



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.8.2003
KOM(2003) 442 endelig

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

**TRANSEUROPÆISKE NET
ÅRSBERETNING 2001**

{SEC(2003) 849}

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sammenfatning: oversigt over TEN i 2001.....	5
1. Situationen for specifikke projekter.....	11
1.1. Energi.....	11
1.2. Telekommunikation.....	11
1.3. Transport.....	11
2. Nye retningslinjer og udviklinger; lovgivning; TEN-udvalg og den fælles ekspertgruppe.....	13
2.1. Nye retningslinjer og udviklinger.....	13
2.1.1. Energi.....	13
2.1.2. Telekommunikation.....	14
2.1.3. Transport.....	15
a) Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik.....	15
b) Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet.....	16
c) Det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS).....	17
d) "Jernbaneinfrastrukturpakken".....	18
e) Flyvekontrol (ATM).....	19
f) Lufthavne.....	20
2.2. Lovgivning.....	20
2.2.1. Revision af TEN-finansforordningen.....	20
2.2.2. Revision af TEN-E-retningslinjerne.....	21
2.2.3. Revision af TEN-Telecom-retningslinjerne.....	22
2.2.4. Revision af TEN-T-retningslinjerne.....	22
2.3. Energi, telekommunikation og transportudvalg; fælles ekspertgruppe.....	23
2.3.1. Energi.....	23
2.3.2. Telekommunikation.....	23
2.3.3. Transport.....	23
2.3.4. Den fælles ekspertgruppe (Transport/miljø).....	24
3. Finansiering af TEN.....	24
3.1. Energi.....	24
3.2. Telekommunikation.....	25

3.3.	Transport	25
3.4.	IDA.....	27
3.5.	Strukturfondene og Samhørighedsfonden.....	27
3.5.1.	EFRU	28
3.5.2.	Samhørighedsfonden.....	28
3.6.	Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB).....	29
3.7.	Medlemsstaternes finansielle bidrag.....	31
3.8.	Den finansielle infrastruktur i tredjelande.....	32
3.8.1.	Phare	32
3.8.2.	Cards	32
3.8.3.	Tacis	33
3.8.4.	Meda	33
3.8.5.	Ispa	33
4.	Finansiering af TEN: andre spørgsmål	37
4.1.	Det flerårige vejledende program for TEN-T (2001-2006)	37
4.2.	TEN-T-budgettet uden for MIP	40
4.3.	TEN-risikokapitalfaciliteten.....	40
5.	Evaluering	42
5.1.	Energi.....	42
5.2.	Telekommunikation	42
5.3.	Transport	43
6.	Eksterne forbindelser	43
6.1.	Energi.....	43
6.2.	Transport	44
7.	Andre EU-politikker med en TEN-dimension	48
7.1.	Miljø.....	48
7.2.	Forskning og udvikling	48
7.3.	Konkurrence.....	50

TABELFORTEGNELSE

Tabel 1: EU's finansielle støtte til TEN i 2001 (<i>mio. EUR</i>)	10
Tabel 2: Transeuropæiske energinet - forpligtelser (<i>mio. EUR</i>)	24
Tabel 3: TEN-T 2001 – Finansiell støtte og antal foreslåede foranstaltninger efter kategori... 26	
Tabel 4: TEN 2001 – foreslåede foranstaltninger og foreslået støtte efter type og form.....	26
Tabel 5: Transportformer	27
Tabel 6: Støtte ydet via Samhørighedsfonden til TEN-Transport, efter land	28
Tabel 7: TEN-finansieringsafgørelser truffet i 2001 under Samhørighedsfonden, efter land og transportform, i %	29
Tabel 8: EIB-långivning til TEN (<i>mio. EUR</i>).....	31
Tabel 9: Ispa-budget 2001 – Transportsektor, efter delsektor	34
Tabel 10: Ispa-budget 2001: forpligtelser efter land	34
Tabel 11: Ispa-støtte til transportprojekter vedtaget i 2000 og 2001	35

SAMMENFATNING: OVERSIGT OVER TEN I 2001

Kommissionen forelægger hermed "Transeuropæiske net (TEN) – Årsberetning 2001" for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget i henhold til artikel 16 i forordning nr. 2236/95 som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1655/99 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske net.

2001 var det første år for gennemførelsen af det flerårige vejledende program (MIP) for TEN-transport (2001-2006), der blev oprettet under TEN-finansforordningen (Rådets forordning nr. 2236/95). MIP oprettedes med henblik på at strømline og forbedre styringen af det transeuropæiske transportnet: Det består af igangværende prioriterede "Essen-projekter" plus de nye politikprioriteter, dvs. Galileo-projektet, fjernelsen af flaskehalse i TEN-T-jernbanenettet, grænseoverskridende projekter og intelligente transportsystemer for vej- og lufttransport. Nærmere detaljer vedrørende MIP er indeholdt i afsnit 4.1 og bilag X.

1. KONKRETE FREMSKRIDT, HVAD ANGÅR SPECIFIKKE PROJEKTER

Energi: Ved udgangen af 2001 var seks prioriterede projekter idriftsat, ét var under anlæg, og tre befandt sig i en omdefinierungs-/godkendelsesfase.

Telekommunikation: Der blev lagt øget vægt på forretningsplaner gennem BPS-støtteprojektet (Business Planning Service), gennem hvilket der blev ydet rådgivning til projektdeltagerne med henblik på at hjælpe dem med at afhjælpe denne mangel.

Transport: 2001 kan beskrives som et succesfuldt år, hvad angår gennemførelsen af de 14 projekter, der blev identificeret af Det Europæiske Råd i Essen. To af disse projekter blev gennemført; størstedelen af de øvrige skred planmæssigt frem, og kun nogle enkelte oplevede problemer eller forsinkelser.

Nærmere detaljer er indeholdt i kapitel 1 og i bilagene.

2. NYE RETNINGSLINJER OG UDVIKLINGER; LOVGIVNING; TEN-UDVALG OG DEN FÆLLES EKSPERTGRUPPE

Kommissionen fremlagde den 2. oktober et forslag til ændring af TEN-finansforordningen, nemlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets støtte inden for transeuropæiske net.

Endvidere identificerede Kommissionen efter offentliggørelsen af sin meddelelse om europæisk energiinfrastruktur (KOM(2001) 775) en række mangler i det transeuropæiske energinet. Det blev derfor besluttet at udvide forslaget (inklusive den maksimale støttesats på 20%) til også at omfatte prioriterede energiprojekter.

Energi:

Kommissionen fremsatte den 20. december 2001 forslag til ændring af beslutning nr. 1254/96/EF om opstilling af et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet.

En meddelelse om europæisk energiinfrastruktur (KOM(2001) 775 endelig) blev offentliggjort den 20. december 2001.

Udvalget for finansiel støtte til TEN-E afholdt et enkelt møde i 2001.

Telekommunikation:

Kommissionen afsluttede en vurdering af gennemførelsen af beslutning nr. 1336/97/EF i perioden juli 1997 til juni 2000. På dette grundlag fremsatte Kommissionen den 10. december 2001 forslag til en ændring af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet.

Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske telenet afholdt tre møder.

Transport:

1. Nye retningslinjer og udviklinger:

- Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik: Kommissionen vedtog i september 2001 hvidbogen "Europæisk transportpolitik frem til 2010 – De svære valg". I hvidbogen foreslås et program på ca. 60 foranstaltninger, der vil gøre det muligt gradvis at afkoble væksten i transporten fra væksten i BNP, således som det anbefales i den strategi for bæredygtig udvikling, der blev vedtaget af Det Europæiske Råd i Göteborg i juni 2001.
- Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet: Interoperabilitet i jernbanenettet er et af de vigtigste instrumenter for en politik til integrering af de nationale konventionelle jernbanenet, således at de internationale tjenester bliver mere konkurrencedygtige. Hvad angår højhastighedsnettet, opfyldte Kommissionen dette mål i 1996 gennem vedtagelsen af et direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Det væsentligste mål med direktiv 2001/16/EF, som blev vedtaget den 19. marts 2001, var gennem få ændringer at udvide de mekanismer, der blev etableret for højhastighedsnettet, til det konventionelle net.
- Det europæiske jernbanetrafficstyringssystem (ERTMS) er et paraplyprogram, der samler de tre hovedstrømninger med hensyn til udviklingsaktivitet inden for kontrol/styring og signalsystemer (ERTMS/ETCS), telekommunikation (GSM-R) og trafikstyring (ERTMS/ETML). Alt i alt skred arbejdet fornuftigt frem i 2001, både hvad angår de horisontale og de vertikale strømninger.
- "Jernbaneinfrastrukturpakken": Kommissionen fremlagde i 1998 tre jernbaneinfrastrukturforslag ("infrastrukturpakken"). Disse tre direktiver godkendtes af Rådet den 20. december 2000 og af Europa-Parlamentet under en "mini-mødeperiode" den 1. februar 2001. De offentliggjordes den 15. marts 2001 og trådte i kraft samme dag. Medlemsstaterne fik to år til at gennemføre dem.
- Flyvekontrol (ATM): TEN-T-programmet er et vigtigt finansielt instrument, der støtter gennemførelsen af et effektivt transeuropæisk net, som omfatter de nationale ATM-systemer, især gennem fremme af interoperabilitet, sammenkobling og tekniske fremskridt.

- Lufthavne: I overensstemmelse med de prioriteter, der er fastsat for lufthavnspolitikken, som også fremgår af Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik, er der blevet lagt en særlig vægt på fremme af intermodalitet og miljøbeskyttelse. Fem ud af de otte nyligt støttede projekter vedrører da også intermodaliteten mellem luft- og jernbanetransport.

2. Lovgivning:

- Revision af TEN-finansforordningen: Med henblik på at tackle de umiddelbare udfordringer, der er beskrevet i hvidbogen, fremsatte Kommissionen den 2. oktober 2001¹ forslag² til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net med henblik på at øge den maksimale sats for fællesskabsstøtte i ekstraordinære tilfælde fra 10 til 20%.
- Revision af TEN-T-retningslinjerne: Kommissionen fremsatte den 2. oktober 2001 forslag til ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Forslaget, der er indeholdt i hvidbogen, koncentrerer investeringerne på nogle få horisontale prioriteter og et begrænset antal specifikke projekter.

3. Transportudvalg: Udvalget for finansiel støtte til transport afholdt tre møder, og udvalget for TEN-T-retningslinjerne afholdt et enkelt møde i løbet af 2001.

Den fælles ekspertgruppe (vedrørende transport og miljø): Det Europæiske Råd i Cardiff i juni 1998 opfordrede Rådet (transport, energi, landbrug) til at udvikle strategier til fremme af miljøintegration og bæredygtig udvikling på deres respektive politikområder. Som svar på opfordringen udviklede Rådet (transport) en sådan strategi for transportsektoren, og strategien blev godkendt på samlingen i oktober 1999. Rådet foreskrev samtidig, at der skulle gennemføres en regelmæssig evaluering af strategien på basis af rapporter fra Kommissionen; den første af sådanne evalueringer skulle finde sted senest i juni 2001.

3. FINANSIERING AF TEN

Bevillingerne under TEN 2001-budgettet udgør:

- transport: 563 mio. EUR
- energi: 19 mio. EUR
- telekommunikation: 30,4 mio. EUR.

Med hensyn til en detaljeret oversigt over Fællesskabets finansiering af TEN i 2001 henvises til tabel 1-5.

¹ KOM (2001) 545.

² Ændret ved KOM (2002) 134. Ændret af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen i juli 2002. Forslagene drøftes i øjeblikket med de økonomiske rådgivere ved de faste repræsentationer i Bruxelles.

