjernelsen af flaskehalse i TEN-T-jernbanenettet, grænseoverskridende projekter og intelligente transportsystemer for vej- og lufttransport.

Konkrete fremskridt, hvad angår individuelle projekter af fælles interesse

Der findes detaljerede oplysninger i afsnit 2 og i bilagene.

Der kunne noteres tilfredsstillende fremskridt for størsteparten af de individuelle projekter af fælles interesse. Der findes lister over specifikke projekter i bilag III og IV.

Retningslinjer og andre lovgivningsmæssige forhold

Den 16. november 2000 besluttede Kommissionen at fastlægge specifikationerne for projekter af fælles interesse inden for transeuropæiske energinet (eltransmission, gasrørledninger og gasoplagringfaciliteter) på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1254/96/EF.

Rapporter og evalueringer

Revisionsretten offentliggjorde en særberetning nr. 9/2000 om transeuropæiske telekommunikationsnet, med Kommissionens svar¹.

Kommissionen vedtog eEurope-strategien, hvis gennemførelse skal støttes af TEN-telecom.

Finansiering

En oversigt over Fællesskabets finansiering af TEN i 2000 findes i tabel 1 nedenfor.

2. SITUATIONEN FOR SPECIFIKKE PROJEKTER

2.1 Energi

Der er i perioden 1995-2000 sket afgørende fremskridt for syv af de ti projekter, som Det Europæiske Råd havde tillagt en høj prioritet på sit møde i Essen i 1994.

Hovedafsnittene på de fem gasprojekter blev operationelle i løbet af denne periode. Gasrørledningen Algeriet - Marokko - Spanien såvel som de nye gasnet i

¹EFT C 166 af 15.6.2000.

Grækenland, Portugal og den sydvestlige del af Spanien blev færdigetableret. Første afsnit af Yamal EU-rørledningen fra det russiske net til EU gennem Hviderusland og Polen blev også færdigetableret.

Hvad angår de fem elektricitetsprojekter blev ét operationelt (sammenkoblingen mellem Portugal og Spanien) og et andet projekt gik ind i den aktive anlægsfase (sammenkoblingen mellem Italien og Grækenland). De tre øvrige projekter har endnu ikke overvundet problemerne med administrative tilladelser (projekterne Frankrig-Italien og Frankrig-Spanien) eller med hensyn til strategiske beslutninger i forbindelse med den seneste tids liberalisering (sammenkoblingen af elnettene i Øst- og Vestdanmark).

Andre projekter af fælles interesse gjorde ligeledes gode fremskridt. En liste over samtlige energinetprojekter, som er blevet finansieret i denne periode via TEN-budgetposten, findes i bilag II.

2.2 Telekommunikation

OI det store og hele gjorde projekterne tilfredsstillende fremskridt. Blandt TEN-ISDN var alle projekter fra 1996-indkaldelsen og alle på nær ét fra 1997-indkaldelsen teknisk færdiggjort. Alle teleturismeprojekter (1997) og de fleste multimediamprojekter (1997) blev ligeledes teknisk færdiggjort. Et stort antal projekter fra 1998- og 1999-indkaldelserne blev teknisk færdiggjort.

Der blev gennemført tekniske evalueringer af de fleste projekter med bistand fra uafhængige eksperter. Evalueringerne mundede ud i henstillinger, som på passende vis blev taget i betragtning i det resterende arbejde. Visse mønsterprojekter blev fremvist til offentligheden i forskellige investeringsfora og på udstillinger med henblik på at tiltrække den offentlige og private sektors opmærksomhed.

De to projekter vedrørende støtte- og koordineringsforanstaltninger havde fortsat en stor betydning, idet de gjorde TEN-Telecom mere synlig og gennemsigtig og dermed bidrog til at øge programmets kundeunderlag, samt at forbedre de indsendte forslag og formidlingen af projektresultaterne.

Situationen for projekterne, herunder evalueringerne, fremgår af bilag III. Yderligere oplysninger om projekterne samt støtte- og ledsageforanstaltningerne findes på TEN-telecom-netstedet, som ajourføres løbende: www.europa.eu.int/tentelecom

2.3 Transport

Der er konstateret støt fremgang inden for alle de 11 resterende "specifikke" transportprojekter af de 14, som Det Europæiske Råd udpegede i Essen; den faste Øresundsforbindelse mellem Sverige og Danmark er taget i brug i sommeren 2000. Detaljer vedrørende alle 14 projekter findes i bilag IV.

Der er gjort fremskridt inden for andre projekter af fælles interesse, som støttes af TEN-T. Ifølge bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1655/99, som ændrer forordning nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske net, iværksatte Kommissionen og medlemsstaterne i 2000 desuden procedurerne til det vejledende flerårige program 2001-2006 for det transeuropæiske transportnet (MIP).

MIP er af særlig betydning for transportsektoren, idet der er øremærket et beløb til denne sektor på 4,17 mia. EUR ud af det samlede budget på 4,6 mia. EUR for alle 3 TEN-sektorer. Det flerårige program for Fællesskabets finansielle støtte imødegår de særlige behov for store infrastrukturprojekter og effektiviserer forvaltningen af TEN-T-budgetposten.

Under opstillingen af MIP 2001-2006 arbejdede Kommissionen nært sammen med medlemsstaterne og indkaldte i løbet af 2000 til adskillige møder i Udvalget for Finansiell Støtte til de Transeuropæiske Net. På mødet den 18. december 2000 afgav Udvalget en positiv udtalelse om programmet.

Som et resultat af denne procedure blev der til MIP 2001-2006 foreslået et beløb på 2 781 mio. EUR. Ud over at videreføre støtten til de endnu ikke afsluttede Essen-projekter, som har brug for en finansiell saltvandsindsprøjtning for at blive færdiggjort i rette tid, rettes indsatsen mod følgende nye prioriteter: Galileo-projektet, fjernelse af flaskehalse i det transeuropæiske jernbanenet, opførelsen af grænseoverskridende forbindelser i Fællesskabet og med tredjelands (især tiltrædelseslande) samt intelligente transportsystemer til vej- og lufttransportsektoren. Programmet lægger stor vægt på bæredygtig mobilitet, hvilket afspejles i det faktum, at næsten 64% af den samlede støtte ydes til jernbanesektoren, og at 95% af finansieringen omhandler jernbane, indenlandske vandveje og intelligente transportsystemer.

GALILEO-projektet om satellitbaseret radionavigation blev videreført i sin definitionsfase, og Det Europæiske Råd i Nice understregede dets strategiske betydning og behovet for at fortsætte den efterfølgende udviklings- og valideringsfase. Udgifterne til denne fase på ca. 1,1 mia. EUR tilvejebringes fuldt ud med offentlige midler (Fællesskabets budget og Den Europæiske Rumorganisation). I lyset af ovenstående godkendte Udvalget for Finansiell Støtte til de Transeuropæiske Net på sit møde den 18. december, at GALILEO-programmet kan deltage i det flerårige vejledende program (MIP) op til et vejledende støttebeløb på 550 mio. EUR.

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System), der overvåger de eksisterende GPS- og Glonass-systemers funktion og rapporterer til brugere, modtog fortsat TEN-T støtte til den kritiske designfase, medens ESTB (EGNOS System Test Bed) har leveret et EGNOS rumsignal siden februar 2000.

Der er opnået konkrete resultater inden for 5 euro-regionale initiativer med sigte på at indsætte intelligente transportsystemer i det transeuropæiske vejnet. Dataudveksling, trafikstyring og informationstjenester bliver efterhånden en realitet på tværs af Europas grænser. Blandt andre eksempler er der indført dataudveksling mellem Sverige og Danmark via Øresundsforbindelsen, og der blev leveret tidstro trafikinformationstjenester til de rejsende (via RDS-TMC, radio data system kanal), Ørbroadcast i Tyskland, Sverige, Danmark, Det sydlige Finland, Frankrig, Spanien, Italien og Nederlandene.

3. NYE RETNINGSLINJER OG UDVIKLINGER, LOVGIVNING, TEN-UDVALG OG FINANSKONTROL

3.1 Nye retningslinjer og udviklinger

3.1.1 Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet

Hvad angår interoperabiliteten af højhastighedstog skred arbejdet planmæssigt frem inden for udviklingen af TSI'er i henhold til direktiv 96/48/EF; bl.a. forelagde Kommissionen i november 2000 forskriftsudvalget to forslag, som havde fået positive udtalelser: Kommissionens beslutning om ERTMS-specifikationerne og Kommissionens henstilling om grundparametre for det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Som opfølgning på Rådets konklusioner af 6. oktober 1999 vedtog Kommissionen den 25. november 1999 en meddelelse til Rådet og Parlamentet om integration af konventionelle jernbanesystemer samt et forslag til direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog. Europa-Parlamentet vedtog i forbindelse med førstebehandlingen i maj 2000 sin holdning til direktivforslaget. Rådet vedtog sin fælles holdning den 10. november 2000. Den fælles holdning tog hensyn til hovedparten af Europa-Parlamentets ændringsforslag og åbnede dermed vejen for en hurtig vedtagelse af direktivet.

3.1.2. Det transeuropæiske banegodstransportnet (TERFN)

Efter at der er opnået politisk enighed i Rådet den 9.-10. december 1999 om infrastrukturpakken, fortsatte proceduren med fælles beslutningstagning i 2000 og mandede ud i en aftale mellem Rådet og Europa-Parlamentet. Aftalen går hovedsagelig ud på at åbne for adgangen til internationale banegodstjenester. Som et første skridt vil der i 2003 blive åbnet for adgangen til en afgrænset del af nettet (det transeuropæiske banegodstransportnet), som omfatter alle de væsentligste banegodslinjer. I 2008 vil der i en anden fase blive åbnet for adgangen til resten af nettet. Der mindes om, at infrastrukturpakken består af et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering.

3.1.3. Energiinfrastruktur

Kommissionen pegede i sin grønbog om Energiforsynings sikkerhed KOM(2000) 769 af 29. november 2000 på den manglende udvikling af transmissionsinfrastrukturen som en faktor, der sinker integrationen af de nationale markeder og begrænser energiforsynings sikkerheden. Der blev konstateret et behov for at øge den tilgængelige kapacitet i det eksisterende net og efterfølgende opførelse af nye linjer om nødvendigt, og der skulle lægges særlig vægt på at opstille ordninger for at afhjælpe hindringer for "projekter af fælles interesse". For gassektoren var det også nødvendigt at fjerne nuværende eller potentielle flaskehalse ved at udpege nye påkrævede sammenkoblinger. Denne sammenkoblingsproces og andre infrastrukturforbedringer måtte også udvides til ansøgerlandene.

{Kommissionen udarbejdede i 2001 som opfølgning på en opfordring fra Det Europæiske Råd i Stockholm en meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om europæisk energiinfrastruktur. Formålet med denne meddelelse var at vurdere den nuværende situation for energiinfrastruktur i detaljer, at foreslå aktiviteter rettet mod at anvende denne effektivt, at sikre stabile og gunstige lovrammer for tilvejebringelsen af ny infrastruktur for at opfylde den voksende efterspørgsel, at sikre politisk bevågenhed om energiinfrastruktursspørgsmål og øge de gavnlige virkninger af det indre energimarked.