En række foranstaltninger inden for transeuropæiske net blev finansieret af strukturfondene og Samhørighedsfonden (tabel 6-7) samt gennem lån fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB) (tabel 8).

Finansiering af infrastruktur i tredjelande: Phare-, Cards-, Tacis-, Meda- og Ispa-instrumenter sikrede finansiering af foranstaltninger i kandidat- og tredjelande.

4. FINANSIERING AF TEN: ANDRE SPØRGSMÅL

Det flerårige vejledende program (MIP) for TEN-T (2001-2006): Europa-Kommissionen vedtog i september 2001 afgørelse nr. 2654 om det vejledende flerårige program for det transeuropæiske nets budget for perioden 2001-2006. Efter at have vurderet buddene, tildelte Kommissionen indikativt 2 780 mio. EUR til de vindende bud. Knap 50% af dette beløb vil tilflyde de store infrastrukturprojekter, som blev godkendt af Det Europæiske Råd i Essen i 1994, 20% vil tilgå Galileo-programmet og resten vil blive fordelt mellem forskellige flaskehalse på jernbanenettet, grænseoverskridende projekter og intelligente transportsystemer.

Budgettet uden for MIP: Der blev udvalgt 53 transportinfrastrukturprojekter og -undersøgelser med henblik på samfinansiering via den almindelige del af budgettet for TEN-T 2001 i overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets støtte inden for transeuropæiske net.

TEN-risikokapitalfaciliteten: På grund af sin store løftestangeffekt vil TEN-risikokapitalfaciliteten ikke kun tilføre ekstra midler til en sektor, hvor der lader til at være markedssvigt, men også støtte til udviklingen af innovative finansielle instrumenter i en sektor, der traditionelt fokuserer på tilskud. I modsætning til rentesubsidier eller andre former for tilskud vil bidrag under denne facilitet også kunne kræves tilbagebetalt.

5. EVALUERING

Energi: 2001 var et overgangså med hensyn til evaluering af TEN-energi-programmet, da midtvejsevalueringen blev gennemført i 1999, og den næste evaluering først vil blive gennemført i 2003/2004.

Telekommunikation: Alle projekterne blev evalueret mindst én gang i 2001. I alt blev syv projekter fundet utilstrækkelige enten af tekniske grunde, eller fordi det skønnedes, at der ikke var udsigt til, at de ville resultere i levedygtige tjenester, og det blev derfor besluttet at afslutte dem.

Transport: Projekter, der finansieres under TEN-T-budgetposten, gennemgås ikke kun i forbindelse med ansøgningen; de er også genstand for en grundig midtvejsevaluering og efterfølgende evaluering for at tjekke, om de er i overensstemmelse med de oprindelige mål.

2001 var også et overgangså, da midtvejsevalueringen vil finde sted i 2003/2004. Men hvert år gennemgås og vurderes TEN-T-projekterne via en individuel projektstatusrapport, der fremsendes af projektfremmerne med de pågældende medlemsstaters samtykke.

6. EKSTERNE FORBINDELSER

Med hensyn til udviklingen af nettene vil Kommissionens forslag til revision af TEN-E-retningslinjerne styrke de fem elprojekters eksterne dimension i EU-sammenhæng.

Forhandlingerne om udvidelsen af EU skrider planmæssigt frem og har givet et tydeligt overblik over ansøgerlandenes store transportbehov³.

Der blev i 2001 gennemført store investeringer i de fælleseuropæiske korridorer.

7. ANDRE EU-POLITIKKER MED EN TEN-DIMENSION

Miljø

I forbindelse med allokeringen af TEN-budgettet for 2001 blev der lagt en særlig vægt på, at der var overensstemmelse mellem de samfinansierede foranstaltninger og Fællesskabets miljølovgivning. Der blev specielt anmodet om en specifik erklæring fra den medlemsstatsmyndighed, der har ansvaret for overvågningen af Natura 2000-lokaliteter.

Forskning og udvikling

Under det femte rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1998-2002) er mange projekter, som bidrager til udvikling og gennemførelse af TEN-T-politikker allerede blevet iværksat inden for en række vigtige foranstaltninger og programmer. Andre projekter blev iværksat i 2001 og vil begynde at frembringe nyttige resultater i nær fremtid.

Konkurrence

TEN-projekterne er i forbrugernes og Fællesskabets interesse som helhed blevet udvalgt og forvaltet på en måde, der fuldt ud tager hensyn til konkurrenceelementets potentielle fordele. I den forbindelse bør der sikres korrekt adgang til TEN i overensstemmelse med de gældende regler i den relevante sektor.

³ Med henblik på EU's udvidelse i 2004 og for at hjælpe med udarbejdelsen af forslaget til en større revision af TEN-T-retningslinjerne i 2003 vil der blive oprettet en gruppe på højt niveau under ledelse af forhenværende medlem af Kommissionen, Karel Van Miert, med deltagelse af alle medlemsstater og for første gang højtstående observatører fra tiltrædelseslandene.

Tabel 1: EU's finansielle støtte til TEN i 2001 (mio. EUR)

Sektor	Støtens art	Instrument	1993-1995	1996	1997	1998	1999 ³	2000	2001 ⁴	
Transport	Lån	EIB ⁵⁻⁶	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161	
	Lånegarantier	EIF ⁵⁻⁶	161	303	55	71	256	55	i.o.	
	Tilskud	EFRU ⁶⁻⁷	999	2 639	527	i.o.	i.o.	i.o.	i.o.	
		Samhørighedsfonden		2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	Tilskud, rentegodtgørelser, lånegarantier og samfinansiering af undersøgelser	TEN-budgetpost B5-700		625	280	352	474	497	581	563
		(Heraf de specifikke projekter)		362	211	211	305	266	288 ⁸	247
Energi	Lån	EIB ⁵⁻⁶	1992	1415	854	393	174	392	220	
	Garantier	EIF ⁵⁻⁶	220	270	4	5	0	0	i.o.	
	Tilskud og samfinansiering af undersøgelser	Strukturfonde		764	1 265	277	i.o.	355	i.o.	i.o.
		TEN-budgetpost B5-710		12	9	24	19	29	14	19
Telekommunikation	Lån	EIB ⁵⁻⁶⁻⁹	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994	
	Garantier	EIF ⁵⁻⁶⁻⁸	175	9	276	230	44	165	i.o.	
	Finansielle bidrag	Strukturfonde	295	173	i.o.	i.o.	387 ¹⁰	i.o.	i.o.	
	Samfinansiering af for- og valideringsundersøgelser samt af nyttiggørelsesprojekter	TEN-budgetpost B5-720	45	16	27	28	22	35	i.o.	
	Telenet	Tilskud	TEN-budgetpost B5-721	119	44	47	15	21	22	i.o.

NB: i.o. = ingen oplysninger

-
- 4 Forpligtelser.
5 Indgåede kontrakter.
6 TEN og TEN-relaterede projekter.
7 Omfatter normalt forpligtelsesbevillinger for perioden 1996-1999.
8 Inkluderer jernbanetrafikstyringssystemer.
9 Skønmæssig ansættelse.
10 Alene TEN-relaterede projekter.

1. SITUATIONEN FOR SPECIFIKKE PROJEKTER

1.1. Energi

Ved udgangen af 2001 var situationen, hvad angår de prioriterede Essen-projekter, som følger: Seks prioriterede projekter var afsluttet (de fem gasprojekter og elforbindelsen Portugal-Spanien), et prioriteret projekt var under anlæg (elforbindelsen Italien-Grækenland), og tre prioriterede projekter befandt sig i omdefinierungs-/godkendelsesfasen (elforbindelserne Frankrig-Spanien, Frankrig-Italien og Østdanmark-Vestdanmark).

I realiteten indtrådte elforbindelsen Italien-Grækenland i den endelige anlægs- og testfase i 2001 og idriftsattes i juli 2002.

1.2. Telekommunikation

En midtvejsevaluering, som gennemførtes af uafhængige konsulenter¹¹, viste, at selv om det primære mål for projekterne på det tidspunkt var udarbejdelsen af en forretningsplan, var disse forretningsplaner generelt det svageste led. Der blev derfor inden for alle projekter lagt øget vægt på dette aspekt gennem BPS-støtteprojektet (Business Planning Service), gennem hvilket der blev ydet rådgivning til projektdeltagerne med henblik på at bistå dem med at afhjælpe denne mangel.

1.3. Transport

Det transeuropæiske net er et ambitiøst program for anlæg, modernisering og sammenkobling af Europas store transportinfrastrukturer.

A. De prioriterede Essen-projekter

Gennemførelsen af de 14 prioriterede projekter (PP) udviklede sig i forskellige tempi i 2001. Situationen kan sammenfattes som følger:

PP1 (Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg; München–Verona (Brenneraksen): Der er gennemført større arbejder, især i Berlin-knudepunktet og på strækningen Nürnberg–München. De tekniske undersøgelser vedrørende strækningen Wörgl–Baumkirchen (den østrigske adgangsvej til den planlagte strækning Brennerbasetunnel–Unterland) er afsluttet; forhandlingerne omkring udstedelsen af anlægstilladelser er indledt og forventes afsluttet i begyndelsen af 2002. De tekniske, økonomiske, geologiske og miljømæssige undersøgelser, hvad angår den kritiske strækning af hele det prioriterede projekt – Brennerbasetunnelen – er skredet planmæssigt frem; den organisation, der står for disse undersøgelser - Brenner Base Tunnel European Economic Interest Grouping – med hjemsted i Innsbruck – forventer at afslutte den første undersøgelsesfase i 2002. Der er på den italienske side blevet bygget en række lange tunneler med henblik på at forbedre linjeføringen og reducere antallet af strækninger med en høj gradient. "Fleres"-tunnelen (7,4 km), der blev afsluttet i 2001, og den nye linjeføring ved "Ceraino", som blev idriftsat året før, gør det muligt at undgå, at dele af strækningen optræder som flaskehals.

¹¹ Intermediate Evaluation of the TEN-Telecom Action, PLS Rambøll, May 2001 (Midtvejsevaluering af TEN-Telecom-foranstaltningen, PLS Rambøll, maj 2001).

PP 2 (Højhastighedstog Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London): Arbejdet på den 175 km lange nye strækning Köln-Frankfurt skrider planmæssigt frem; det forventes, at målsætningen for åbning af strækningen (sommeren 2002) opfyldes. Arbejdet skrider ligeledes planmæssigt frem på de nederlandske, britiske og belgiske strækninger (den nye strækning Leuven-Liège, som forventes åbnet i slutningen af 2002), således at det på nuværende tidspunkt kan forventes, at PBKAL-projektet er endeligt afsluttet i 2007.

PP3 (Højhastighedstog syd: Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier, Madrid-Vitoria-Dax): På Middelhavsudløberen skred arbejdet på strækningerne Lleida-Barcelona og Barcelona-Perpignan planmæssigt frem; på Atlanterhavsudløberen skred anlægget af strækningen Valladolid-Madrid også godt frem, mens strækningen Valladolid-Vitoria-Bilbao-Dax stadig var i projekteringsfasen. Udbudsprocedureerne med henblik på tildeling af en koncessionskontrakt for strækningen Perpignan-Figueras, den internationale strækning af TGV Syd, iværksattes, og kontrakten forventes tildelt inden midten af 2002.

PP 4 (Højhastighedstog øst: Paris-Metz-Strasbourg-Appenweier-(Karlsruhe) med forbindelser til Metz-Saarbrücken-Mannheim og Metz-Luxembourg). På de tyske strækninger skred arbejdet på den nordlige udløber (Saarbrücken-Ludwigshafen) stort set frem som planlagt. På de franske strækninger iværksattes de første forberedende arbejder.

PP5 (konventionel jernbane/kombineret transport: Betuwe-linjen): arbejderne startede i 1997. Dintelhaven blev fuldført i 1999, og Botkel-tunnelen vil stå færdig i 2002.

PP6 (Højhastighedstog/kombitransport: Frankrig-Italien, Lyon-Torino): En traktat, der forpligter Frankrig og Italien til at anlægge strækningen inden 2015 blev undertegnet i Torino den 29. januar 2001. Frankrig og Italien enedes om at udskifte EEIG "Alpetunnel" med det franske jernbaneselskab Lyon-Torino (LTF), hvori RFF (Réseau Ferré de France) og RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ejer lige store aktieandele. LTF har fået i opdrag at sætte mere fart i projekteringsfasen, så arbejdet kan påbegyndes senest i 2006.

PP 7 (Græske motorveje: Pathe og Via Egnatia): Arbejdet på de akser, som projektet udgør, skred godt frem: 66 km af Via Egnatia og 34 km af Pathe blev fuldført i 2001. Ved udgangen af 2001 var Egnatia oppe på en fuldførelsesprocent på 50 (ca. 340 km ud af projektets samlede 680 km), og Pathe var oppe på en fuldførelsesprocent på 60 (ca. 460 km ud af projektets samlede 774 km).

PP8 (Multimodal forbindelse Portugal-Spanien-Centraleuropa): Arbejdet skred jævnt frem i 2001. Det spanske afsnit af vejkorridoren Lissabon-Sevilla vil blive fuldført i 2002, hvorefter man kan rejse fra Sevilla til La Coruña på syv timer. De forskellige afsnit af den centrale vejkorridor Lissabon-Valladolid forventes fuldført inden udgangen af 2006. Med hensyn til jernbanekorridorerne vil forbedringsarbejderne på en række delstrækninger blive afsluttet i 2002, primært på de nordlige linjer og den sydlige linje (Lissabon-Faro), herunder åbning for trafik på den eksisterende linje over Tejo-broen mellem Lissabon og Coia.

PP9 (Konventionel jernbaneforbindelse Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer) blev fuldført i 2001.

PP 10 (Malpensa lufthavn) blev fuldført i 2001.

PP11 (Fast jernbane/vejforbindelse mellem Danmark og Sverige) Øresundsforbindelsen blev idriftsat efter planen i juli 2000, og efter ét års drift er vejtrafikken på forbindelsen øget betragteligt.

PP 12 på den svenske side skred planmæssigt frem. Hvad Finland angår, er E 18-motorvejsafsnittet Paimio-Muurla på 35 km skredet frem og forventes at blive åbnet for trafik i slutningen af 2003/begyndelsen af 2004.

PP13 gjorde store fremskridt i overensstemmelse med gennemførelsesplanen trods forsinkelser.

PP 14 (West Coast Main Line) løb ind i visse vanskeligheder med at holde sig inden for udgiftsrammen og overholde tidsfristerne.

Detaljerede oplysninger om de prioriterede TEN-T-Essen-projekter er indeholdt i bilag II.

B. *Intelligente transportsystemer*

I 2001 blev forskellige faser af projekter, der finansieredes, inden MIP blev vedtaget, fuldført, og de seks projekter, som er blevet iværksat under MIP, frembragte de første resultater. De seks euroregionale projekter, som nu omfatter 14 medlemsstater, har resulteret i anvendelsen af bl.a. trafik- og vejrovervågningssystemer, dataudveksling samt trafikkontrol- og informationsapplikationer (f.eks. variable meddelelsestavler) inden for de transeuropæiske vejnet (TERN). Der er opnået særlig fine resultater, hvad angår informationssystemer og -tjenester med fokus på udviklingen af internetbaserede informationstjenester, som leveres af motorvejsoperatører. Resultaterne i 2001 viser også, at der er sket en kraftig vækst inden for anvendelsen af nye kilder til dataindsamling og tjenesteleverancer, som tilmed rummer et stort potentiale; pilotundersøgelser har f.eks. fokuseret på anvendelsen af mobiltelefoner til beregning af køretid og erlægelse af køretidstjenester på motorveje.

2. NYE RETNINGSLINJER OG UDVIKLINGER; LOVGIVNING; TEN-UDVALG OG DEN FÆLLES EKSPERTGRUPPE

2.1. Nye retningslinjer og udviklinger

2.1.1. Energi

Europa-Kommissionen anså det for vigtigt at behandle energiinfrastruktursspørgsmål og at gøre status over den nuværende situation og henlede de politiske beslutningstageres opmærksomhed på nødvendigheden af at gøre en indsats på dette område. Kommissionen offentliggjorde den 20. december 2001 en meddelelse om europæisk energiinfrastruktur (KOM(2001) 775).

Det fremgår klart af den analyse, som er indeholdt i meddelelsen, at den eksisterende gas- og elinfrastruktur på det indre marked ikke anvendes tilstrækkeligt effektivt. Det første, der bør gøres, er derfor at sikre gennemsigtighed i anvendelsen af det nuværende net og sørge for, at der tages initiativ til fjernelse af flaskehalse.

Imidlertid vil en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur alene ikke være tilstrækkelig til at løse overbelastningsproblemerne og imødekomme det voksende behov for gas og el. Der er helt klart behov for yderligere infrastruktur.

Men de foranstaltninger, der træffes for at løse disse flaskehalsproblemer, lader generelt til at være utilstrækkelige, og det er afgørende, at der tages mere vidtgående initiativer på såvel nationalt plan som i fællesskabssammenhæng.

Kommissionen har derfor foreslået en række initiativer, der forekommer nødvendige for at forbedre EU's energiinfrastruktursituation. Disse initiativer kan grupperes i følgende fem hovedområder:

- (1) En indsats for at forbedre udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur.
- (2) En indsats for at sikre stabile lovgivningsmæssige rammer, der er fremmende for investeringer i ny infrastruktur.
- (3) En indsats for at nyorientere Fællesskabets økonomiske støtte mod prioriterede projekter. Dette vil ske i form af en revision af TEN-E-retningslinjerne, så indsatsen rettes mod en kort liste med 12 prioriterede projekter af særlig europæisk interesse. Uden samtidig at øge det samlede budget for TEN-Energi har Kommissionen foreslået at hæve loftet for mulig EU-samfinansiering fra 10% til 20% af de samlede investeringsudgifter, hvad angår prioriterede projekter.
- (4) En indsats for at sikre politisk opmærksomhed og engagement i fællesskabssammenhæng og på nationalt plan.
- (5) En indsats med hensyn til at sikre gasforsyningen i Europa på lang sigt.

Den endelige etablering af det indre marked giver infrastrukturudbygningen en vigtig fællesskabsdimension. Det er afgørende, at der er politisk vilje i fællesskabssammenhæng og på nationalt plan til at fremme en sammenhængende udbygning og effektiv udnyttelse af infrastrukturen.

Det er vigtigt, at vi fortsat overvåger forsyningssikkerheden og situationen med hensyn til at sikre en dækkende energiinfrastruktur. Kommissionen har derfor foreslået, at den hvert år rapporterer til Rådet og Europa-Parlamentet om situationen for Europas energiinfrastruktur, og den opfordrer til en politisk indsats, hvor dette er nødvendigt for at sikre en vedvarende fyldstgørende energiinfrastruktur som forudsætning for at yde tjenester af høj kvalitet og til en overkommelig pris samt garantere forsyningssikkerheden.

2.1.2. Telekommunikation

Kommissionen afsluttede en vurdering af gennemførelsen af beslutning nr. 1336/97/EF i perioden juli 1997 til juni 2000 sammen med en undersøgelse af de fremtidige krav til de transeuropæiske net på telekommunikationsområdet. På dette grundlag fremsatte Kommissionen den 10. december 2001 forslag til en ændring af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet

Hovedsigtet med Kommissionens forslag er at fokusere støtten på tjenester, der normalt leveres af det offentlige på områder, hvor der normalt ikke eksisterer nogen

konkurrence. Forslaget vedrører offentlige og administrative onlinetjenester, tjenester for handicappede og ældre, sundhedstjenester, tjenester på uddannelses- og kulturområdet, generiske tjenester samt sammenkobling af og interoperabilitet på nettet.

2.1.3. Transport

a) Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik

Kommissionen vedtog i september 2001 hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg". I lyset af den øgede trafikbelastning og de stadig større eksterne omkostninger i transportsektoren slog Kommissionen til lyd for en nyorientering af den fælles transportpolitik, idet man tilstræber en bedre balance mellem de forskellige transportformer og bryder vejtransportens dominans. Hvis der ikke bliver grebet ind, er det sandsynligt, at vejgodstransporten vokser med 50% i perioden 1998-2010, og at omkostningerne ved den trafikale overbelastning fordobles fra det nuværende niveau (svarende til 0,5% af BNP).

I hvidbogen foreslås et program på ca. 60 foranstaltninger, hvoraf de fleste kan opdeles i følgende kategorier: indførelse af konkurrence i jernbanesektoren gennem åbning af det regulerede marked; forbedring og bedre håndhævelse af arbejds- og sikkerhedsreglerne inden for vejsektoren; fremme af intermodalitet, navnlig gennem Marco Polo-programmet; gennemførelse af målrettede investeringer i TEN, hvad angår jernbaner og andre alternativer til vejinfrastruktur, således som det er foreskrevet i forbindelse med revisionen af TEN-retningslinjerne; oprettelse af et fælles europæisk luftrum; etablering af et system, der sikrer betaling for brug af infrastruktur; forbedring af transportsikkerheden og opstilling af et mål om 50% færre trafikdræbte inden 2010.

Disse foranstaltninger vil gøre det muligt gradvis at afkoble væksten i transporten fra væksten i BNP, således som det anbefales i den strategi for bæredygtig udvikling, der blev vedtaget af Det Europæiske Råd i Göteborg i juni 2001

Kommissionen meddelte også i hvidbogen, at den ville fremsætte forslag til et direktiv, der skal sikre interoperable betalingssystemer til støtte for den overordnede prispolitik, som skal gennemføres i perioden 2001-2010. Dette direktiv er af allerstørste betydning for interoperabiliteten og sikringen af sammenhængende tjenester i det transeuropæiske vejnet.

Kommissionen foreslog i oktober 2001 en revision af retningslinjerne for det transeuropæiske net. Dette forslag, som Det Europæiske Råd i Barcelona opfordrede til blev vedtaget inden december 2002, styrker den prioritet, der tildeles den første række af projekter, gør status over fremdriften og tager nye udfordringer op med planer om seks nye prioriterede projekter, herunder etablering af Galileo-satellitssystemet og en togforbindelse gennem Pyrenæerne.

Facts og tal

Det transeuropæiske transportnets planlagte størrelse i 2010

- 75 200 km veje
- 79 400 km jernbaner
- 430 lufthavne
- 270 internationale søhavne
- 210 indlandshavne
- trafikstyringssystemer, brugerinformations- og navigationstjenester

TEN-T – omkostninger og finansiering

samlede skønnede omkostninger	400 mia. EUR (1996-skøn)
samlede skønnede finansiering	16-20 mia. EUR pr. år
Fællesskabsfinansiering i 2000-2006:	
TEN-budget	4,2 mia. EUR
Samhørighedsfonden	9 mia. EUR
Strukturfonde	4-6 mia. EUR
årlige lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (i 2000)	6,6 mia. EUR

b) Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanenet

Interoperabilitet i jernbanenettet er et af de vigtigste instrumenter for en politik til integrering af de nationale konventionelle jernbanenet, således at de internationale tjenester bliver mere konkurrencedygtige. Større interoperabilitet, dvs. mulighed for, at togene kan krydse de nationale grænser uden at skulle gøre holdt og uden at skulle overvinde de tekniske forskelle, der skaber alt for høje omkostninger, vil give transportkapaciteten et betydeligt løft.