Sideløbende med denne meddelelse foreslog Kommissionen en ændring af retningslinjerne for de transeuropæiske net på energiområdet og herunder at udpege prioriterede projekter af europæisk interesse.

3.2 Lovgivning

3.2.1 Ændring af TEN-Telecom arbejdsprogrammet og retningslinjerne

I overensstemmelse med beslutningen² om et sæt retningslinjer for transeuropæiske telenet vedtog Kommissionen det reviderede TEN-telecom arbejdsprogram for perioden 2000-2002. I forbindelse med revisionen blev der taget højde for nye behov og for den hurtige udvikling i informationssamfundet samt for de erfaringer, som er indhøstet i forbindelse med styringen af programmet igennem de sidste tre år. Det nye program vil danne grundlaget for fremtidige offentlige indkaldelser af forslag.

I overensstemmelse med beslutningen³ om retningslinjerne iværksatte Kommissionen proceduren til ændring af bilag I til TEN-Telecom retningslinjerne. Kommissionen iværksatte med dette for øje en undersøgelse for at vurdere TEN-telecom retningslinjernes nuværende indhold, rækkevidde og nærmere bestemmelser og stille forslag til hensigtsmæssige ændringer efter en høring af de relevante nationale interessenter og arbejdsmarkedets parter. Undersøgelsen blev gennemført af eksterne eksperter⁴, og den endelige rapport blev udgivet i april 2001 (TEN Telecom Guidelines Status Review, RAND Report. April 2001).

3.2.2 Ændring af retningslinjer for transportsektoren

Rådet vedtog den 5. juni en fælles holdning til forslaget om at ændre beslutning nr. 1692/1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) med henblik på at inddrage søhavne, flod- og kanalhavne og ændre et projekt i bilag III (tabel I).

²Beslutning nr. 1336/97/EF af 17.7.1997 (EFT L 183 af 11.6.1997, s. 12).

³I henhold til artikel 14 skal Kommissionen hvert tredje år forelægge en beretning om gennemførelsen af denne beslutning og skal samtidig forelægge egnede forslag til revision af bilag I til beslutningen på grundlag af den tekniske udvikling og de indhøstede erfaringer.

⁴EFT S 227 af 23.11.1999 og EFT S 13 af 20.1.2000.

3.3 Udvalgene for retningslinjer for de transeuropæiske net og udvalget for finansiel bistand; finanskontrol

3.3.1. Energi

Udvalget om retningslinjer for det transeuropæiske energinet mødtes den 7. april for at drøfte udveksling af informationer om projekter af fælles interesse (Dokument fra TEN-energiudvalget nr. 2000/1); udkast til Kommissionens beslutning om opstilling af specifikationer for projekter af fælles interesse (Dokument fra TEN-energiudvalget nr. 2000/2); og et udkast til Kommissionens rapport om gennemførelsen af TEN-energi-retningslinjerne (Dokument fra TEN-energiudvalget nr. 2000/3) om mulige ændringer af retningslinjerne og om nye projekter, der skal optages på listen over projekter af fælles interesse.

3.3.2 Telekommunikation

Udvalget om retningslinjer for de transeuropæiske telenet afholdt tre møder i 2000. På sit første møde den 28. januar afgav udvalget en udtalelse om et udkast til TEN-Telecom arbejdsprogrammet og et udkast til en tekst om fastsættelse af indholdet af indkaldelse 2000/1 af forslag vedrørende transeuropæiske telenet: valideringsundersøgelser og nyttiggørelsesprojekter inden for generiske tjenester samt applikationer inden for uddannelse og erhvervsuddannelse, kultur, transport og mobilitet, miljø og nødberedskab, sundhedsvæsen, net i byer og regioner samt applikationer og tjenester for SMV'er.

På sit andet møde den 25. juli afgav udvalget sin udtalelse om udkastet til teksten for forslagsindkaldelse 2000/2 vedrørende basistjenester og applikationer på de samme områder som i 2000/1-indkaldelsen. Det drøftede endvidere, hvorledes der kunne a) findes nationale projekter med stort udvidelsespotentiale på transeuropæisk plan, b) udveksles god praksis, c) foretages en kortlægning af den nyeste viden i de forskellige medlemsstater med henblik på at udpege områder, hvor Fællesskabets støtte giver stor merværdi, dvs. hvor markedet ikke opfylder behovet. Udvalget fremhævede, at der må tages hensyn til potentielle synergivirkninger med e-Europe's benchmarking-undersøgelser, når projekter udpeges. Det udvekslede også synspunkter om status for midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-aktionen, som resulterede i konstruktive retningslinjer for undersøgelsens metodevalg og i praktiske råd om høring af de relevante interessegrupper.

På dette udvalgs sidste møde, afholdt den 12. december 2000, var hovedtemaet den endelige rapport om midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-aktionen, som blev forelagt af den uafhængige konsulent. Udvalget så med tilfredshed på de overordnede resultater og henstillinger i rapporten, som bl.a. fremhævede følgende punkter: a) TEN-Telecom-programmet bør knytte forbindelser til e-Europe-initiativet og samordne sin e-aktiviteter med andre programmer som f.eks. IST, INFO2000 og e-Content; b) projekternes transeuropæiske dimension bør afklares yderligere og styrkes; c) der bør lægges mere vægt på projekternes forretningsplanlægningsproces; d) der bør lægges mere vægt på tjenesternes innovative karakter; e) der bør udføres aktiviteter, som er rettet mod at skabe tillid til teknologi og fortrolighed; f) neutraliteten i forhold til teknologi bør opretholdes og understreges; g) kontraktforhandlinger bør accelereres; h) forbindelserne med nationale kontaktpunkter bør udvikles yderligere.

3.3.3. *Transport*

Udvalget, som der er henvist til i retningslinjernes artikel 18, mødtes tre gange i 2000. Det første møde blev afholdt den 14. februar, det andet den 23. marts og det tredje den 18. maj 2000. På møderne gennemgik man arbejdet i udvalgets ad hoc-arbejdsgrupper, som mødtes flere gange.

- Om strategisk miljøvurdering, ét møde.
- Om flaskehalse i vejsektoren, 2 møder.
- Om flaskehalse i jernbanesektoren, 2 møder.
- Om rapporter om gennemførelsen, 1 møde.
- Om ITS til vejsektoren (se venligst 2.3).

På møderne blev Kommissionen bistået i forberedelsen af ændringen af retningslinjerne og i udpegelsen af de væsentligste flaskehalse i de transeuropæiske jernbane- og vejnet. Der blev foretaget udveksling af oplysninger om gennemførelsen af strategiske miljøvurderinger. På møderne blev Kommissionen også bistået i udformningen af et spørgeskema med sigte på at udarbejde en rapport om gennemførelsen af retningslinjerne.

3.3.4 *Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net*

Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net afholdt syv møder i løbet af året ("horisontale spørgsmål" én gang, "energi" én gang, "telekommunikation" to gange og "transport" tre gange) og afgav en positiv udtalelse om forpligtelsen på 643,3 mio. EUR. Nærmere detaljer om udvalgets finansieringsafgørelser findes i nedenstående afsnit 4.1.

3.3.5. *Finanskontrol*

Kommissionen havde i løbet af 1999 en udveksling af synspunkter med Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net i dettes "horisontale" og tre sektorspecifikke sammensætninger vedrørende de praktiske arrangementer omkring samarbejdet om finanskontrol mellem Kommissionen og medlemsstaterne. Der var almindelig enighed om, at situationen varierede fra sektor til sektor, at foranstaltningerne burde være omkostningseffektive, og at telekommunikationsområdet havde behov for særlig opmærksomhed, da sektoren i vid udstrækning var blevet privatiseret.

Som opfølgning på de drøftelser, der påbegyndtes i 1999, drøftede udvalget i sin TEN-Telecom-sammensætning dette emne den 12. december 2000 og konkluderede, at en medlemsstat ikke påtager sig finansielle forpligtelser ved at godkende, at der indsendes et forslag til en TEN-Telecom forslagsindkaldelse bortset fra tilfælde, hvor der udtrykkeligt stilles en finansiel garanti, eller når medlemsstaten optræder som partner i projektet.

Tabel 1: EU's finansielle støtte til TEN i 2000 (mio. ECU/EUR)

Sektor	Støttens art	Instrument	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	2000 ⁵
<i>Transport</i>	Lån	EIB ⁶⁻⁷	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989
	Lånegarantier	EIF ⁶⁻⁷	161	303	55	71	256	55
	Tilskud	EFRU ⁷⁻⁸	999	2 639	527	i.o.	i.o.	i.o.
		Samhørighedsfonden	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287
	Tilskud, rentegodtgørelser, lånegarantier og samfinansiering af undersøgelser	TEN-budgetpost B5-700	625	280	352	474	497	581
(heraf de 14 højt prioriterede projekter)		362	211	211	305	266	288 ⁹	
<i>Energi</i>	Lån	EIB ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174	392
	Garantier	EIF ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0	0
	Tilskud og samfinansiering af undersøgelser	Strukturfonde	764	1 265	277	i.o.	355	i.o.
TEN-budgetpost B5-710		12	9	24	19	29	14	
<i>Telekommunikation</i>	Lån	EIB ⁶⁻⁷⁻¹⁰	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726
	Garantier	EIF ⁶⁻⁷⁻⁹	175	9	276	230	44	165
	Finansielle bidrag	Strukturfonde	295	173	i.o.	i.o.	387 ¹¹	i.o.
	Samfinansiering af forundersøgelser og nyttiggørelsesprojekter	TEN-budgetpost B5-720	45	16	27	28	22	35
<i>Telenet</i>	Tilskud	TEN-budgetpost B5-721	119	44	47	15	21	22

NB: i.o. = ingen oplysninger

⁵Forpligtede beløb.

⁶Undertegnede kontrakter.

⁷TEN- og TEN-relaterede projekter.

⁸Omfatter sædvanligvis bevillinger, der er forpligtet for perioden 1996-1999.

⁹Inklusive styring af jernbanetrafikken.

¹⁰Skønnet.

¹¹Kun TEN-relaterede projekter.

4. FINANSIERING AF TEN

Ovenstående tabel 1 giver en samlet oversigt over EU's finansielle støtte til TEN.

4.1. Udvalget for finansiell støtte til de transeuropæiske net

4.1.1. Energi

Udvalget for finansiell støtte til de transeuropæiske net mødtes den 8. juni og godkendte efterfølgende med skriftlig høring 13 forundersøgelser og andre undersøgelser, for hvilke Kommissionen foreslog en finansiell støtte på 13,6 mio. EUR. Den tilhørende kommissionsafgørelse blev vedtaget den 16. oktober. Der findes yderligere oplysninger i bilag V.

Tabel 2: Transeuropæiske energinet - forpligtelser (mio. ECU/EUR)

	1995-97		1998		1999		2000	
	Beløb	%	Beløb	%	Beløb	%	Beløb	%
Elektricitet	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
I ALT	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

4.1.2. Telekommunikation

Udvalget for finansiell støtte til de transeuropæiske net mødtes to gange i sin telekommunikationssammensætning, den 25. juli og den 12. december.