Hvad angår højhastighedsnettet, opfyldte Kommissionen dette mål i 1996 gennem vedtagelsen af et direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog. Det væsentligste mål med direktiv 2001/16/EF, som blev vedtaget den 19. marts 2001, var gennem få ændringer at udvide de mekanismer, der blev etableret i forbindelse med højhastighedsnettet, til det konventionelle net

Med disse direktiver indførtes fællesskabsmekanismer for udarbejdelse og vedtagelse af tekniske specifikationer for interoperabilitet sammen med fælles regler for vurdering af overholdelsen af disse specifikationer. Som det var tilfældet med højhastighedsdirektivet, er direktiv 2001/16 kendetegnet ved en treleddet struktur:

- selve direktivet med de grundlæggende krav, der skal indfris af systemet
- de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)

- alle øvrige europæiske specifikationer, især de europæiske standarder, som er opstillet af de europæiske standardiseringsorganer (CEN, Cenelec og ETSI).

Hvad angår interoperabiliteten i højhastighedsnettet, blev der i 2001 udfærdiget en første udgave af TSI; i december 2001 forelagde Kommissionen forskriftsudvalget seks forslag til beslutning vedrørende TSI for højhastighedstog. Alle forslag var genstand for en enstemmig positiv udtalelse. Beslutningsforslagene vedrørte "kontrol/styring og signalsystemer", "energi", "infrastruktur", "vedligeholdelse", "drift" og subsystemer for "rullende materiel".

Med hensyn til interoperabiliteten i det transeuropæiske konventionelle jernbanenet blev Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF vedtaget den 19. marts 2001 (EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1). Det kommissorium, som blev givet AEIF (Den Europæiske Sammenslutning for Interoperabilitet i Jernbanesektoren), hvad angår udarbejdelsen af den første gruppe af prioriterede TSI for det konventionelle jernbanenet, var i juni 2001 genstand for en positiv udtalelse fra forskriftsudvalget. Disse TSI vedrører følgende:

- kontrol/styring og signalsystemer
- telematikapplikationer for godstransport
- trafikdrift og –styring (herunder personalekvalifikationer med hensyn til grænseoverskridende tjenester)
- godsvogne
- støjgener fra rullende materiel og infrastruktur.

Endvidere indledtes arbejdet på at udforme en arkitektur, som er repræsentativ for det konventionelle net.

c) Det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS)

Det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) er et paraplyprogram, der samler de tre hovedstrømninger med hensyn til udviklingsaktivitet inden for kontrol/styring og signalsystemer (ERTMS/ETCS), telekommunikation (GSM-R) og trafikstyring (ERTMS/ETML). Sådanne applikationer bør sigte mod styring af passager- og godslogistik i hele jernbanetransportværdikæden, idet de bidrager til etableringen af en solid basis for opbygningen af intermodale værdiforøgende tjenester. En sådan fremgangsmåde forventes at resultere i et væsentligt større afkast på investeringer, der primært er sikkerhedsrelaterede, og i en optimering af de gennemgående transporttjenester og effektiviteten i jernbanedriften.

Programmet har tre mål:

- at bidrage til interoperabiliteten i det transeuropæiske jernbanenet – ikke kun inden for EU's grænser, men også foregribe den langsigtede integrering af de central- og østeuropæiske net
- at skabe et indre marked for indkøb, som resulterer i stærkt reducerede omkostninger til udstyr, og som gør det muligt at indkøbe avancerede signal- og

telekommunikationsudstyr og sætter de europæiske leverandører i stand til at dominere verdensmarkederne

- at optimere jernbanedriften på europæisk plan og dermed fremme en øget rentabilitet og bedre kundetjeneste samt bidrage til opfyldelsen af de overordnede mål med hensyn til miljø, sikkerhed og energibesparelse.

Alt i alt skred arbejdet fornuftigt frem i 2001, både hvad angår de horisontale og de vertikale strømninger. De førstnævnte omfattede de aktiviteter, der sigter mod frembringelsen af et sæt fælles testspecifikationer, driftsregler og sikkerhedsvurderingsprocedurer, der skal tjene som reference for overensstemmelsesvurderingen af ERTMS/ETCS-produkter samt som basis for indsættelsen af ERTMS/ETCS-installationerne i kommerciel drift. De sidstnævnte omfattede fuldførelsen af sporanlæg samt styreinstallationer på togene, som muliggør iværksættelsen af systemintegrations- og felttest i Frankrig, Nederlandene, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige. Hjælpeaktiviteterne inkluderede videreførelsen af forundersøgelserne vedrørende gennemførelsen af ERTMS/ETCS på det belgiske jernbanenet samt støtte til lignende aktiviteter, der gennemføres i ISPA-regi i de central- og østeuropæiske lande. Endelig fortsætter arbejdet i tilslutning til det igangværende lovgivningsarbejde vedrørende interoperabiliteten mellem højhastighedsnettet og det konventionelle jernbanenet.

d) "Jernbaneinfrastrukturpakken"

- Lovgivningsammenhæng

Kommissionen fremlagde i 1998 tre jernbaneinfrastrukturforslag ("infrastrukturpakken"). Det første forslag til direktiv sigtede mod at øge gennemsigtigheden i jernbanesektorens forskellige aktiviteter ved at foreskrive separate regnskaber for infrastrukturstyring og jernbanedrift. Det andet forslag tog sigte på at udvide bestemmelserne i direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til alle jernbaneselskaber, der er hjemmehørende i Fællesskabet, uanset om de leverer de tjenester, der er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EF, ikke mindst for at undgå, at licenser bliver en hindring for markedsadgang. Det tredje forslag gik ud på at erstatte direktiv 95/19/EF med et nyt direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (afgifter beregnet på basis af marginalomkostningerne).

Direktiverne godkendtes af Rådet den 20. december 2000 og af Europa-Parlamentet under en "mini-mødeperiode" den 1. februar 2001. De offentliggjordes den 15. marts 2001 og trådte i kraft samme dag. Medlemsstaterne fik to år til at gennemføre dem:

- Direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.
- Direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder.
- Direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering.

Hovedindholdet i "infrastrukturpakken" er:

- åbning af nettet: Indledningsvis vil der blive åbnet for international godstransport på det transeuropæiske jernbanegodsnet som defineret i direktiv 91/440 med ændringer. Det blev aftalt, at jernbaneselskaberne syv år efter direktivets ikrafttrædelse vil have adgang til hele det europæiske jernbanenet med hensyn til international godstransport
- sikkerhed for adgangsret til det europæiske godsnet: Adgangsretten vil nu blive sikret alle licenshavende jernbaneoperatører, der anmoder herom, og som opfylder sikkerhedskravene, samtidig med at medlemsstaterne vil have mulighed for at tildele en udvidet adgangsret
- adskillelse af væsentlige funktioner på basis af en detaljeret og udtømmende fortegnelse over opgaver, der tildeles andre myndigheder end jernbaneoperatøren; dette for at undgå forskelsbehandling. Adskillelsen ledsages af etableringen af en uafhængig reguleringsmyndighed i hvert af landene.

Inden for disse rammer tages der hensyn til særlige situationer i visse medlemsstater:

- i betragtning af nettes beskedne størrelse undtages Luxembourg i overgangsperioden, hvor adskillelsen af væsentlige funktioner endnu ikke er fuldstændig, fra forpligtelsen til at etablere en uafhængig reguleringsmyndighed til varetagelse af denne adskillelse; undtagelsen løber indtil august 2004
- i betragtning af deres isolerede placering i forhold til de øvrige dele af det europæiske net blev Irland og Grækenland omfattet af en tilsvarende undtagelse (undtagelsen er gyldig i fem år og kan fornyes på betingelse af Kommissionens accept)
- fastsættelse af afgifter: Grundprincippet om opkrævning af afgifter, der svarer til marginalomkostningerne, anerkendtes, men der er mulighed for opkrævning af tillæg, såfremt markedet understøtter dette, og forudsat at fastsættelsen af afgifter er gennemsigtig og ikke-diskriminerende, samtidig med at konkurrencen fortsat opretholdes inden for international godstransport. Aftalen inkluderer en bekræftelse af princippet om, at infrastrukturomkostningerne dækkes af brugeren, men erkender samtidig, at dette er et langsigtet mål, der afhænger af opkrævningen af afgifter i forhold til de øvrige transportformer. Der blev også åbnet mulighed for at nedsætte grundafgiften for at anspore til brug af underudnyttede strækninger
- sikkerhed: i henhold til artikel 7, stk. 2, om ændring af direktiv 91/440/EØF, skal sikkerhedsreglerne fastsættes af andre organer end jernbaneoperatørerne, men anvendes af jernbaneselskaberne.

e) Flyvekontrol (ATM)

TEN-T-programmet er et vigtigt finansielt instrument, der støtter gennemførelsen af et effektivt transeuropæisk net, som omfatter ATM-systemer, navnlig gennem fremme af interoperabilitet, sammenkobling og tekniske fremskridt.

Situationen med en kronisk underkapacitet på nettet kræver, at der tages skridt til foranstaltninger ad to separate, men parallelle baner som et led i initiativet vedrørende et fælles europæisk luftrum:

- fjernelse og/eller afhjælpning af store flaskehalse i nettet, hvor og når der opstår kapacitetsmangler; denne reaktive, lokale og kortsigtede tilgang indebærer, at der gennemføres nationale projekter til forbedring af de eksisterende faciliteter
- udvikling og implementering af den nye generation af komponenter i nettet til sikring af ensartede og omfattende kapacitetsudvidelser; denne proaktive, regionale og langsigtede tilgang indebærer gennemførelse af præoperationelle projekter og undersøgelser, samtidig med at der etableres faciliteter på regionalt plan.

Fra en operationel og teknisk synsvinkel blev der gennemført store forbedringer i den indledende gennemførelsesfase af Mode S, ADS-B og VDL Mode 4.

f) Lufthavne

I overensstemmelse med de prioriteter, der er opstillet for lufthavnspolitikken, som også er nævnt i Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik, bør der lægges en særlig vægt på at fremme intermodalitet og beskytte miljøet. Fem ud af de otte nyligt støttede projekter omhandler da også intermodalitet mellem luftfart/jernbane. Velplanlagte og egnede intermodale feedertjenester ved lufthavnene kan bidrage til at sikre et betragteligt fald i brugen af individuelle transportformer, mindske den trafikale overbelastning og medvirke til at nedbringe forureningen omkring lufthavnene.

Fjernelsen af flaskehalse har også været et prioriteret mål. I 2001 blev tre projekter således øremærket en udvidelse af kapaciteten i de eksisterende lufthavne, mens et enkelt projekt vedrørte intermodaliteten i forbindelse med en kommende ny lufthavn.

2.2. Lovgivning

2.2.1. Revision af TEN-finansforordningen

Opmærksomheden bør også rettes mod den fremtidige fællesskabsfinansiering og i særdeleshed budgettet for det transeuropæiske net. Kommissionen har foreslået, at loftet for det økonomiske bidrag fra TEN-budgettet hæves til 20% af de samlede omkostninger for vigtige projekter, der opfylder visse betingelser. Man bør også se nærmere på spørgsmål vedrørende størrelsen af de forskellige fællesskabsbudgetter, som er til rådighed for transportinfrastrukturprojekter, og koordineringen mellem dem efter udvidelsen. I den forbindelse er Kommissionen i færd med at undersøge nye løsninger til fremme af infrastrukturfinansiering. En vigtig opgave vil bestå i at skabe nye mekanismer, som tillader supplerende finansiering gennem fremme af offentlig-private partnerskaber og tilvejebringelse af nye indtægter gennem en bedre afspejling af transportomkostningerne inden for alle transportformer.

Med henblik på at tackle de umiddelbare udfordringer, der er beskrevet i hvidbogen, fremsatte Kommissionen den 2. oktober 2001¹² forslag¹³ til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net med henblik på at øge den maksimale sats for fællesskabsstøtte i ekstraordinære tilfælde fra 10 til 20%:

- (1) grænseoverskridende jernbaneprojekter i områder, der er kendetegnet ved naturlige barrierer, som udgør en hindring for den frie bevægelighed for passagerer og gods, og som kræver anlæg af tunneler/broer af en betydelig længde
- (2) udryddelse af særlige infrastrukturflaskehalse ved grænserne til tiltrædelseslandene.

Endvidere identificerede Kommissionen efter offentliggørelsen af sin meddelelse om europæisk energiinfrastruktur (KOM(2001) 775) en række mangler i det transeuropæiske energinet. Det blev derfor besluttet at udvide forslaget (inklusive den maksimale støttesats på 20%) til også at omfatte prioriterede energiprojekter.

2.2.2. *Revision af TEN-E-retningslinjerne*

Kommissionen fremsatte den 20. december 2001 forslag til ændring af beslutning nr. 1254/96/EF om opstilling af et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet.

De horisontale prioriteter, som er foreslået med henblik på udbygning af energinettet omfatter:

- støtte til en konkurrencebaseret funktion af det indre energimarked
- styrkelse af energiforsyningsikkerheden.

På dette grundlag kortlagde Kommissionen 12 prioriterede akser (syv for elnet og fem for gasnet), der anses for at være af væsentlig europæisk interesse. Den foreslog også at hæve loftet for den støtte, som projekter, der svarer til disse 12 prioriterede akser, kan modtage under TEN-programmet, til 20%.

Kommissionen foreslog desuden en række specifikke prioriteringer for udbygningen af energinet, nemlig:

- etablering af energinet i øregioner, i udkantsområder og i regioner i Fællesskabets yderste periferi
- interoperabilitet med energinet i kandidatlande og andre tredjelande
- udbygning af elnet med henblik på at integrere/tilslutte vedvarende energiproduktion

12 KOM(2001) 545.

13 Ændret ved KOM (2002) 134. Ændret af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen i juli 2002. Forslagene drøftes i øjeblikket med de økonomiske rådgivere ved de faste repræsentationer i Bruxelles.

- udbygning af gasnet med henblik på at imødekomme behovet, samt diversificering af naturgaskilder og forsyningsruter.

Kommissionen foreslog endvidere en ajourføring af projektfortegnelsen, en mere generel beskrivelse af projekterne og en fleksibel procedure (udvalgsprocedure i stedet for fælles beslutningsprocedure) for ajourføring af den detaljerede projektbeskrivelse.

Kommissionen vedtog den 20. december 2001 en beretning til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af retningslinjerne for de transeuropæiske energinet i perioden 1996-2001.

2.2.3. Revision af TEN-Telecom-retningslinjerne

Kommissionen afsluttede en vurdering af gennemførelsen af beslutning nr. 1336/97/EF i perioden juli 1997 til juni 2000. På dette grundlag fremsatte Kommissionen den 10. december 2001 forslag til ændring af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet.

2.2.4. Revision af TEN-T-retningslinjerne

Kommissionen fremsatte den 2. oktober 2001 forslag til ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Forslaget, der er indeholdt i hvidbogen, koncentrerer investeringerne på nogle få horisontale prioriteter og et begrænset antal specifikke projekter, idet listen, som blev vedtaget af De Europæiske Råd i Essen og Dublin, dermed ajourføres.

De nye horisontale prioriteter for udvikling af nettet omfatter:

- Koncentrering af investeringerne på etableringen af et jernbanenet, som prioriterer gods, herunder tilslutninger til havne.
- Udbygning af et højhastighedsjernbanenet for passagerer og integrering af jernbane- og lufttransportkapaciteten.
- Etablering af intelligente transportsystemer til optimering af den eksisterende kapacitet.

Den nye liste over specifikke projekter omfatter de uafsluttede Essen- og Dublinprojekter plus seks nye projekter, som Kommissionen har identificeret. De nye specifikke projekter er: (1) det globale Galileo-navigations- og satellitpositioneringssystem, (2) højkapacitetstogforbindelsen gennem Pyrenæerne, (3) højhastighedstogforbindelsen Stuttgart-München-Salzburg/Linz-Wien/kombineret transport i Østeuropa, (4) forbedringen af besejlingsforholdene på Donau mellem Vilshofen og Straubing, (5) interoperabiliteten på det iberiske jernbanenet til højhastighedstog og (6) den faste Femer Bælt-forbindelse mellem Tyskland og Danmark. Denne ajourføring er kun et første skridt i revisionen af retningslinjerne og derfor en overgangsfase. Der vil til sin tid blive fremsat forslag til en mere gennemgribende ajourføring.

2.3. Energi, telekommunikation og transportudvalg; fælles ekspertgruppe

2.3.1. Energi

Udvalget for finansiel støtte til TEN-E afholdt et enkelt møde i 2001 (nærmere detaljer om finansieringsafgørelserne er indeholdt i nedenstående afsnit 3.1). Udvalget for TEN-E-retningslinjerne afholdt ingen møder.

2.3.2. Telekommunikation

Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske telenet afholdt tre møder.

Det afgav også en skriftlig udtalelse ved en enkelt lejlighed, og udvalget afgav positive udtalelser om bevillinger på i alt 30 382 466 EUR (nærmere detaljer om finansieringsafgørelserne er indeholdt i nedenstående afsnit 3.2).

2.3.3. Transport

Udvalget for finansiel støtte til TEN-T afholdt tre møder. (nærmere detaljer om finansieringsafgørelserne er indeholdt i nedenstående afsnit 3.3).

Udvalget, der er omhandlet i retningslinjernes artikel 18 (udvalget for TEN-T-retningslinjerne) afholdt kun et enkelt møde i 2001, nemlig den 14. november. Det godkendte indholdet af beretningen om gennemførelsen af retningslinjerne og de resterende oplysninger, der skal indsamles med henblik på beretningen, jf. artikel 18. Udvalget udvekslede også synspunkter om miljøspørgsmål, i særdeleshed om indholdet af det nye direktiv 2001/42/EF om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet. Den seneste udvikling på transportpolitikområdet blev drøftet; herunder tilpasning af hvidbogen og forslag om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske net.

Workshop

Der blev den 15. november afholdt en workshop om TEN-T-indikatorer. Workshoppen talte repræsentanter fra medlemsstaterne, en række kandidatlande samt industrien. Målet med workshoppen var at udstikke rammerne for overvågningen af de nuværende TEN-T-retningslinjer og kortlægge et sæt fælles indikatorer. De foreløbige resultater af en undersøgelse, som var iværksat af Kommissionen, blev fremlagt. Formålet med undersøgelsen var at analysere de indikatorer, der er benyttet til at overvåge nationale programmer, og at kortlægge relevante indikatorer til overvågning af udviklingen af TEN-T. Workshoppen var en vigtig del af indikatorvalideringsprocessen. Man drøftede indikatorerne for forskellige transportformer (jernbane, landevej og indre vandveje), og der blev udvekslet nationale erfaringer med infrastrukturpolitikker og indikatorer. Der var almindelig enighed om, at de mest relevante indikatorer kan inddeles i økonomiske, miljømæssige, sikkerhedsmæssige samt arbejdsmarkedsmæssige og sociale kategorier, og at der burde gennemføres pilotundersøgelser vedrørende korridorerne for at kortlægge relevante indikatorer.

2.3.4. Den fælles ekspertgruppe (Transport/miljø)

Det Europæiske Råd i Cardiff i juni 1998 opfordrede Rådet (transport, energi og landbrug) til at udvikle strategier til fremme af miljøintegration og bæredygtig udvikling på de respektive politikområder. Som svar på denne anmodning opstillede Rådet (transport) en sådan strategi for transportsektoren, som blev godkendt på samlingen i oktober 1999. Grundlaget for strategien blev i store træk fastlagt af en ekspertgruppe, der blev ledet i fællesskab af GD TREN og GD ENV. Medlemmerne af ekspertgruppen kom fra medlemsstaternes transport- og miljøministerier.

Revision af strategien

Rådet foreskrev en regelmæssig revision af strategien på basis af rapporter fra Kommissionen, idet den første revision skulle finde sted inden juni 2001.

Rådet vedtog i april 2001 en resolution om integrationsstrategien, hvori den bekræftede sin tidligere integrationsstrategi og opfordrede Kommissionen til at tage yderligere initiativer. Som svar på denne opfordring anmodede Kommissionen ekspertgruppen vedrørende transport og miljø om at udarbejde en yderligere rapport, hvori eksperterne fremsætter anbefalinger vedrørende anvendelsen af miljømål i transportpolitikken, retlige rammer for transport- og miljørapporteringsmekanismen (TERM) og e-handlens indvirkning. Tre arbejdsgrupper fremlagde rapporter om disse emner:

- Sektorspecifikke miljømål.
- Fastlæggelse af fyldestgørende retlige rammer for TERM.
- E-handlens indvirkning på transport og miljø.

3. FINANSIERING AF TEN

Tabel 1 giver et samlet billede af EU's finansiering af TEN.

3.1. Energi

Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net mødtes den 19. juni og godkendte efterfølgende 13 forundersøgelser og andre undersøgelser, for hvilke Kommissionen foreslog en finansiel støtte på 18,9 mio. EUR. Den tilhørende kommissionsafgørelse blev vedtaget den 6. august. Nærmere detaljer er indeholdt i bilag V.

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

	1995-1997		1998		1999		2000		2001	
	Beløb	%	Beløb	%	Beløb	%	Beløb	%	Beløb	%
Elektricitet	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7	8,4	44,4
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3	10,5	55,6
I ALT	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

3.2. Telekommunikation

Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net mødtes tre gange i sin telekommunikationssammensætning, nemlig den 27. marts, den 6. juni og den 3. oktober. Oktobermødet var uformelt.

På marts-mødet afgav udvalget en positiv udtalelse om udkast til en kommissionsafgørelse om tildeling af fællesskabsstøtte til 35 projekter af fælles interesse, der var udvalgt på grundlag af forslagsindkaldelse 2000/2. Den samlede støtte, der blev bragt i forslag, udgjorde 29,5 mio. EUR. Kommissionen underrettede udvalget om, at den agtede at indføre en fast sats for indirekte omkostninger i kontrakter med omkostningsdeling. Udvalget drøftede dette og anmodede om en analyse af de konsekvenser, dette ville have for potentielle projektdeltagere.

På juni-mødet fremlagde Kommissionen sin analyse af konsekvenserne af overgangen til en fast sats for refusion af indirekte omkostninger. Det fremgik, at ændringen ville være omkostningsneutral, hvis den blev anvendt på det eksisterende udvalg af projekter, og at især større organisationer ikke ville blive berørt i væsentlig grad af ændringen. Udvalget godkendte derefter Kommissionens forslag, som blev taget i anvendelse i forbindelse med forslagsindkaldelsen 2001/2.

På oktobermødet fremlagde Kommissionen resultaterne af forslagsindkaldelse 2001/1. En første gruppe af forslag, der var blevet udvalgt med henblik på fællesskabsstøtte som resultat af forslagsindkaldelsen, blev senere forelagt udvalget med anmodning om en skriftlig udtalelse; der var tale om et samlet støttebeløb på 0,9 mio. EUR.