På juli-mødet afgav udvalget en udtalelse om et udkast til en kommissionsafgørelse om tildeling af fællesskabsstøtte til 35 projekter af fælles interesse, som er udvalgt på grundlag af forslagsindkaldelse 2000/1, på højst 35 mio. EUR. Af disse projekter omhandler 31 markedsvalideringsundersøgelser, og 4 omhandler nyttiggørelsesprojekter. Udvalget afgav også en udtalelse om et udkast til en kommissionsafgørelse om udvælgelse af en støtte- og koordineringsforanstaltning inden for TEN-Telecom, der er udvalgt af resultaterne af den løbende forslagsindkaldelse 1998/3, med en maksimal fællesskabsfinansiering på 0,9 mio. EUR. På decembermødet drøftede Udvalget synspunkter om Kommissionens rapport om de tekniske evalueringer af TEN-Telecom 2000 (se afsnit 6.2.1 nedenfor). Udvalget drøftede ligeledes fortolkningen af TEN-finansforordningens forelæggelse af støtteansøgninger, jf. artikel 8, og finanskontrolforanstaltningerne, jf. artikel 12 (se også afsnit 3.3.5 ovenfor).

4.1.3. Transport

Kommissionen modtog 288 anmodninger om finansiell støtte til transport, heraf enkelte vedrørende forholdsvis små beløb. Foranstaltningen til indførelse af en bundgrænse på 1 mio. EUR for den finansielle støtte til transportprojekter fandt udstrakt anvendelse i 2000 og bidrog til at reducere antallet af afgørelser. Der blev

samlet anmodet om støtte på mere end 1 700 mio. EUR. Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net afholdt tre møder i 2000 og udtalte sig positivt om 102 projekter og undersøgelser, for hvilke Kommissionen foreslog en finansiel støtte på i alt 591,659 mio. EUR. En række af de udvalgte foranstaltninger lå i forlængelse af (eller var komplementære til) foranstaltninger, der tidligere havde modtaget støtte; en komplet detaljeret beskrivelse findes i bilag VII.

Endelig blev der ydet støtte på blot 580,659 mio. EUR til i alt 99 foranstaltninger i 2000. Som det fremgår af tabel 5, har Kommissionen fortsat koncentreret en stor del af de forhåndenværende ressourcer (49,54%) på de 14 højt prioriterede "Essen-projekter". De prioriterede projekter modtog dog en mindre del af forpligtelsesbevillingerne end i de foregående år, idet tre af disse – Malpensa lufthavn, Cork-Dublin-Belfast-Larne jernbanelinjen og Den Faste Øresundsforbindelse – er færdiggjort, medens nogle af de store højhastighedstogprojekter endnu ikke er gået ind i konstruktionsfasen. Denne andel er mindre end den maksimale procentvise andel, der er nævnt i Europa-Parlamentets kommentarer til budgettet for 2000.

Tabel 3: Transport - Projektkategorier

	Støtte 2000	%	
		2000	1999
	(mio. EUR)		
14 højt prioriterede projekter godkendt af Det Europæiske Råd i Essen (inklusive jernbanetrafikstyring)	287,6 9	49,54	58
Trafikstyring (alle transportmåder undtagen jernbane)	58,33	10,05	9
Andre vigtige projekter af fælles interesse (andre end de 14 højt prioriterede projekter)	234,6 3	40,41	33
I ALT	580,6 5	100	100

Tabel 4: Transport - Interventionstyper

	Støtte 2000	%	
	Mio. EUR	2000	1999
Forundersøgelser/Tekniske støtteforanstaltninger	188,70	33	28
Direkte tilskud	337,95	58	58
Rentegodtgørelser	54,00	9	14
I ALT	580,65	100	100

Tabel 5: Transport - Transportformer

Transportform	Antal projekter/undersøgelser pr. transportform	Støtte 2000	
		mio. EUR	%
Flyvekontrol (Air Traffic Management)	7	14,700	2,53%
Lufthavne	7	11,104	1,91%
Kombineret transport	1	5,000	0,86%
Globale satellitnavigationssystemer	1	12,000	2,07%
Indre vandveje	4	15,800	2,72%
Multimodal	1	34,000	5,85%
Havne	2	2,500	0,43%
Baner	45	346,122	59,60%
Regulering af jernbanetrafikken	1	35,000	6,02%
Vej	17	71,400	12,30%
Regulering af vejtrafikken	12	32,133	5,53%
Regulering af skibstrafikken	1	0,900	0,15%
I ALT	99	580,659	100%

Den betydelige støtte til andre væsentlige projekter afspejler antallet af ansøgninger fra medlemsstaterne, som efterfølgende er udvalgt. Det tager også hensyn til

bemærkningerne i budgettet for 2000 angående den procentvise andel mellem transportformer og den maksimale støtte til prioriterede projekter. Støtten til undersøgelser var begrænset til 33% af det samlede beløb, da mange af projekterne er nået frem til konstruktionsfasen. Europa-Parlamentets kommentarer til budgettet for 2000 vedrørende fordelingen på transportformer blev overholdt i store træk.

4.2. IDA

IDA-projekterne (sektorspecifikke og horisontale foranstaltninger) finansieres uafhængigt af TEN-finansforordningen, men de nævnes her for fuldstændighedens skyld. Der blev i 2000 bevilget 22,3 mio. EUR til IDA-foranstaltninger.

4.3. Strukturfondene og Samhørighedsfonden

Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden er langt de største bidragsydere af EU-tilskud til TEN-projekter. Da Regionalfondens udgifter imidlertid ikke er delt op på støttede TEN-projekter, kan der ikke sættes tal på støtten til TEN fra denne kilde.

4.3.1. ERFU

Forberedelserne til den nye programmeringsperiode for strukturfondene (2000-2006) blev foretaget i 2000. Medlemsstaterne forelagde de dokumenter, der er nødvendige med henblik på programmeringen. Kommissionen forhandlede dokumenterne med medlemsstaterne, og langt størstedelen af dokumenterne forelå ved udgangen af 2000, hvilket gjorde det muligt at påbegynde projektf finansieringen for den nye periode i 2001.

Infrastruktur genvandt sin relative betydning i henseende til tildeling af strukturfondsmidler med en bredt anlagt støtte til området under Mål 1. Andelen til infrastruktur lå lidt under 30% i den seneste programmeringsperiode (1994-1999), og den vil stige til ca. 34% i den nuværende periode. Omkring halvdelen af infrastrukturstøtten vil blive øremærket til transportnet og i høj grad koncentreret i samhørighedslandene.

4.3.2. Samhørighedsfonden

(Yderligere oplysninger findes i bilag VIII)

Samhørighedsfondens forpligtelsesbevillinger i relation til TEN-transportprojekter beløb sig til 1,287 mio. EUR i 2000. Dette er cirka en tredobling af det beløb, der blev ydet i 1999, og det viser, at Samhørighedsfonden øgede sit aktivitetsniveau igen i 2000.

Tabel 6: Samhørighedsfondens TEN-T-finansiering opdelt på lande

	Forpligtelser indtil 1999 (mio. EUR)	Forpligtelser i 2000 (mio. EUR)
Grækenland	1535	155
Spanien	4606	852
Irland	748	34
Portugal	1446	246
I ALT	8334	1287

Blandt de 28 tilskud, der blev ydet i 2000 (se også den udførlige tabel i bilag VIII), omhandlede 15 støtte til projekter i vejnettet, 12 var rettet mod jernbanenet (og herunder et metroprojekt) og et støttede havneinfrastruktur. I perioden 1993-1999 blev mere end halvdelen af Samhørighedsfondens støtte ydet til vejbygning (se yderligere oplysninger i TEN-rapporten af 1999), men i 2000 dominerede banesektoren imidlertid med en tildeling på tre fjerdedele af de samlede forpligtelser.

Tabel 7: Samhørighedsfondens finansieringsbidrag til TEN opdelt på land og transportform i perioden 2000, i %

	Vej	Baner	Luft	Havne
Grækenland	74	26	0	0
Spanien	15	85	0	0
Irland	52	48	0	0
Portugal	20	75	0	5
I ALT	24	75	0	1

I Grækenland var Samhørighedsfondens støttetildelinger hovedsageligt koncentreret om fortsat støtte (115 mio. EUR) til færdiggørelsen af motorvejssystemet "Pathe-via Egnatia" (Essen projekt nr. 7). Støtten til opførelsen af den nye jernbanestrækning Korinthos-Kiato beløb sig til 40 mio. EUR, hvilket øgede jernbanesektorens andel af den samlede støtte til mere end en fjerdedel.

I Spanien blev 85% af støtten i 2000 tildelt jernbanenet, og det samlede beløb blev anvendt til højhastighedslinjen Madrid-Barcelona-den franske grænse. Støtten beløb sig i alt til 728 mio. EUR og udgjorde dermed 57% af Samhørighedsfondens samlede støtte til TEN-T. Med et beløb på 124 mio. EUR til vejnettet fik tre projekter støtte, og af disse modtog Autovia de Levante a Francia por Aragon langt størstedelen (60%).

For Irlands vedkommende blev støtten fordelt næsten ligeligt mellem vej- og jernbanenet. En støtte på cirka 17 mio. EUR gik til opførelsen af anden fase af M1 Cloghren-Lissenhall, og 16 mio. EUR bidrog til udviklingen af South-West Rail Corridor.

I Portugal blev tre fjerdedele af støtten i 2000 anvendt til jernbaneprojekter. Fem projekter modtog støtte. Støtten til modernisering af Algarvelinjerne II og III udgjorde 68 mio. EUR. Udviklingen af det nordlige jernbanenet blev tildelt støtte af næsten samme størrelsesorden (64 mio. EUR). Den største enkeltbevilling (52 mio. EUR) i Portugal gik til metrosystemet i Lissabon med henblik på at forbinde dette med TEN-T. Der blev ydet støtte til vejnettet; IP2, IP3 og IP6, hvor det højeste støttebeløb (20 mio. EUR) blev anvendt til at forbinde IP3 med IP5. I forlængelse af indsatsen for at forbedre Portugals søtransportsektor blev et beløb på 12 mio. EUR tildelt havnen i Setubal for at støtte etableringen af en multimodal terminal.

4.4. Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB)

(Yderligere oplysninger findes i bilag IX)

Udbygningen af store infrastrukturer af fælles interesse, hvoraf de transeuropæiske net udgør hovedparten, er fortsat et af EIB's prioriterede mål. I 2000 godkendte EIB's bestyrelse lån for i alt 8597 mio. EUR til fordel for TEN og TEN-relaterede projekter i EU. De indgåede finansieringskontrakter udgjorde 6613 mio. EUR, hvilket svarer til over 22% af bankens aktivitet i medlemsstaterne. Disse tal kan sammenlignes med 1999, hvor der blev godkendt lån på 7341 mio. EUR og indgået finansieringskontrakter for 8277 mio. EUR. Der er med andre ord sket en betydelig stigning i antallet af projektkodkendelser (+17%) og et fald i antallet af indgåede finansieringskontrakter (-20%), hvilket afspejler en relativ tilbagegang i TEN-aktiviteterne, men en betydelig forpligtelse til nyinvesteringer.

Banken har siden 1993¹² godkendt lån til fordel for TEN på i alt 64057 mio. EUR og indgået finansieringskontrakter for i alt 47082 mio. EUR. De samlede investeringsomkostninger for de tilsvarende projekter skønnes at udgøre 215 mia. EUR.