3.3. Transport

På transportområdet modtog Kommissionen i 2001 439 ansøgninger om finansiel støtte (242 vedrørende MIP og 197 vedrørende ikke-MIP; nærmere detaljer er indeholdt i kapitel 4), heraf enkelte til relativt små beløb. Beslutningen om at begrænse den finansielle støtte til transportprojekter til minimum 1 mio. EUR blev iværksat over en bred kam i 2001 og bidrog til at reducere antallet af afgørelser (kun 18 foranstaltninger modtog støtte på under 1 mio. EUR). Støtteansøgningerne repræsenterede i alt 2 270 mio. EUR (1 016 mio. EUR vedrørende MIP-foranstaltninger og 1 254 mio. EUR vedrørende ikke-MIP-foranstaltninger). Udvalget for finansiel støtte til TEN-T afholdt tre møder i 2001. Det afgav to positive udtalelser vedrørende 137 projekter og undersøgelser (53 ikke-MIP og 84 MIP), for hvilke Kommissionen foreslog finansiel støtte på i alt 563 mio. EUR. Som det fremgår af tabel 3, koncentrerer Kommissionen fortsat en stor del af de disponible midler (44%) på de 14 specifikke "Essen-projekter". Mens prioriterede projekter (hvoraf de tre er fuldført: Malpensa lufthavn, jernbaneforbindelsen Cork-Dublin-Belfast-Larne og den faste Øresundsforbindelse) og andre projekter tegnede sig for en mindre andel af forpligtelsesbevillingerne end i de foregående år, øgedes ITS-foranstaltningernes (intelligente transportsystemer) andel.

Tabel 3: TEN-T 2001 – Finansiell støtte og antal foreslåede foranstaltninger efter kategori

2001 FORSLAG	Specifikke projekter		Trafikstyring		Andet		I alt	
	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)
	37 ¹	247,5 ²	24	155,5 ³	79 *	160 ⁴	140	563
		43,95%		27,59%		28,46%		100%
MIP 2001 (mio. EUR)	36	221,5	19	132,5	29	61	84	415
Årsbudget 2001	1	26	5	22,5	50	99,5	56 *	148 **

¹ Inkluderer en JERNBANE-trafikstyringsforanstaltning

² Inkluderer 1 mio. EUR fra det foregående år

³ Inkluderer 6 mio. EUR fra det foregående år

⁴ Inkluderer 4 mio. EUR fra det foregående år

* Inkluderer tre afgørelser fra det foregående år

** Inkluderer i alt 11 mio. EUR fra det foregående år

Tabel 4: TEN 2001 – foreslåede foranstaltninger og foreslået støtte efter type og form

TYPE	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	%
Forundersøgelser/Tekniske støtteforanstaltninger	65	274	48,71%
Projekter	77	289	51,28%
I ALT	142	563	100%
FORM	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	%
Rentesubsidier	1	15	2,66%
Forundersøgelser/Tekniske støtteforanstaltninger	65	274	48,70%
Direkte tilskud	76	274	48,62 %
I ALT	142	563	100,0%

Tabel 5: Transportformer

Transportform	MIP		ikke-MIP		I ALT		
	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	Antal foranstaltninger	Støtte (mio. EUR)	%
Lufthavne	2	2 500	6	11 230	8	13,73	2,44%
Flyvekontrol	3	5 800	3	5 170	6	10,97	1,95%
Kombineret transport			1	1 000	1	1,00	0,17%
GNSS	2	100 000	2	16 000	4	116,00	20,60%
Indre vandveje	1	1 000	6	9 810	7	10,81	1,91%
Multimodale forbindelser	1	0 300	2	2 500	3	2,8	0,49%
Veje	10	39 500	11	28 503,5	21	68 003,5	12,07%
Vejtrafikstyring	12	25 293			12	25 293	4,49%
Havne			8	10 900	8	10,90	1,93%
Jernbaner	52	239 871	18	38 090	70	277 960,9	49,36%
Jernbanetrafikstyring	1	0,6000	1	25 000	2	25,6	4,54%
I ALT	84	414 864	53	148 203,5	142	563 067,4	100%

Den betydelige støtte, der blev tildelt andre vigtige projekter, afspejler antallet af ansøgninger, Kommissionen modtog fra medlemsstaterne og efterfølgende godkendte. Den afspejler ligeledes det forhold, at Kommissionen efterkom bemærkningerne i 2001-budgettet om den procentuelle fordeling på transportformer og den maksimale støtte til prioriterede projekter. Endvidere efterkom Kommissionen generelt Europa-Parlamentets bemærkninger til 2001-budgettet, hvad angår fordelingen på transportformer.

3.4. IDA

IDA-projekter (sektorspecifikke og horisontale foranstaltninger) finansieres uafhængigt af TEN-finansforordningen.

3.5. Strukturfondene og Samhørighedsfonden

Den Europæiske Fond for Regional Udvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden er hovedkilderne til fællesskabsstøtten til TEN-projekter. I perioden 2000-2006 vil en væsentlig del af den finansielle støtte til infrastrukturprojekter hidrøre fra strukturfondene i tilknytning til mål 1 svarende til i alt ca. 1/3 af de disponible midler, og halvdelen heraf vil blive øremærket støtte til transportinfrastrukturprojekter. Samtidig vil Samhørighedsfonden bidrage med 9 mia. EUR til udbygning af de transeuropæiske transportnet.

3.5.1. EFRU

Hvad strukturfondene angår, blev 2001 primært præget af afslutningen på forhandlingerne med medlemsstaterne inden for rammerne af mål 1, der tegner sig for 70% af strukturfondsbudgettet for programmeringsperioden 2000-2006. Med hensyn til gennemførelsen betød vedtagelsen af de samlede programmeringsdokumenter og de operationelle programmer, at der kunne indgås forpligtelser for alle de planlagte bevillinger.

Men det forhold, at udgifterne via EFRU ikke opdeles efter støttet TEN-projekt, gør det meget svært at sætte tal på de beløb, der investeres i TEN-projekter via EFRU. Gennemgangen af årsberetningerne om gennemførelsen af de vigtigste programmer til finansiering af infrastrukturprojekter inden for rammerne af mål 1 kan ikke danne basis for mere end et skøn (ca. 2 mia. EUR) over EFRU-støtten til transeuropæiske net i 2001.

3.5.2. Samhørighedsfonden

I 2001 udgjorde forpligtelserne under Samhørighedsfonden til TEN-T i alt 1 318 mio. EUR, der fordelte sig som følger på medlemsstaterne: 61,5% til spanske projekter, 16,5% til portugisiske projekter, 16,2% til græske projekter og 5,7% til irske projekter.

Tabel 6: Støtte ydet via Samhørighedsfonden til TEN-Transport, efter land

	Forpligtelser indtil 1999 (mio. EUR)	Forpligtelser i 2000 (mio. EUR)	Forpligtelser i 2001 (mio. EUR)
Grækenland	1 535	155	214
Spanien	4 606	852	810
Irland	748	34	75
Portugal	1 446	246	218
I alt	8 334	1 287	1 318

Kommissionen traf nye finansieringsafgørelser svarende til et samlet flerårigt støttebeløb på 1 958 mio. EUR. Fordelingen af støtten på transportformerne viste en øget støtte til jernbanerne i overensstemmelse med de politiske retningslinjer; således tegnede støtten til jernbanetransport sig for 55% af det samlede beløb, mens vejsektoren modtog 34% og søtransportsektoren 11%.

Tabel 7: TEN-finansieringsafgørelser truffet i 2001 under Samhørighedsfonden, efter land og transportform, i %

	Veje	Jern- ba- ner	Luft tra- fik	Havne
Grækenland	85,7	14,3	0	0
Spanien	13,9	68,0	0	18,1
Irland	100,0	0	0	0
Portugal	0	92,6	0	7,4
% efter transport- form	33,6	55,1	0	11,3

I Grækenland omhandlede de fleste finansieringsafgørelser i 2001 igen projekter vedrørende etableringen af motorvejsnettet "Pathe/Via Egnatia", også kendt som det prioriterede Essen-projekt nr. 7. Samtidig modtog jernbanesektoren fortsat fællesskabsstøtte med godkendelsen af projektet vedrørende den nye strækning Lemina-Ikoniou.

Kommissionen godkendte to motorvejsprojekter i Spanien: Et afsnit af vejen gennem Catalonien (mellem Cervera og Santa Maria del Cami) og Zaragoza-ringvejen, der skal tjene som forbindelsesled mellem de forskellige større veje, der løber sammen i Zaragoza, i overensstemmelse med de prioriterede arbejder på forbindelsesvejene mod Frankrig og sammenkoblingen af de transeuropæiske vejnet. Hvad angår højhastighedstogforbindelsen Madrid-Barcelona-den franske grænse, blev der gjort en stor indsats på udvidelsen af strækningen mod Barcelona. Endelig ydede Samhørighedsfonden støtte til projektet vedrørende udbygningen af Barcelona havn.

I Irland er de små beløb, der er allokeret, utilstrækkelige til at sikre en ligevægt mellem de forskellige transportformer hvert år. I 2001 godkendtes kun et enkelt nyt projekt: syd-øst-motorvejen M 50, det "sorte hul" i Dublin-motorvejsomkørselsvejen.

Som det var tilfældet i 2000, koncentrerede Samhørighedsfonden i 2001 sin indsats på investeringer i jernbanesektoren med hovedvægten på to strategisk vigtige strækninger, der indgår i det prioriterede projekt nr. 8, nemlig den nordlige linje og Algarve-linjerne. Jernbanesektoren modtog således knap 93% af den støtte, der var genstand for finansieringsafgørelser i 2001. Den resterende del udgjorde fællesskabsbidraget til projektet vedrørende forbedringen af tjenesterne i Aveiro havn.

3.6. Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB)

Udbygningen af store infrastrukturer af fælles interesse, hvoraf de transeuropæiske net udgør hovedparten, er fortsat et af EIB's prioriterede mål. I 2001 godkendte EIB's bestyrelse lån for i alt 7 900 mio. EUR til fordel for TEN og TEN-relaterede

projekter i EU. De indgåede finansieringskontrakter udgjorde i alt 6 375 mio. EUR, hvilket svarer til 20% af bankens aktivitet i medlemsstaterne. Disse tal kan sammenlignes med 2000, hvor der blev godkendt lån til en værdi af 8 597 mio. EUR og indgået finansieringskontrakter for 6 613 mio. EUR. Der er med andre ord sket et mindre fald med hensyn til såvel projektgodkendelser (-8%) som finansieringskontrakter (-4%), hvilket afspejler en opbremsning i finansieringen af TEN-telekommunikationsprojekter.

EIB var også meget aktiv i tiltrædelseslandene med lånegodkendelser til en værdi af 1 530 mio. EUR og indgåelse af finansieringskontrakter for 1 383 mio. EUR vedrørende projekter af transeuropæisk interesse. Som det er tilfældet i medlemsstaterne, afspejler dette et mindre fald i aktiviteten, som skyldes situationen i telesektoren.

Banken har siden 1993 godkendt lån til fordel for TEN på i alt 74 426 mio. EUR og indgået finansieringskontrakter for i alt 57 308 mio. EUR. De samlede investeringsomkostninger for de tilsvarende projekter skønnes at udgøre 250 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 (OPP), som primært forefindes i transportsektoren. I 2001 vedrørte 30% af EIB's finansiering af TEN-transportprojekter OPP-strukturer i Tyskland, Grækenland, Nederlandene, Portugal og Spanien. Banken har også været på forkant med udviklingen med hensyn til innovative instrumenter såsom udviklingen af finansieringsomlægningsstrukturer, der giver kommercielle investorer mulighed for at udtræde af langfristede investeringer. EIB fremmer desuden erfaringsudvekslinger, idet den deler sine erfaringer inden for OPP-finansiering med nye initiativtagere i EU og i tiltrædelseslandene.