EIB har spillet en proaktiv rolle, hvad angår det finansieringstekniske aspekt af TEN-projekterne - fortrinsvis i de projekter, der er baseret på offentlig-private partnerskaber. Nogle af de mest fremtrædende eksempler på sådanne projekter, der vil kunne tjene som model for fremtidige projekter, er etableringen af DBFO-strukturer, som er blevet iværksat i forbindelse med vejprojekter i Det Forenede Kongerige, Finland og Portugal. Banken har også udviklet en række innovative instrumenter som f.eks. udviklingen af finansieringsomlægningsstrukturer, som giver kommercielle investorer mulighed for at udtræde af langfristede investeringer på nøje definerede vilkår. EIB letter også erfaringsudvekslingen og deler sine erfaringer inden for OPP-finansieringen med nye initiativtagere.

Inden for transportsektoren godkendte EIB i 2000 lån til TEN på i alt 6718 mio. EUR i EU (mod 4807 mio. EUR i 1999 - en stigning på 40%), hvilket betyder, at EIB til dato har godkendt lån på i alt 41252 mio. EUR til sektoren¹³. Der blev indgået

¹² 1995 for TEN-Transportprojekter.

¹³ Siden 1995.

finansieringskontrakter for 4010 mio. EUR i 2000 (mod 4977 mio. EUR i 1999, et fald på 19%), hvormed det samlede finansierede beløb til dato stiger til 26666 mio. EUR. Faldet i indgåelsen af kontrakter har været særlig udtalt for de større projekters vedkommende (Essen) med et fald på 25% i forhold til 1999-tallene. Som eksempler på lån, der er godkendt i 2000, kan nævnes de belgiske og nederlandske strækninger af PBKAL (Paris, Bruxelles, Köln, Amsterdam og London) og de græske motorveje (Attica-ringvejen (E.S.S.I.), Egnatia Central, omfartsvejen ved Thessaloniki og PATHE-motorvejen ved Katerini).

I de central- og østeuropæiske lande indgik banken finansieringskontrakter vedrørende projekter i de 11 transportkorridorer, som blev godkendt af de fælleseuropæiske transportkonferencer på Kreta og i Helsinki, for 979 mio. EUR.

Inden for energisektoren blev der i 2000 godkendt nye lån i størrelsesordenen 299 mio. EUR til transeuropæiske gas- og elprojekter, hvorved det samlede beløb siden 1993 udgør 6353 mio. EUR. I 2000 blev der indgået kontrakter for 392 mio. EUR med henblik på sammenkoblingen af Italiens og Grækenlands elnet, det irske gastransmissionsprojekt og "Verbund Burgenland"-projektet i Østrig. Til sammenligning kan det oplyses, at det tilsvarende beløb i 1999 udgjorde 174 mio. EUR.

EIB tilvejebragte også i 2000 nye lån til de europæiske telenet, som ikke er omfattet af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet, idet banken godkendte nye lån i størrelsesordenen 1580 mio. EUR og indgik finansieringskontrakter i størrelsesordenen 2211 mio. EUR (2126 mio. EUR i 1999). Der er således siden 1993 og indtil dato indgået finansieringskontrakter for et samlet beløb på 15196 mio. EUR.

Tabel 8: EIB-långivning til TEN (mio. EUR)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	I alt
EU	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	50933
Transport	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	30516
Essen- projekter	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	11008
Energi	367	715	910	1415	854	393	174	392	5220
Essen- projekter	207	315	523	695	300	100	75	25	2240
Telecom	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	15197
CØEL	579	777	400	668	784	1507	1456	1494	7665

4.5. Garantier udstedt af Den Europæiske Investeringsfond (EIF)

(Yderligere oplysninger findes i bilag X)

De samlede EIF-forpligtelser for 2000 androg 1102,4 mio. EUR, hvoraf 807 mio. EUR vedrørte garantier, og 295,4 mio. EUR var relateret til aktietransaktioner.

EIF underskrev elleve garantiforretninger for infrastrukturprojekter i 2000 til i alt 238,9 mio. EUR. Af de elleve nye kontrakter, der blev underskrevet i årets løb, omhandlede fem projekter telekommunikation, tre omhandlede transportprojekter, og tre omhandlede energiprojekter.

Siden EIF's oprettelse er der stillet garantier for TEN-aktioner i elleve medlemsstater (Belgien, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige) og uden for EU, nemlig i Ungarn, Polen, Slovakiet, Den Tjekkiske Republik og den norske sektor i Nordsøen.

Tabel 9: EIF-lånegarantier til TEN-projekter (underskrevne forretninger i mio. EUR)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	1994-2000
TRANSPORT	75,6	85,2	302,6	55,0	72,0	265,8	117,5	973,7
ENERGI	207,7	11,9	270,2	3,8	4,5	-	83,75	581,9
TELEKOM	156,1	19,4	9,3	277,8	235,0	123,1	37,7	858,4
I ALT	439,4	116,5	582,1	336,6	311,5	388,9	238,9	2 414,0

De TEN-aktiviteter, som supplerer EIB's aktiviteter, er overført til sidstnævnte sammen med EIF's eksperthold. Den pågældende kontrakt blev underskrevet med EIB den 7. december 2000. Banken vil overtage fordelene ved den overførte portefølje, men også bære den ultimative risiko for transaktionerne, og EIF's rolle er dermed reduceret til formel kautionist.

4.6. Medlemsstaternes finansielle bidrag

EU's finansielle støtte til TEN udgør i de fleste tilfælde en lille del af de samlede omkostninger med undtagelse af visse projekter i "samhørighedslandene". Størstedelen af den finansielle støtte hidrører enten fra de offentlige myndigheder i medlemsstaterne eller, og det gælder især energi- og telekommunikation, fra den private sektor. Det er vanskeligt at komme i besiddelse af præcise eller meningsfyldte tal om medlemsstaternes udgifter til TEN.

4.7. Den finansielle infrastruktur i tredjelande

4.7.1. PHARE

I forlængelse af gennemgangen af PHARE-investeringsstrategien for Central- og Østeuropa blev der skabt en storinfrastrukturfacilitet (LSIF) for 1998 og 1999. I overensstemmelse med Kommissionens afgørelse (Agenda 2000) ydes Fællesskabets økonomiske bistand til CØE-landenes transportinfrastruktur fra 2000 via ISPA (se nedenfor).

4.7.2. CARDS

EU vedtog den 5. december 2000 et fællesskabsstøtteprogram benævnt CARDS til fordel for de lande, som deltager i stabiliserings- og associeringsprocessen: Albanien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Bosnien og Hercegovina, Kroatien og Forbundsrepublikken Jugoslavien. Den nye forordning omfatter perioden 2000-2006 med et samlet budget på 4,65 mia. EUR. Programmet vil ledsage og støtte de demokratiske, økonomiske og institutionelle reformer i de pågældende fem lande.

Hovedmålet med CARDS er at fremme det regionale samarbejde. I den sammenhæng er følgende mål udpeget: at reintegrere de lande, som deltager i stabiliserings- og associeringsprocessen, i de europæiske infrastrukturnet - transport, grænsekontrol og energi - og i de mere overordnede europæiske net, som f.eks. miljøbeskyttelse og bæredygtig udvikling (der skal indføjes specifikke mål i

CARDS-dokumentet om en regional strategi, som udarbejdes af Europa-Kommissionen i 2001).

4.7.3. TACIS

Den nye Tacis-forordning trådte i kraft den 21. januar 2000 og dækker perioden 2000-2006 med et samlet budget på 3318 mio. EUR. Med den nye forordning øgedes andelen af det årlige budget, som forbeholdes finansiering af investeringer, fra 10% til højst 20%.

Samarbejdet over landegrænser og herunder infrastruktur i grænseområder er fortsat en væsentlig sektor i forbindelse med finansiering af investeringer. Med henblik på at lette vareudveksling, handel og opkrævningssystemer ved grænserne lægger Kommissionen fortsat afgørende vægt på betydningen af grænseovergangenes funktion.

4.7.4. MEDA

MEDA-programmets udgifter til at forbedre middelhavslandenes tilknytning til EU er på nuværende tidspunkt begrænset til nogle få gennemførlighedsundersøgelser.

4.7.5. ISPA

I 2000 kunne det nye førtiltrædelsesinstrument ISPA implementeres for første gang. ISPA er skræddersyet med Samhørighedsfonden som model, og det sigter mod via 50% af sine budgetmidler at forbedre transportnettet af transeuropæisk interesse i de ti centraleuropæiske lande, som er kandidater til optagelse i EU. ISPA yder støtte på 520 mio. EUR om året til transportinfrastruktur fra 2000 til 2006.

I relation til TINA-nettet vil der blive lagt særlig vægt på de 10 fælleseuropæiske korridorer, som blev udpeget på ministerkonferencen på Kreta (1994) og i Helsinki (1997).

I transportsektoren bruger ISPA Kommissionens vurdering af transportinfrastruktur-behovene (TINA) i tiltrædelseslandene som referencegrundlag. Grundet forskellen mellem de vurderede udgifter til TINA-nettet, 91,6 mia. EUR frem til 2015, og bevillingerne til ISPA-transport på 3,6 mia. EUR frem til 2006 er det afgørende, at ISPA prioriterer behovene.

Som følge af udvælgelsesprocessen modtog den fælleseuropæiske transportkorridor IV størstedelen af støtten i 2000, hvor ni projekter og herunder syv jernbaneprojekter blev udvalgt langs denne korridor. ISPA's bidrag til denne korridor forventes at blive 518,3 mio. EUR af i alt 800 mio. EUR.

Der er opnået en rimelig ligevægt mellem jernbane- og vejprojekter, hvor 53% af bevillingerne til transportsektoren for 2000 blev tildelt jernbanesektoren og vejsektoren modtog 42%. Det er også kontrolleret, at de europæiske standarder er opfyldt for alle støttede transportformer, især på områderne interoperabilitet, signaler, sikkerhed og højst tilladt akseltryk for lastbiler på 11,5 ton.

Tilpasningen af infrastrukturen til de trafikale behov og fremskrivninger var et vigtigt element i udvælgelsen af ISPA-projekter i 2000. Der blev lagt særlig vægt på

at fjerne flaskehalse. Andre væsentlige opgaver gik ud på at håndtere miljøvirkninger og flerårige vedligeholdelsesordninger korrekt.

Forbedring af infrastrukturen har vist sig at være en nødvendig, men ikke tilstrækkelig betingelse for at sikre driften af effektive transportnet i modtagerlandene. Kundeorienterede kommercielle tjenester af god kvalitet, navnlig inden for jernbanetransport, blev betragtet som værende af væsentlig betydning. Der vil i den henseende blive skabt yderligere synergi mellem ISPA og PHARE. For øvrigt må flaskehalsproblemer, som ikke skyldes infrastruktur, bl.a. langsommelige grænseformaliteter, tages op sideløbende med politikker til udvikling af infrastruktur.

ISPA vil yde et betydeligt bidrag til de central- og østeuropæiske landes (CØEL's) indsats - navnlig med hensyn til det transportpolitiske arbejde og behovet for at styrke forbindelserne med det transeuropæiske net.

I Agenda 2000 understregede Kommissionen transportsektorens betydning for EU's førtiltrædelsesstrategi. CØEL udgør en afgørende forbindelse mellem EU, SNG og middelhavslandene. Regionens transportinfrastruktur er afgørende for konkurrenceevnen, den økonomiske vækst og beskæftigelsen i morgendagens EU.