Inden for transportsektoren godkendte EIB i 2001 lån til TEN på i alt 6 418 mio. EUR i EU (mod 6 718 mio. EUR i 2000 – et fald på 5%), hvilket betyder, at EIB fra 1993 og indtil dato har godkendt lån på i alt 50 000 mio. EUR inden for denne sektor. Der blev indgået finansieringskontrakter for 5 161 mio. EUR i 2001 (imod 4 010 mio. EUR i 2000 – en stigning på 29%), hvormed det samlede finansierede beløb i perioden fra 1993 og indtil dato udgør i alt 35 680 mio. EUR. Den kraftige vækst i indgåede finansieringskontrakter var især markant, hvad angår de prioriterede Essen-projekter, der udviste en stigning på 130% i forhold til tallene for 2000. Det forhold, at 2001 helt klart var et rekordår for indgåelse af finansieringskontrakter vedrørende prioriterede Essen-projekter, mens der var behov for færre nye lånegodkendelser, er formentlig udtryk for det fremskredne stadium de igangværende projekter befinder sig i, for andre projekter et tegn på manglen på fremskridt i gennemførelsesprocessen og for enkelte projekter en betydelig forsinkelse.

I de central- og østeuropæiske lande indgik banken finansieringskontrakter vedrørende projekter i de 10 transportkorridorer, som blev godkendt af de fælleseuropæiske transportkonferencer på Kreta og i Helsingfors, for 1 200 mio. EUR – en stigning på 23% i forhold til 2000.

Inden for energisektoren blev der i 2001 godkendt nye lån i størrelsesordenen 240 mio. EUR; af dette beløb blev der indgået finansieringskontrakter for

220 mio. EUR vedrørende to TEN-gasprojekter. Banken godkendte også et lån på ca. 900 mio. EUR og indgik en kontrakt for et tilsvarende beløb vedrørende udbygningen af nationale eltransmissions-, elsubtransmissions- og eldistributionsnet, idet det dog ikke er muligt at identificere det beløb, som specifikt vedrører transmissionsnettet. Inden for TEN-E-sektoren er der siden 1993 og indtil dato ydet i alt 6 593 mio. EUR i form af lånegodkendelser og 5 440 mio. EUR i form af finansieringskontraktindgåelser.

EIB tilvejebragte også i 2001 nye lån til de europæiske telenet med lånegodkendelser i størrelsesordenen 1 241 mio. EUR (1 580 mio. EUR i 2000) og finansieringskontraktindgåelser i størrelsesordenen 994 mio. EUR (2 211 mio. EUR i 2000). Den finansielle uro i telesektoren er årsag til den kraftige aktivitetsnedgang. De samlede lånegodkendelser siden 1993 nåede op på 17 835 mio. EUR; af dette beløb er der indgået finansieringskontrakter for 16 190 mio. EUR.

At bidrage til udbygningen af TEN vil fortsat udgøre et af EIB's prioriterede mål på mellemlang sigt i både de eksisterende og de kommende EU-medlemsstater. Der forudses en jævn stigning i TEN-udlånsaktiviteten med særlig fokus på prioriterede projekter og på tiltrædelseslandene.

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

EIB-långivning til TEN (kontraktindgåelser)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	TOTAL
EU	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	6613	6375	57308
Transport	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	4010	5161	35677
Essen-projekter	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	1224	2838	13846
Energi	367	715	910	1415	854	393	174	392	220	5440
Essen-projekter	207	315	523	695	300	100	75	25	0	2240
Telekom.	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	2211	994	16191
CØEL	579	777	400	668	774	1507	1456	1494	1383	9038
Transport	469	397	270	553	417	1357	1321	979	1200	6963
Energi		80								
Telekom	110	300	130	115	357	150	135	515	183	1995

3.7. Medlemsstaternes finansielle bidrag

Fællesskabsfinansieringen af TEN udgør i de fleste tilfælde en forholdsvis begrænset del af de samlede omkostninger med undtagelse af visse projekter i "samarbejdslandene". Fællesskabsfinansieringens rolle er at fungere som

katalysator med henblik på at rejse investeringer fra andre kilder. 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, da medlemsstaterne ikke altid skelner mellem TEN- og ikke-TEN-infrastruktur.

3.8. Den finansielle infrastruktur i tredjelande

3.8.1. Phare

EU har bistået potentielle centraleuropæiske ansøgerlande med at forberede deres medlemskab af EU siden 1989, da Phare-programmet (handlingsplan for samordnet bistand til Polen og Ungarn) blev etableret. Efter at Det Europæiske Råd i Luxembourg i 1997 havde besluttet formelt at indlede den nuværende udvidelsesproces, blev der i 1998 udstukket nye retningslinjer for Phare, som blev "førtiltrædelsesorienteret". Phare fokuserer på institutionsopbygning (30%) og regelværksrelaterede investeringer (70%), herunder investeringer vedrørende grænseoverskridende samarbejde. Budgettet for 2001 udgjorde 1 641 mio. EUR; heraf var transportdelen meget beskeden, nemlig ca. 36 mio. EUR. Støtten rettes i stigende grad mod programmerede aktiviteter af den type, der forvaltes under strukturfondene med større vægt på lokal planlægning og styring (programmer i relation til økonomisk og social samhørighed).

3.8.2. Cards

2001 var det første år med gennemførelsen af den nye Cards-forordning, som blev vedtaget den 5. december 2000. I det sidste kvartal af 2001 godkendtes et regionalt strategipapir samt landestrategipapirer for Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien og Forbundsrepublikken Jugoslavien dækkende perioden 2002-2006. Et af de specifikke regionale samarbejdsmaal for den regionale Cards-strategi er "*at reintegrere SAP-landene i det europæiske infrastrukturnet, hvad angår transport, grænseforvaltning og energi*" ved at bistå dem med "*at udvikle sammenhængende strategier for infrastruktur med en international dimension inden for transport og energi*".

Støtten fokuserer på udarbejdelsen af strategier samt gennemførelsen af forberedende undersøgelser og katalyserende investeringer med henblik på at reintegrere regionens transport-, energi-, og miljøinfrastruktur i de fælleseuropæiske net. Et af hovedpostulaterne er, at de internationale finansieringsinstitutter er bedst placeret til at opfylde finansieringskravene i forbindelse med infrastrukturinvesteringer. Hvad angår Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien og Kosovo vil betydelige investeringer ikke desto mindre fortsat bidrage til fuldførelsen af det allerede påbegyndte genopbygningsarbejde. Begrænsede grænseoverskridende infrastrukturprojekter vil også kunne finansieres under integrerede grænseforvaltningsprogrammer. Endelig løser Cards-programmet også væsentlige opgaver, hvad angår infrastrukturudbygning, gennem sin kraftige fokusering på institutionsopbygning.

3.8.3. *Tacis*

Den nye Tacis-forordning trådte i kraft den 21. januar 2000 og dækker perioden 2000-2006 med et samlet budget på 3 318 mio. EUR. Med den nye forordning øgedes andelen af årsbudgettet, som forbeholdes finansiering af investeringer, fra 10 til 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 opkrævningsystemer ved grænserne lægger Kommissionen fortsat afgørende vægt på betydningen af grænseovergangenes funktion.

Hovedvægten lægges på de grænseovergange, der er et led i det fælleseuropæiske transportnet, nemlig korridorerne I, II, III, V og IX. Til og med 2001 stillede Kommissionen mere end 90 mio. EUR til rådighed for dette formål; heraf kom 15 mio. EUR fra Tacis-budgettet for 2001.

3.8.4. *Meda*

Meda-programmets udgifter med henblik på at knytte Middelhavsområdet tættere til EU er i øjeblikket begrænset til et mindre antal forundersøgelser.

3.8.5. *Ispa*

Ispa (strukturpolitisk førtiltrædelsesinstrument), der er et af de tre førtiltrædelsesinstrumenter, er opbygget med Samhørighedsfonden som model; instrumentet sigter mod – gennem allokering af 50% af sine budgetmidler - at forbedre transportnettet af transeuropæisk interesse i de 10 central- og østeuropæiske lande, der er kandidater til optagelse i EU. De øvrige 50% af budgetmidlerne er øremærket miljøprojekter. I perioden 2000-2006 vil der hvert år blive stillet i alt 1 040 mio. EUR (i 1999-priser) til rådighed for infrastrukturprojekter på miljø- og transportområdet, dvs. ca. 520 mio. EUR årligt til transportprojekter.

Kommissionen besluttede i 2000 og 2001 at støtte 169 projekter med en samlet projektomkostning på 6,6 mia. EUR, som blev foreslået af kandidatlandene, og hvoraf EU vil yde de 3,9 mia. EUR svarende til 59%. Over halvdelen af den vedtagne Ispa-støtte tildeles jernbaneprojekter og ca. 47% vejinfrastrukturprojekter.

64 projekter af de 169 projekter, der blev godkendt i 2000 og 2001, vedrører transportsektoren og tegner sig for en samlet projektomkostning på 4,1 mia. EUR, hvoraf de 2,4 mia. EUR tilvejebringes via et Ispa-tilskud. De 64 projekter inkluderer 16 projekter vedrørende teknisk bistand, primært med henblik på projektforberejdsopgaver. I 2001 blev 29 transportprojekter godkendt med et samlet Ispa-tilskud på 1,3 mia. EUR.

Ispa's mål i transportsektoren er at hjælpe med at opbygge det fremtidige transeuropæiske transportnet. Instrumentet finansierer transportinfrastrukturprojekter til fremme af bæredygtig mobilitet baseret på kriterierne i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 (om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet). Foranstaltningerne bør sætte modtagerlandene i stand til at realisere tiltrædelsespartnerskabernes mål og skal sikre sammenkobling og interoperabilitet i de nationale net og mellem disse og EU's net.

Der skal ved udarbejdelsen af projekterne tages hensyn til de 10 multimodale fælleseuropæiske transportkorridorer, som blev godkendt på den tredje fælleseuropæiske transportkonference i Helsingfors i juni 1997. De projekter, der finansieres af Ispa skal fortrinsvis indgå i basisnettet som identificeret ved TINA-øvelsen (vurdering af transportinfrastrukturbehovene), men kan også vedrøre projekter på resten af TINA-nettet. De Ispa-midler, der er anvendt i transportsektoren, er primært gået til udbygning og forbedring af TINA-nettet med henblik på at fremme sammenkoblingen mellem EU's og tiltrædelseslandenes infrastruktur.

Tabel 9: Ispa-budget 2001 – Transportsektor, efter delsektor

Delsektor		
	Ispa-midler EUR	% Ispa-midler/ sektor
Veje	303 699 301	57,25%
Jernbaner	210 662 746	39,71%
Lufthavne	12 000 000	2,26%
Jernbane/Vej	4 158 400	0,78%
I alt Ispa-budget - transportsektor	530 520 447	47,83%

Tabel 10: Ispa-budget 2001: forpligtelser efter land

Land	ISPA-midler - EUR
Bulgarien	61 898 400
Den Tjekkiske Republik	40 271 315
Estland	12 228 287
Ungarn	48 171 347
Letland	21 663 645
Litauen	14 483 464
Polen	177 561 679
Rumænien	122 812 000
Slovakiet	24 698 070
Slovenien	6 732 240
I ALT	530 520 447

Tabellen indeholder tal for forpligtelserne vedrørende projekter, der var genstand for afgørelser i 2001, og anden tranche for projekter, der blev udvalgt i 2000, idet projektmidlerne tildeles via fællesskabsbudgettet over en årrække.