I overensstemmelse hermed krævede Kommissionen, at hvert kandidatland skulle opstille en ISPA-transportstrategi med en skitse over, hvordan ISPA-midlerne ville blive anvendt, projekternes analysegrundlag og udvælgelsen af prioriterede projekter, som skulle støttes med dette instrument.

De 10 lande færdiggjorde deres strategier i maj-juni 2000 under hensyntagen til følgende kriterier:

- Styrkelsen af det transeuropæiske net, især inden for de ti multimodale fælleseuropæiske transportkorridorer, som den tredje fælleseuropæiske transportkonference i Helsinki gav sin tilslutning til i juni 1997, og med særlig vægt på at fjerne manglende forbindelsesled og flaskehalse.
- Investeringerne koncentrerer om disse korridorer som væsentligste prioritet og eventuelt til indfaldsveje til disse korridorer.
- Overholdelsen af ligevægten mellem de forskellige transportformer; en særlig indsats er påkrævet for at bremse jernbanetransportens fortsatte tilbagegang.
- Sikring af investeringernes finansielle bæredygtighed, navnlig hvad angår driften og vedligeholdelsen af infrastrukturen og herunder miljø- og sundhedsmæssige aspekter og overensstemmelse med *fællesskabsretten*.
- Overensstemmelse med VVM-direktivet og herunder den offentlige deltagelse.
- Nødvendigheden af at anvende ekstern finansiering for at give ISPA-midlerne en merværdi, navnlig med lån fra internationale finansieringsinstitutioner (IFI) - bl.a. EIB og EBRD.

Der er indgået forpligtelser for i alt 537 mio. EUR fra 2000-budgettet til transportprojekter, som modtog mere end 53% af de samlede ISPA-bevillinger (derudover modtog 39 miljøprojekter mere end 46% af 2000-budgettet).

Tabel 10: ISPA-midler til transportsektoren i 2000

Modtager-land	I alt EUR	Bane EUR	Vej EUR	Luft EUR	Andre^o EUR	I alt nr.
Bulgarien	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
Tjekkiet	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Estland	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Ungarn	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Letland	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Litauen	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Polen	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Rumænien	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Slovakiet	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Slovenien	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
I ALT	536 659 104	280 690 447	224 170 797	28 000 000	3 833 860	36

^o omfatter hovedsagelig programmer for teknisk bistand.

Tabel 11: Transportsektoren: Projekter pr. TINA korridor (finansieret i 2000)

Korridor	Antal projekter	ISPA midler EUR	% i alt af transportbudgettet 2000
Korridor 1	4	27 819 326	5,18
Korridor 2	2	72 282 461	13,47
Korridor 3	2	78 431 376	14,61
Korridor 4	9	163 193 570	30,41
Korridor 4-5	1	94 860	0,02
Korridor 5	1	12 331 000	2,30
Korridor 510	2	8 280 000	1,54
Korridor 5A	1	30 853 200	5,75
Korridor 6	1	10 051 734	1,87
Korridor 9	1	34 747 696	6,47
Korridor 9B	3	24 779 328	4,62
Korridor E-W	3	12 955 328	2,41
Ikke henført til korridor*	7	60 875 225	11,34
I ALT	37	536 695 104	

* Af flere grunde kan et projekt omhandle et område, som ikke kan henføres til en specifik TINA korridor. Hvis projektet f.eks. omhandler teknisk bistand til projektledelse, vil det ikke kunne henføres til en specifik TINA-korridor.

5. FINANSIERING AF TEN: ANDRE SPØRGSMÅL

5.1. TEN finansforordning - oprettelse af et flerårigt vejledende program for TEN-T (2001-2006)

Inden for rammerne af Agenda 2000-pakken enedes Europa-Parlamentet og Rådet i juni 1999 om at ændre forordning nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte til transeuropæiske net.

Som det fremgik af årsrapporten for 1999, er der fastsat en finansiell ramme for perioden 2000-2006 på 4.600 mio. EUR for alle tre TEN-sektorer. Af de 4.600 mio. EUR ville der blive tildelt ca. 4.170 mio. EUR til transportprojekter, 155 mio. EUR til energiprojekter og 275 mio. EUR til telekommunikationsprojekter.

Formålet med at oprette et flerårigt vejledende program for TEN-T for perioden 2000-2006 under den ændrede TEN finansforordning var at tage særlig hensyn til de store TEN-T-projekters finansieringsbehov. Ud over en videreførelse af støtten til de prioriterede "Essen"-projekter var det også hensigten at yde specifik støtte til netudviklingsprojekter, som sigter mod at fjerne flaskehalse, eller som går på tværs af landegrænser, sammen med forslag til intelligente transportsystemer (ITS) for vej-, jernbane- og lufttransport. Galileo er en betydningsfuld bestanddel af MIP. I forbindelse med revisionen af TEN-T-retningslinjerne og opstillingen af det flerårige vejledende program har samarbejdet mellem EF og den nationale TEN-T-ekspertgruppe om ITS til vejtrafikstyring ført frem til udpegelsen af 8 anvendelsesområder, hvor ITS kan indsættes i det transeuropæiske vejtransportnet i de 15 medlemsstater.

I forlængelse af dialogen mellem Kommissionen og medlemsstaterne om oprettelsen af de grundlæggende elementer af et TEN-T MIP, som f.eks. struktur, fleksible ordninger og vilkårene for forvaltning af programmet er der iværksat en forslagsindkaldelse i september 2000, som resulterede i mere end 200 bud, i hvilke der blev ansøgt om støtte på mere end 7 mia. EUR.

Det samlede beløb på 2 781 mio. EUR, som Udvalget for Finansiell Støtte til de Transeuropæiske Transportnet fik til opgave at programmere inden for rammerne af MIP 2001-2006, var resultatet af vurderingen af de indsendte bud, og det udgjorde cirka to tredjedele af budgettet for perioden, idet udvalget valgte at bevare en tilstrækkelig margen til årlige budgetbevillinger uden for MIP og til inddragelsen af nye transportprioriteter i forbindelse med den planlagte revision af programmet i 2003.

6. MEDDELELSER, EVALUERING OG FINANSKONTROL

6.1. Meddelelser

6.1.1. Kommissionens meddelelse om udvikling af EURO-ISDN

I overensstemmelse med artikel 10 i Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 2717/95/EF af 9. november 1995 offentliggjorde Kommissionen den 8. maj 2000 en meddelelse og forelagde den for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget¹⁴. Meddelelsen omfattede en overordnet evaluering af retningslinjerne for udvikling af EURO-ISDN (tjenesteintegreret digitalnet) som et transeuropæisk net (TEN-ISDN).

6.2. Evaluering

Inden for rammerne af "SEM 2000-programmet" (sund og effektiv forvaltning) lægger Kommissionen stor vægt på evalueringen af sine foranstaltninger.

6.2.1. Telekommunikation

I alt 33 projekter blev gennemgået den 7. maj og den 26. oktober 2000 (se bilag III). Revisorerne henstillede til i forbindelse med projektstøtten generelt at lægge særlig

¹⁴ KOM(2000) 267 endelig af 8.5.2000.

vægt på at udarbejde forretningsplaner og eventuelt foretage flere kontrolbesøg på stedet (dette er også henstillet af Revisionsretten i dennes særlige rapport).

Vurderingen af teleturismeprojekter

15 projekter samfinansieres af TEN-Telecom-budgettet i forlængelse af et fælles initiativ, som Generaldirektoratet for Informationssamfundet og Generaldirektoratet for Regionalpolitik iværksatte i 1997. Formålet er at forbedre kvaliteten af lokal information om turisme og SMV'er ved at skabe en kritisk masse af kompatibel og pålidelig information.

I april 2000 blev der foretaget en teknisk vurdering af 13¹⁵ af disse projekter med bistand fra eksterne eksperter (se bilag III). Hovedkonklusionen blev, at disse projekter bidrog væsentligt til at bane vejen for eEurope, idet de integrerer lokale tiltag på europæisk plan, men samtidig overholder nærhedsprincippet.

Midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-programmet

I overensstemmelse med kravene i artikel 14 i beslutningen om retningslinjerne og kravene om en systematisk evaluering af EU-programmerne i SEM 2000-initiativet udførte Kommissionen en midtvejsevaluering af TEN-Telecom-aktionen. Efter at have modtaget en positiv udtalelse fra Udvalget om retningslinjer på mødet den 15.-16. juli 1999 om det skitserede udbudsmateriale, offentliggjorde Kommissionen en forhåndsmeddelelse i EFT¹⁶. I begyndelsen af 2000 hyrede Kommissionen eksterne eksperter via de sædvanlige, åbne udbudsprocedurer. Kommissionen nedsatte endvidere et styrelsesudvalg med repræsentanter for interessegrupperne for at vejlede eksperternes arbejde og sikre deres uafhængighed.

Kontrahenten forelagde resultaterne og henstillingerne for TEN-Telecom Udvalgene for Finansiell Støtte og Udvalgene om Retningslinjer på mødet den 12. december 2000 (se afsnit 3.2.2 ovenfor). Den fuldstændige rapport findes på TEN-Telecom netstedet: www.ispo.cec.be/tentelecom. I det følgende opsummeres hovedresultaterne af denne uafhængige evaluering:

Midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-aktionen viser, at programmet er relevant og på rette spor. Det har potentiale til at udvikle en niche, hvor det kan skabe afgørende fremskridt. Det er strategisk godt placeret og har en relevant opgave med at føre transeuropæiske højrisiko (forretnings) projekter og resultater af forskningsprojekter frem til markedsintroduktion med en betydelig inddragelse af SMV. Programmets relativt beskedne størrelse er ikke en ulempe. Det giver snarere TEN-Telecom en smidighed, hvormed det kan følge den hastige udvikling i telesektoren, og et potentiale til at støtte eEurope-strategien. Set i forhold til projekternes risikofyldte karakter viser de foreløbige resultater og projektdeltagernes forventninger et godt markedsintroduktionspotentiale for mange projekter efter færdiggørelsen af den TEN-Telecom-finansierede projektfase.

¹⁵Det samlede antal TEN-Telecom-finansierede projekter inden for dette initiativ var oprindeligt 15; projektet vedrørende BRANDENBURG-D blev afbrudt inden vurderingen, idet det på grund af interne problemer var umuligt at opfylde kontrakten. CORSICA ON-LINE-projektet blev vurderet i maj 1999.

¹⁶ EFT S 230 af 26.11.1999.

Der er dog fortsat behov for at målrette aktiviteterne, hvis TEN-Telecom skal virkeliggøre sit potentiale. Aktionen breder sig over for mange områder, hvilket øger risikoen for ikke at nå tilstrækkeligt i dybden. Der er endvidere behov for en effektivisering af projekterne, navnlig hvad angår opstilling af forretnings- og investeringsplaner, ressourcetildeling til specifikke dele af et givet projekt samt yderligere at styrke projekternes transeuropæiske dimension.

6.2.2. *Transport*

TEN-T projektstyringen er integreret i de sektoransvarlige politiske enheder. På den måde sikres en nær sammenhæng med og et bidrag til Fællesskabets politikker og lovgivning. Udvalget og evalueringen påvirkes kraftigt af disse faktorer. Som eksempel kan nævnes, at der udover anvendelsesfasen, hvor alle projekter vurderes ud fra klassiske kriterier, er udført ex post-evalueringer for at vurdere overensstemmelsen med de oprindelige mål for alle ITS-projekter (Vejtrafikstyring) under TEN-T-budgetposten. I 2000 evaluerede Kommissionen 7 projekter med bistand fra eksterne eksperter, og der blev gennemført udførlig kontrol på stedet af to af projekterne (SERTI og VIKING) (Frankrig og Finland).

7. **EKSTERNE FORBINDELSER**

7.1. **Energi**

Hvad angår energinet, er de eksterne forbindelser koncentreret om introduktionen af konkurrence i sektoren og regulering af el- og naturgasmarkedene i de pågældende tredjelande.

Dette er i særlig grad tilfældet for de kandidatlande, som forbereder sig på vedtagelsen og gennemførelsen af fællesskabsretten på dette område, men andre tredjelande må indtage en lignende holdning.

Tilsyneladende er en åbning og regulering af energimarkedene en forudsætning for at kunne sikre en rentabel investering i energinet på de nye, konkurrenceprægede europæiske energimarkeder.

Etableringen og moderniseringen af energinettene er af stor betydning - specielt inden for naturgassektoren, hvor importafhængigheden er stor og voksende, og ikke kun for energiforsyningen i det nuværende EU, men også for den fremtidige, udvidede Union. I den henseende vil EU's afhængighed ikke ændres grundlæggende efter udvidelsen. Egnede sammenkoblede energinet er også væsentlige i lyset af kandidatlandenes nuværende deltagelse i det fremtidige indre marked for energi.

I TEN-Energi-retningslinjerne er der allerede udpeget gas- og elprojekter, hvori kandidatlandene inddrages. Der er fortsat ydet fællesskabsstøtte under TEN-Energi-programmet og PHARE til TEN-Energiprojekter, som er relateret til kandidatlandene.

Hvad angår det sydøstlige Europa og navnlig det vestlige Balkan har Den regionale finansieringskonference, der blev afholdt i Bruxelles den 29.-30. marts 2000, vedtaget en "**Hurtig startpakke**", som var udarbejdet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB), og som hovedsageligt fokuserede på infrastruktur og herunder adskillige projekter i energisektoren.

Europa-Kommissionen accepterede i forbindelse med den "**Hurtige startpakke**" at forberede et program, der skulle lanceres i 2001, til undersøgelse af den regionale infrastruktur. Europa-Kommissionen blev også udset til at opstille et strategipapir i 2001 om Sydøsteuropas transport- og energiinfrastruktur med særlig vægt på de fem lande, som deltager i stabiliserings- og associeringsprocessen.

7.2. Telekommunikation

Telekommunikationsinfrastrukturen og de tilknyttede nye telekommunikations-tjenester og -applikationer har en central betydning for nabolandenes samfundsøkonomiske udvikling og deres integrering med EU-landene. Mere specifikt giver disse faciliteter de central- og østeuropæiske lande (CØEL) samt landene i Middelhavsområdet mulighed for at modernisere og forbedre deres økonomi.

For at sikre kommercielle finansieringskilder til en udbygning af telekommunikationsinfrastrukturen er det nødvendigt, at der i forvejen forefindes et fair, gennemskueligt og stabilt regelværk for sektoren, velorganiserede operatører, et attraktivt forretningsmiljø og velforberedte investeringsforslag. Under alle omstændigheder er forudsætningen for en vellykket udbygning af telekommunikationssektoren, at regeringerne fører en hensigtsmæssig politik, hvad angår liberalisering og regelværk.

EU må derfor først og fremmest fremme de institutionelle forandringer, der er nødvendige for at overvåge sektoren og styrke lovgivningen. Hertil kommer, at der er gode muligheder for at forberede iværksættelsen af nye telekommunikationsapplikationer og -tjenester med en høj social og erhvervsmæssig værdi med udgangspunkt i erfaringerne fra TEN-Telecom-aktionen i Fællesskabet og fra det nylige Eumedis-initiativ under Meda-programmet.

Kommissionen skal endvidere så vidt muligt sikre, at EIB's og EBRD's investeringer ledsages af egnede lovgivningsreformer. Dette er opnået gennem opstillingen af et aftalememorandum mellem Kommissionen og EBRD, hvormed der er sikret en høring forud for enhver investering i telesektoren. De samme standarder anvendes for EIB-investeringer, som alle skal godkendes af Kommissionen. Kommissionen varetager forbindelser med andre internationale finansieringsinstitutioner, navnlig Verdensbanken, for at opnå tilsvarende mål. Teknisk bistand fra fællesskabsprogrammer som f.eks. Phare, Tacis og MEDA kan anvendes til at rådgive om lovgivningsreformer.

7.3. Transport

Foruden arbejdet med lufthavne med støtte fra TINA, PHARE, Tacis og CARDS er der med held anvendt midler til at udpege svagheder i flyvekontrollsystemerne (ATC) i disse lande og bistå dem med at planlægge det videre forløb. Med CARDS er der ydet støtte til kompletterende ATC-operationer, navnlig for Bosnien-Hercegovina. EIB og EBRD har vist interesse for disse aktiviteter, og de undersøger nu mulighederne. Der bør gøres en indsats for at videreføre denne udvikling.

En vellykket integration af kandidatlandene i en udvidet Union kræver ikke blot, at disse lande overtager den gældende fællesskabsret, men også, at de tilpasser deres transportinfrastruktur til de samfundsøkonomiske og miljømæssige behov inden for rammerne af den nødvendige udvidelse af det transeuropæiske transportnet. Selv om den overordnede strategi og de politiske prioriteter vedrørende udviklingen af

infrastruktur blev bibeholdt og styrket i disse lande, markerede 2000 en væsentlig ændring i EU's finansielle instrumenter, idet ISPA erstattede PHARE, og navnlig dettes LSIF-facilitet, som den væsentligste kilde til EU-støtte til investeringer i transportinfrastruktur.

Som følge heraf koncentrerede PHARE sig sidste år om teknisk bistand til en effektiv gennemførelse af fællesskabsretten på transportområdet og en tilsvarende opbygning af institutioner, samt om en begrænset støtte til de nationale programmer og programmerne for samarbejde over landegrænserne med hensyn til udvikling af regional eller lokal transportinfrastruktur, der ikke er støtteberettiget under ISPA.

Mange kandidatlande følger i stigende omfang eller har allerede implementeret og anvender TEN-retningslinjernes hovedprincipper og -mål, hvad angår til beslutninger om investering i transportprojekter, i deres lovgivning.

I Sydøsteuropa (det vestlige Balkan) støtter EU udviklingen af de fælleseuropæiske transportkorridorer (jernbane, vej og søvej), som er opstillet på den fælleseuropæiske transportkonference i Helsinki i 1997, og som forbinder det transeuropæiske transportnet med de central-, øst- og sydøsteuropæiske lande og fjernereliggende lande. Korridor IV, V, VII, VIII og X er af særlig strategisk betydning for de sydøsteuropæiske lande. Den Europæiske Union hjælper de pågældende lande med at udvikle deres transportinfrastruktur for at forbedre korridorerne og de net, der forbinder dem.

Den "**Hurtig startpakke**", der blev godkendt på Den regionale finansieringskonference for Sydøsteuropa, fokuserede hovedsagelig på infrastruktur og navnlig på vejnettet, der udgør 71% af den samlede infrastrukturpakke.

8. ANDRE EU-POLITIKKER MED EN TEN-DIMENSION

8.1. Miljø

Den fremgangsmåde, der er vedtaget med henblik på finansieringen af TEN-projekter i 2000, byggede på den forudsætning, at der ville blive stillet tilstrækkelige informationer til rådighed til at sikre, at TEN-projekter opfylder Fællesskabslovgivningen. Som følge heraf blev standardansøgningsformularerne for TEN-projekter ændret i december 1999 for i bilaget om miljølovgivning at indføje en særlig erklæring fra den myndighed, som har ansvaret for at overvåge Natura 2000-levesteder. Denne ændring var udformet til at lette den interne procedure i medlemsstaterne og dermed sikre TEN-projekters overensstemmelse Natura 2000 og især med kravene til beskyttelse af levesteder, som er foreskrevet i Habitatdirektivets artikel 6.

8.2. Forskning og udvikling

Under det fjerde rammeprogram for Det Europæiske Fællesskabs indsats inden for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1994-1998) omfattede adskillige særprogrammer aktiviteter, som bidrog til at udarbejde og gennemføre TEN-T-politikker. I disse projekter blev der arbejdet med emner som f.eks. støtte til beslutningstagning om infrastrukturprojekter, metoder til at opbygge transportobservatorier, og vurdering af TEN-politikkernes samfundsøkonomiske og miljømæssige dimensioner. Derudover er der foretaget mange pilotundersøgelser med henblik på at

anvende forskningsprojekternes resultater og henstillinger. De fleste af disse projekter er allerede afsluttet, og der findes sammenfatninger og resultater enten på extra-netstedet <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> eller på projektets eget netsted, der rummer links til extra-netstedet. Disse resultater har desuden bidraget til revisionen af Fællesskabets retningslinjer for udviklingen af transportnettet og til revisionen af den nye fælles transportpolitik, som det fremgår af hvidbogen.

Der er under det femte rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1998-2002) allerede iværksat mange projekter på centrale områder som f.eks. bæredygtig mobilitet og intermodalitet, landtransport og havteknologier, lufttransport, effektive energisystemer og tjenester for borgerne samt satellitnavigation (GALILEO). Vurderingen af TEN-T-politikker, forbedringen af infrastrukturen, opstillingen og forbedringen af kvantitative værktøjer til støtte for udarbejdelsen af politikker (transportinformationssystem, modeltjeneste og netværk af lufthavnsobservatorier) samt etableringen af diskussionsfora, der kan behandle emner af relevans for TEN-T-politikker og -projekter (ALP-NET, THINK-UP og EXPEDITE) er blevet udpeget som centrale mål inden for den samfundsøkonomiske forskning.

I forbindelse med SCENES-projektet er der udviklet en transportfremskrivningsmodel. Modellen er netværksbaseret og rummer en udførlig beskrivelse af TEN-T. Den omfatter alle 15 EU-medlemsstater og tiltrædelseslandene. Med uændret praksis "business as usual" forventes passagertransporten og godstransporten i det udvidede EU at vokse med henholdsvis 1,3% og 2,5% om året frem til 2010. Den internationale passagertrafik mellem EU og tiltrædelseslandene skønnes at ville vokse hastigt: 3,6% årligt. Selv om den EU-interne vejgodstransport kun forventes at stige med 1,1% årligt, vil den internationale vejgodstransport fortsat stige hastigt: med 2,9% EU-internt og op til 3,9% hvert år for handel mellem tiltrædelseslandene og EU. SCENES-modellen udvides for øjeblikket, så den forbindes med nationale transportmodeller og fremskrivninger (EXPEDITE og THINK-UP), og så det bliver muligt at vurdere de makroøkonomiske påvirkninger - BNP, beskæftigelse - af TEN og andre transportpolitikker (TIPMAC).

Med henblik på at afprøve, om der kan etableres et transportinformationssystem til støtte for den politiske beslutningstagning er det besluttet at iværksætte et praktisk forsøg under det fjerde rammeprogram: "Pilotprojekt vedrørende et alpinsk transportinformationssystem (ATIS)". Selv om denne undersøgelse blev udført på en begrænset del af alperregionen, belyste den ømtålelige politiske spørgsmål, som i høj grad er af fællesskabsinteresse. Undersøgelsens hovedresultat var den vellykkede samkøring af data om handel og transport fra forskellige kilder i alpepilotundersøgelsen, som blev gennemført i følgende faser: *a) Regionalisering (NITS2-niveau) af handelsstrømmene mellem lande opdelt på transportform og godskategori; b) Implementering af organisationsstrukturerne for handelsstrømmenes mest benyttede transportkæde; c) Implementering af den specifikke organisationsstruktur for handelsstrømmens transportkæde over Alperregionen; d) Fordeling af handelsstrømme over alpeovergange for alle transportkæders organisationsstrukturer; e) Vurdering af påvirkningerne i relation til transportpolitiske spørgsmål i Alperregionen (f.eks. prissætning og kombineret transport).*

Det arbejde, der blev udført i pilotprojektet, resulterede i, at der blev opstillet et potentielt nyttigt værktøj til udarbejdelse af politikker, og det blev eftervist, at det kunne støtte beslutningstagningen i forbindelse med udvikling af infrastruktur (f.eks.

Brenner-korridoren for TEN-T's vedkommende). Mulighederne for at udvide og forbedre ATIS-systemet vil blive drøftet i forbindelse med det tematiske net ALP-NET under det femte rammeprogram.

Det væsentligste resultat af MAESTRO er MAESTRO-retningslinjerne. Hovedformålet med retningslinjerne er at støtte beslutningstagningen i forbindelse med udvælgelsen, udformningen og evalueringen af pilot- og demonstrationsprojekter på transportområdet i Europa. MAESTRO-retningslinjerne slår bro over gabet mellem forskellige beslutningspunkter og evalueringsfaser i pilot- og demonstrationsprojekter, og de betragtes som det første sæt retningslinjer, der umiddelbart kan anvendes i et pilot- og demonstrationsprojekts samlede livscyklus. Retningslinjerne er udformet med en bred vifte af slutbrugere som målgruppe. I retningslinjerne er der udpeget fire centrale grupper, som afspejler brugerens rolle i pilot- og demonstrationsprojektprocessen og arten af de oplysninger, de har behov for med henblik på at kunne spille en mere effektiv rolle. Ud over at være rettet mod specifikke brugere er det også hensigten, at retningslinjerne skal kunne bruges i et mere generelt perspektiv.

Med retningslinjerne opdeles gennemførelsen af pilot- og demonstrationsprojekter i 3 faser:

1. **Inden projektet påbegyndes**, når brugerne definerer deres specifikke transportproblem og beslutter, om et pilot- eller demonstrationsprojekt er den mest egnede måde at søge at løse problemet på.
2. **Projektafviklingen**, når brugerne anvender MAESTRO-metoden til at løse de opgaver, der er forbundet med oprettelsen og gennemførelsen af projektet.
3. **Efter projektet**, når brugerne overvejer, hvorledes projektresultaterne udnyttes bedst muligt, og om projektet skal videreføres i fuld målestok.

Programmet om informationssamfundets teknologier (IST) blev gennemført under det fjerde og femte F&U-rammeprogram. I 2000 er der sket store fremskridt inden for europæisk politik med eEurope-initiativet, som skaber fremdrift mod informationssamfundet, og med det "europæiske forskningsrum", som viser vejen mod fremtidige rammestrukturer. IST har vist sig at være i god overensstemmelse med disse politiske områder. I en bedømmelse af IST-programmets kvalitet peges på håndgribelige bidrag og de politiske virkninger, som denne forskning allerede har haft. Visse fremskridt og resultater er sammenfattet nedenfor opdelt på hovedområder:

8.2.1. Systemer og tjenester for borgerne (Nøgleaktion I-KAI)

Der opnås fortsat gode resultater fra *Telematikapplikationsprogrammet*:

- I *sundhedssektoren* er der fremstillet transportable, fuldt funktionsduelige telemedicin-arbejdsstationer, og der er etableret en online, standardiseret europæisk database for organtransplantationer (TELEINVIVO og RETRANSPLANT). På området "personer med særlige behov" er der udviklet særlige grænseflader, hvormed ældre og handicappede hjælpes til at udnytte mobil- og Internetmulighederne (MORE og WAI), og der er gjort fremskridt i forbindelse med avancerede, automatiske kørestole (TRANSWHEEL).

- Flersprogede, digitale platforme med henblik på samarbejde i *offentlige administrationer*, som skaber nye modeller for levering af serviceydelser, er blevet demonstreret i større og mindre byer og i regioner i hele Europa (CITIES, NET FOR NETS m.fl.).
- På miljøområdet er der med vellykkede projekter demonstreret nøjagtig, tidstro overvågning af vandkvaliteten i stor målestok, og der er tilvejebragt europadækkende miljødata til borgerne og kystzoneforvaltning (INION, IRENIE og THESIS).

Inden for *transport og turisme* er der med vellykkede projekter tilvejebragt multi-modal rejseinformation, integreret vejtransportstyring, standardiserede elektroniske afgiftsopkrævningssystemer og kommercielle produkter til det spirende aeronautiske telenet, og der er desuden demonstreret muligheder for at integrere tjenester for turismen (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN og EU-SPIRIT).

8.2.2. Nye arbejdsmetoder og elektronisk handel (KA II)

Arbejdet i nøgleaktion II tager udgangspunkt i en vision om en global netværksøkonomi, hvor forbrugere, arbejdstagere og virksomheder kan agere sammen på en helstøbt og dynamisk måde med hjælp fra en infrastruktur, som fremmer såvel tillid som fortrolighed. Målet med denne nøgleaktion er at bane vejen for, at EU kan høste frugterne af denne vision og i den forbindelse øge sine virksomheders konkurrenceevne, og borgernes medbestemmelse (som forbrugere, arbejdstagere og iværksættere) samt skabe en mere bæredygtig økonomi. Det er i den sammenhæng væsentligt at inddrage forskningen og udviklingen af arkitektur og løsninger, der lægger vægt på interoperabilitet.

8.2.3. Multimedieindhold og -værktøjer (KA III)

Der er gjort gode fremskridt inden for projekter, som omhandler digitale biblioteker; tilegnelse af kompleks viden og færdigheder; virtuelle uddannelsessamfund; flersproglighed; naturlig og multimodal interaktivitet; tværsproglig vidensmanagement; intelligent interaktiv informationsformidling. Det internationale samarbejde blev yderligere styrket på de fleste KAIII-områder med fælles workshops med deltagelse af aktører fra USA, Rusland og associerede lande. Kontoret med ansvar for applikationer vedrørende kulturarven har underskrevet en samarbejdsaftale med Digital Libraries Division of the National Science Foundation (USA), der skal omfatte samarbejdsaktiviteter på området digitale biblioteker i lighed med en lignende synkronisering mellem Foundation's Intelligent Systems Division og Human Language Technologies Unit i 1999. KAIII bidrager til EF's uddannelses- og kulturpolitikker (jf. "eLearning - Overvejelser om fremtidens uddannelse", SOCRATES og LEONARDO, MEDIA-programmerne, Kultur 2000-programmet), til eEurope handlingsplanen (50% af de igangværende KAIII-projekter bidrager allerede til *eEurope*, navnlig til aktionslinjerne vedrørende en videnbaseret økonomi og digitalt indhold) og til opfølgingsprogrammet til INFO2000 og MLIS. Opmærksomhedsskabende foranstaltninger og udbredelse er indtil videre begrænset til opbygning af en levedygtig tilstedeværelse på Internettet og en aktiv deltagelse hovedsageligt i internationale begivenheder (f.eks. bogmessen i Frankfurt, Milia 2000 o.s.v.), men aktiviteten på disse områder forventes at tage fart i løbet af 2001.

8.2.4. Væsentlige teknologier og infrastrukturer (KA IV)

I forbindelse med denne aktion gives der støtte til projekter om:

- Jordbaserede trådløse og integrerede *satellitnetværk*, systemer og tjenester, som ofte omhandler det indbyrdes samarbejde mellem jordbaserede net og satellittransmissioner.
- Databehandling, kommunikation og **netværk, programmérbare** Virtuelle Private Net (VPN), kommunikationsfaciliteter i indlejrede (Web) systemer, interaktive gateways, netværksmanagement og konvergens mellem faste og mobile net samt basisnet.
- Software, systemer og tjenester, hvor der er lagt særlig vægt på distributed software udvikling og slutbrugertjenester samt free / open source software.
- Simulering med fokus på en tidstro dimension i stor skala, og på visualisering og grænseflader, som slår bro over gabet mellem de reale og virtuelle verdener samt på interoperabilitet mellem audio-visuelle tjenester på forskellige net og mellem forskellige metadatasystemer.
- Mobile og personlige kommunikationsfaciliteter og systemer: arbejde med henblik på at opfylde målet om integration af forskellige radio- og netadgangsteknologier, som på længere sigt bidrager til udviklingen af fjerdegenerations trådløse systemer og til den nødvendige udvikling af systemer og net, der kan omkonfigureres med software.

8.2.5. Forskningsnetværk

De to mål med denne aktionslinje er:

- at opgradere det europæiske backbone for forskning til gigabit/sek -kapacitet. Lanceringen af GEANT netværket er en betydelig milepæl i handlingsplanen *e-Europe 2000*;
- at lette vilkårene for avancerede netværksbaserede applikationer med test-beds, som er nødvendige for at afprøve, validere og demonstrere nye teknologier og tjenester under virkelighedstro forhold. Dette opnås i kraft af arbejdet i de 11 projekter, der er iværksat i 2000. De vigtigste områder inden for forskningsnet-samarbejde er optisk terabitkommunikation (ATRIUM), næste generations netsamarbejde (NGN Lab), adgangsteknologier (TORRENT og MOICANE), Ipv6 (LONG, 6WINIT og SEQUIN), grid-teknologier og -applikationer (EUROGRID, DATGRID og DAMIEN) og virtuelle samfund (SCHOLNET og MOICANE).

Der findes yderligere oplysninger om IST-projekter på IST-netadressen: <http://www.cordis.lu/ist/>

9. AFSLUTTENDE BETRAGTNINGER

Den årlige beretning om transeuropæiske net for 2000 indeholder en udførlig redegørelse for udviklingen af de transeuropæiske net og den tilhørende finansielle støtte fra forskellige kilder i Fællesskabet. Trods det, at situationen budgetmæssigt

set er gunstig, har Kommissionen påvist en række svagheder og mangler bl.a. i forbindelse med gennemførelsen af TEN-transport, og disse må afhjælpes i de kommende år.

Hvad TEN-transport angår, er et af de mest kritisable forhold, som har kendetegnet transportsektoren i de forløbne år, den markante stigning i vejgodstransporten og den dramatiske nedgang i andre transportformers - især jernbanernes - andel af transporten, og dette medfører en stadig større ubalance mellem transportformerne. De tunge erhvervskøretøjer og personbiltrafikken har skabt overbelastning på de transeuropæiske vejnet, på den regionale infrastruktur og i byerne samt alvorlige påvirkninger af miljøet og livskvaliteten for millioner af EU-borgere.

På trods af, at medlemsstaterne har foretaget betydelige investeringer - ofte kombineret med fællesskabsmidler - i jernbanenettet, er der konstateret store forsinkelser i gennemførelsen, navnlig i forbindelse med større, grænseoverskridende projekter. Ud fra den nuværende gennemførelsestakt vil nogle af de store projekter, som er nævnt i TEN-T-retningslinjerne af 1996, ikke kunne færdiggøres inden fristen i 2010. Det forventes at ville tage mindst 15 år at færdiggøre de specifikke projekter, der er opstillet i bilag III til disse retningslinjer. Blandt disse projekter noteres der væsentlige forsinkelser for forbindelserne over Alperne (Lyon-Torino og Brenner). Disse forsinkelser skyldes betydelige vanskeligheder i forbindelse med planlægningen, koordineringen og finansieringen af grænseoverskridende transeuropæisk infrastruktur såvel som manglende politisk interesse for disse projekter i forhold til rent nationale projekter.

Jernbanetransportnettet råder over begrænset kapacitet til at absorbere en stigning i de transeuropæiske trafikstrømme, hvilket gør det mindre attraktivt at benytte jernbaner til godstransport. Flaskehalse i jernbanenettet påvirker cirka 10% af TEN-T-nettet. Der er problemer i transitkorridorerne mellem Nord- og Sydeuropa, i Alperne og i Pyrenæerne, hvor de franske og spanske net ikke er indbyrdes kompatible på grund af forskellige sporvidder. Jernbaneknudepunkter, hvor forskellige trafik kategorier mødes, påvirkes også i alvorlig grad af flaskehalse, og de udgør en af de væsentligste hindringer for udviklingen af banegodstransporten. I den nærmeste fremtid kunne jernbanekorridorerne mellem øst og vest også blive påvirket af overbelastning i betragtning af den forventede stigning i handelen mellem Fællesskabet og kandidatlandene.

For at afværge disse problemer og imødegå det kommende årtis udfordringer på transportområdet har Kommissionen entydigt udpeget jernbanesektoren og herunder især finansieringen af jernbaneinfrastruktur som en af sine væsentligste prioriteter. Siden TEN-finansforordningen blev vedtaget i midten af 1990'erne, er der givet forrang til jernbanesektoren på TEN-T-budgettet. I 2000 blev cirka to tredjedele af budgettet anvendt på jernbaneprojekter; dette mål er i fuld overensstemmelse med Europa-Parlamentets henstillinger. Disse tal omfatter også støtte til trafikstyringsprojekter, som er en af de sektorer, hvor der er behov for forbedringer for at etablere et fuldt interoperabelt jernbanenet.

Dog er jernbanesektoren tidligere ikke blevet prioriteret i samme grad af andre EU-fonde, bl.a. strukturfondene trods Fællesskabets klare politiske retningslinjer om at tilstræbe en mere bæredygtig mobilitet siden begyndelsen af 1990'erne.

Det transeuropæiske vejnet er også overbelastet, men anlægget af flere transeuropæiske veje med høj kapacitet (når der ses bort fra behovet for at forbinde fjerntliggende indlandsområder) vil ikke forbedre situationen betydeligt. Dette alternativ udgør kun en sidste udvej, som dog snart vil kunne føre til øget overbelastning. Den virkelige udfordring består i at overføre væksten i godstransport over store afstande fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, som f.eks. jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart. En retablering af denne balance via trafikoverflytning forekommer at være den eneste holdbare løsning på lang sigt. Det vil kræve en bedre udnyttelse af den bestående kapacitet (som er betydelig, hvad angår indre vandveje og søtransport) og færdiggørelsen af de manglende forbindelser samt en mere effektiv intermodal transport.

Der er derfor behov for en mere koordineret planlægning - skønt dette fortsat påhviler de enkelte medlemsstater - og finansiering i fremtiden, hvor fællesskabsstøtten rettes mod mere miljøvenlige transportformer på de væsentligste TEN-korridorer (med den kommende udvidelse for øje), og hvor støtten koncentrerer om et mere begrænset antal projekter, hvor den økonomiske rentabilitet er lav, men hvor merværdien for de transeuropæiske net er høj.

Det forekommer nødvendigt at udvikle både TEN-T-retningslinjerne, som indeholder reglerne for, hvilke projekter der kan modtage fællesskabsstøtte, og forvaltningen af fællesskabets finansiering. Europa-Parlamentets og Rådets igangværende revision af retningslinjerne bør sigte mod at udpege et mindre antal betydelige projekter i lighed med de specifikke projekter (de såkaldte 14 "Essen"-projekter, der er vedføjet de nuværende retningslinjer) eller tematiske prioriteter, der er udformet med henblik på en bæredygtig udvikling af de væsentligste TEN-korridorer. Der bør også tilstræbes i højere grad at forpligte de berørte myndigheder. Som en del af denne proces skal en første ændring af TEN-T-retningslinjerne vedtages ved udgangen af 2002.

Hvad angår TEN-finansieringen over TEN-T-budgettet, trådte den nye finansforordning i kraft i 1999. Med denne forordning blev der indført et nyt finansforvaltningsinstrument, der skal støtte TEN-projekter: det vejledende flerårige program (MIP), som er et værktøj, der har til formål at samle op til 75% af det samlede budget - 4,17 mia. EUR - for perioden 2001-2006 om specifikke prioriteter. Disse er enten de specifikke projekter (de 14 "Essen"-projekter) eller andre projekter, som har høj prioritet og indebærer en merværdi for EU som f.eks. "flaskehalse i jernbanesektoren", "grænseoverskridende" forbindelser eller "intelligente transportsystemer".

Der kunne på kort sigt føjes andre grupper af projekter til denne liste - sikkerhed (for alle transportformer) og interoperabilitet bør være blandt de nye prioriteter. Derudover bør der gives højere prioritet til udviklingen af et "dedikeret" banegodstransportnet. Banegodsinfrastrukturen har altid lidt under en lav prioritering i forhold til passagertransport. Resultatet er, at passagertransporten ad jernbane - navnlig højhastighedsnettet - er yderst konkurrencedygtigt i forhold til vej- og lufttransport, hvorimod banegodstransporten står svagt og taber markedsandele. Derudover giver MIP projektinitiativtagere en sikkerhed for, at der vil blive stillet midler til rådighed - på et vejledende, flerårigt grundlag, men på entydige vilkår. En "ramme"-afgørelse blev vedtaget den 18. december 2000, og den tilvejebragte et klarere billede af budgettet for perioden 2001-2006 og sikrede den fortsatte samfinansiering over en lang periode (dette var ikke tilfældet tidligere, idet

afgørelser om støttetildeling blev truffet for et år af gangen). Dette finansierings-"værktøj" er ekstremt vigtigt, især for de større infrastrukturprojekter.

Spørgsmålet om finansierings omfang kan behandles i denne fase. Forordning 2236/95, der er ændret ved forordning 1655/99, gør det muligt at finansiere op til 50% af de samlede omkostninger til forundersøgelser og op til 10% af anlægsarbejdet. Uanset fællesskabsstøttens katalyserende rolle viser erfaringerne, at for nogle projekters vedkommende, og herunder især grænseoverskridende jernbaneprojekter, er det nuværende støtteniveau ikke tilstrækkeligt attraktivt til at give en løftestangseffekt og tiltrække privat kapital - partnerskab mellem den offentlige og den private sektor (PPP) - trods gunstige trafikfremskrivninger. Stigningen i fællesskabsstøttens maksimale andel, der ikke er taget i betragtning i den nye finansforordning, er derfor af særlig betydning, og der er behov for at tage hensyn til dette i nær fremtid.

Finansieringen er fortsat det centrale element i opbygningen af et mere konkurrencedygtigt jernbanenet. Dog må man ikke undervurdere andre transportformer - indre vandveje og nærskibsfart - som har stor ledig kapacitet, men som kræver investeringer for at forbedre forbindelserne til landtransporten. Disse transportformer fortjener mere opmærksomhed både fra medlemsstaternes og Kommissionens side.

Fællesskabsmidler (støtte eller lån) er imidlertid langt fra tilstrækkelige til at finansiere hele den nødvendige TEN-infrastruktur. Udgifterne til denne infrastruktur beløber sig til 400-500 mia. EUR alene i Fællesskabet, og hertil skal der lægges 100 mia. EUR til forbindelserne til kandidatlandene og deres interne net. Finansiering af større infrastrukturanlæg udelukkende med offentlige midler (og herunder fællesskabsmidler) er blevet stadig vanskeligere, og rent private investeringer har vist deres begrænsninger og tiltrækker ikke potentielle investorer. Der bør udvikles alternative løsninger, som kombinerer offentlige og private midler, hvor risiciene spredes, men hvor der samtidig findes et vist "sikkerheds"-niveau for de private investorer. Kommissionen udviklede i 1997 den første PPP-fremgangsmåde på foranledning af kommissær Kinnock. Den nuværende udformning af PPP virker dog fortsat ikke tilstrækkeligt attraktiv i forbindelse med transportprojekter. Udviklingen af en fællesskabsramme for en gradvis gennemførelse af afgifter for brug af infrastruktur forekommer at være en lovende metode til at afhjælpe manglen på offentlig finansiering og tiltrække private investorer. Der er derfor behov for en sådan ramme i sammenhæng med innovative metoder til at finansiere transportprojekter, og Kommissionen vil i nær fremtid forelægge forslag herom. Et godt eksempel på denne nye finansieringsmetode er Øresundsbroen - den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige - som modtog støtte fra TEN-T-budgettet og blev taget i brug i august 2000.

Trods betydelige fremskridt med gennemførelsen af TEN-T findes der dog mange udestående opgaver. Udviklingen af TEN-T-net er og vil i de kommende år fortsat være en af Fællesskabets største udfordringer. Transportinfrastruktur vil sandsynligvis blive en af de søjler, der kan bygge "broer" mellem Fællesskabet og tiltrædelseslandene, og give befolkningen mulighed for at rejse og sikre bevægeligheden for gods og idéer henover de tidligere grænser. Etableringen af infrastruktur er imidlertid en væsentlig - men ikke den eneste - betingelse for at sikre nettets gnidningsløse funktion. Der er behov for en hensigtsmæssig anvendelse af infrastrukturen og en tjeneste af høj kvalitet, hvilket kun kan opnås med et integreret

og åbent transportmarked. Dette er forudsætningen for at nå frem til et højt samfundsøkonomisk afkast af de betydelige investeringer, der er brug for inden for nogle transportformer, bl.a. jernbanesektoren. Der er også behov for en entydig definition af transport- og netstrategien samt samarbejde og koordinering inden for Fællesskabet.

Endelig må man nævne GALILEO-projektet, der forventes at få stor betydning for transportsektoren.

Det er helt klart et tværnationalt projekt, som repræsenterer det første satellitpositionsbestemmelses- og navigationssystem, der er udviklet til civile formål. Det Europæiske Råds konklusioner i Köln, Feira og Nice understreger dette projekts strategiske betydning i politisk, økonomisk og teknologisk henseende. I politisk henseende har Den Europæiske Union til hensigt at udvikle et system, der er i stand til at opfylde behovet for præcision, pålidelighed og sikkerhed samt at sikre sin uafhængighed af det amerikanske monopol. I økonomisk henseende vil udviklingen af markedet for applikationstjenester på grundlag af GALILEO-systemet medføre betydelige fordele. Endelig vil GALILEO i teknologisk henseende åbne mulighed for, at EU's industri kan opnå uafhængighed på det pågældende område.