Over halvdelen af Ispa-budgettet for transportsektoren blev i 2001 øremærket vejprojekter, nærmere betegnet nyanlæg eller forbedringer til opfyldelse af EU's

kapacitets- og sikkerhedsstandarder. Ca. 40% af midlerne blev tildelt jernbaneprojekter, nemlig primært rehabilitering og forbedring af eksisterende infrastruktur med henblik på opfyldelse af EU-standarder.

Tabel 11: Ispa-støtte til transportprojekter vedtaget i 2000 og 2001

PROJEKTTYPE	Antal projekter	Samlede projektkostninger - EUR	Samlede vedtagne Ispa-støtte - EUR	Forpligtelser 2000 EUR	Forpligtelser 2001 EUR
Lufthavne	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Jernbaner	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Jernbane og vej	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Veje	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
Sektor i alt	64	4 065 748 649	2 425 938 721	536 375 109	530 520 447

Tabellen viser de samlede Ispa-midler, der var genstand for forpligtelser og afgørelser i 2000 og 2001 inden for transportsektoren (64 projekter) samt de samlede projektkostninger for disse projekter.

Ispa-midler 2000-2001

Projekttype	Antal projekter	Samlede Ispa-bidrag	% pr. sektor
TRANSPORT			
Lufthavne	1	50 000 000	2,06%
Jernbaner	32	1 230 824 787	50,74%
Jernbane og vej	2	5 198 000	0,21%
Veje	29	1 139 915 934	46,99%
Sektor i alt	64	2 425 938 721	61,61%

Projekter efter korridor, samlede Ispa-bidrag 2000-2001

Korridor	Veje	Jernbaner
Korridor I	32 600 556	
Korridor II		161 746 249
Korridor III	320 411 250	92 837 250
Korridor IV	366 491 403	383 680 941
Korridor V		92 110 300
Korridor VI	233 695 790	160 945 224

Korridor IX	152 036 430	87 311 201
I alt	1 105 235 429	978 631 165

Projekter efter land 2000-2001

Land	Lufthavne	Jernbaner	Veje	Jernbane og vej	I alt
Bulgarien	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	237 998 000
Den Tjekkiske Republik		45 207 500	57 931 474	200 000	103 338 974
Estland		1 350 000	34 173 021		35 523 021
Ungarn		191 442 575	20 149 540		211 592 115
Letland		101 843 476	19 961 541		121 805 017
Litauen		24 314 780	50 957 600		75 272 380
Polen		344 498 499	510 744 750		855 243 249
Rumænien		232 329 441	409 926 024		642 255 465
Slovakiet		96 996 000	27 149 200		124 145 200
Slovenien		18 765 300			18 765 300
I alt	50 000 000	1 209 747 571	1 160 993 150	5 198 000	2 425 938 721

4. FINANSIERING AF TEN: ANDRE SPØRGSMÅL

4.1. Det flerårige vejledende program for TEN-T (2001-2006)

Europa-Kommissionen vedtog i september 2001 afgørelsen om det vejledende flerårige program for det transeuropæiske nets budget for perioden 2001-2006. Efter at have vurderet buddene, tildelte Kommissionen indikativt 2 780 mio. EUR til de vindende bud. Knap 50% af dette beløb vil tilflyde de store infrastrukturprojekter, som blev godkendt af Det Europæiske Råd i Essen i 1994, 20% vil tilgå Galileo-programmet og resten vil blive fordelt mellem forskellige flaskehalse på jernbanenettet, grænseoverskridende projekter og intelligente transportsystemer. *"De udvalgte projekter vil bidrage til at tackle de centrale transportpolitiske udfordringer, som er nævnt i Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik, der blev vedtaget den 12. september¹⁴: ændring af balancen mellem de forskellige transportformer, bekæmpelse af flaskehalse og trafikale overbelastning og toprioritering af kvalitet og sikkerhed i den fælles transportpolitik"*, således som næstformand og kommissær med ansvar for energi og transport, Loyola de Palacio, har udtrykt det.

¹⁴ http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

I overensstemmelse med de transportpolitiske mål, der er udstukket i hvidbogen, vil de udvalgte projekter sigte mod at fjerne flaskehalse på det transeuropæiske transportnet og ændre balancen mellem de forskellige transportformer.

Det samlede beløb på 2 780 mio. EUR, der er foreslået for programmet i perioden 2001-2006, fordeles sig som følger:

- over 1 300 mio. EUR (47%) til infrastrukturprojekter, der blev godkendt af Det Europæiske Råd i Essen i 1994
- over 550 mio. EUR (20%) til Galileo-projektet
- knap 640 mio. EUR (23%) til flaskehalse på jernbanenettet og grænseoverskridende projekter
- knap 280 mio. EUR (10%) til projekter vedrørende intelligente transportsystemer (ITS) i vej- og luftfartssektoren.

For at opfylde hvidbogens målsætning om at give jernbanerne et løft er knap to tredjedele af den programmerede støtte blevet tildelt jernbanesektoren. Mens undersøgelser vil spille en vigtig rolle i den bekostelige videre tekniske, miljømæssige og geologiske forberedelse af større projekter som f.eks. jernbanetunneler på strækningerne gennem Alperne og Pyrenæerne, vil anlægsarbejderne for de fleste "Essen-højhastighedstogprojekter" for passagerbefordring toppe, idet disse arbejder forventes fuldført ved udgangen af 2006. I overensstemmelse med hvidbogens målsætning om at lade EU's transportsystem og brugerne af dette få gavn af ny teknologi, har Galileo-programmet også fået en fremtrædende rolle. Endelig er der i overensstemmelse med målsætningen om at bekæmpe trafikale overbelastning og forbedre forbindelserne til udkantsområderne blevet givet en omfattende støtte til fjernelsen af flaskehalse og udfyldning af "sorte huller" i trafikforbindelserne med tredjelande.

Tabel 12: TEN-T – Flerårige vejledende program 2001-06- Rammeafgørelse

P/G	Projektitel	Foreslået støtte (mio. EUR)						
		2001	2002	2003	2004-06	I alt		
P1	Højhastighedstog nord-syd (Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg; München-Verona)	33	46,5	61,5	117	258	9,28%	
P2	Højhastighedstog PBCAL Paris-Bruxelles-Köln/Frankfurt-Amsterdam-London	61	49,5	36	145	291,5	10,48%	
P3	Højhastighedstog syd (Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria -Dax)	15,1	22,1	34,7	66	137,9	4,96%	
P4	Højhastighedstog øst	45	36,5	52	34,5	168	6,04%	
P5	Betuwe-linjen	20	10	12	380	80	2,88%	
P6	Højhastighedstog Frankrig-Italien	11	16,5	54	88,9	170,4	6,13%	
P7	Græske motorveje - Pathe og Via Egnatia	12,5	12	5,5	-	30	1,08%	
P8	Multimodal forbindelse Portugal-Spanien-Centraleuropa	3,3	3,2	4,35	2	12,85	0,46%	
P9	Konventionel jernbaneforbindelse Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer	-	-	-	-	-	0,00%	
P10	Malpensa lufthavn	-	-	-	-	-	0,00%	
P11	Den faste Øresundsforbindelse	-	-	-	-	-	0,00%	
P12	Den nordiske trekant (multimodal korridor)	12,05	16	14,95	42,5	85,5	3,07%	
P13	Vejkorridoren Irland-Det Forenede Kongerige-Benelux	13	8	7	2,8	30,8	1,11%	
P14	"West Coast Main Line"	7	3	3	31	44	1,58%	
	Subtotal PP (prioriterede projekter)	232,95	223,3	285	567,7	1 308,95	47,07%	
P15	Det transeuropæiske satellitnavigationssystem (GALILEO)	100	170	80	200	550	19,78%	
G1/2	Fjernelse af flaskehalse på TEN-jernbanenettet	51 125	67 825	75,25	196,9	391,1	14,06%	
G3	Grænseoverskridende projekter	13,95	21,51	32,28	186,76	254,5	9,15%	
G4	Intelligente transportsystemer i vejsektoren	28,3	30,8	33	99,9	192	6,90%	
G5	Intelligente transportsystemer i luftfartssektoren	7,99	25,8	26,03	24,67	84,49	3,04%	
	Subtotal grupper	101 365	145 935	166,56	508,23	922,09	33,16%	
	I alt MIP	434 315	539 235	531,56	1 275,93	2 781,04	100,00%	

Nærmere detaljer er indeholdt i bilag IX

Mens GD TREN i perioden 1995-2000 støttede etableringen af ITS på det transeuropæiske vejnet med bidrag på over 125 mio. EUR til finansieringen af vejtrafikstyringsprojekter, blev dette årlige TEN-T-finansieringsprogram i 2001 afløst af Europa-Kommissionens flerårige vejledende program (MIP).

Der udvalgte seks ITS-projekter omfattende 14 medlemsstater (Grækenland er ikke omfattet), som vil modtage 192 mio. EUR i EU-støtte, mens de 12 tilhørende finansieringsafgørelser i 2001 udgjorde 25,3 mio. EUR.

- ARTS (omfattende P/E/F): 3,5 mio. EUR
- CENTRICO (omfattende NL/D/B/L/F/UK): 7 mio. EUR
- CORVETTE (omfattende D/A/IT): 4 mio. EUR
- SERTI (omfattende D/F/IT/E): 3,5 mio. EUR
- STREETWISE (omfattende UK/IR): 1,8 mio. EUR
- VIKING (omfattende FI/SW/DK/D): 5,5 mio. EUR

Det er meningen, at de støttede projekter skal reducere overtrafikering og sikre rejsende på TERN information af høj kvalitet. Der lægges helt klart vægt på at fremskynde etableringen af systemer og tjenester for rejsende og løse grænseoverskridende problemer gennem samarbejde mellem de forskellige medlemsstater, der deltager i projekterne.

4.2. TEN-T-budgettet uden for MIP

Der blev udvalgt 53 transportinfrastrukturprojekter og undersøgelser med henblik på samfinansiering gennem den almindelige årlige del af TEN-T-budgettet for 2001 i overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets støtte inden for transeuropæiske net.

Disse afgørelser – der repræsenterer i alt 137,2 mio. EUR¹⁵ - var tænkt som et supplement til de midler, der blev allokeret i 2001 inden for rammerne af det flerårige vejledende program (MIP), for hvilket Kommissionen vedtog en rammeafgørelse. De foranstaltninger, der skal samfinansieres, blev udvalgt i overensstemmelse med de prioriteter, som er udstukket i hvidbogen om den europæiske transportpolitik, der blev vedtaget af Kommissionen den 12. september 2001. Mere specifikt refererer afgørelserne til sektorer, der er underrepræsenteret inden for rammerne af MIP (f.eks. indre vandveje, indlands- og søhavne, lufthavne og veje), samt til projekter, der supplerer de foranstaltninger, som støttes under MIP (f.eks. adgangen til hovednet og forbedring af trafikknudepunkterne). Der blev også bevilget yderligere støtte til vigtige europæiske projekter såsom ERTMS og EGNOS, som allerede havde modtaget støtte i de foregående år. Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net – transportsektoren – afgav på sit møde den 7. juni 2001 en positiv udtalelse om denne udvælgelse.

4.3. TEN-risikokapitalfaciliteten

Behovet for dette instrument blev understreget af arbejdet i gruppen på højt niveau vedrørende offentlig-private partnerskaber på transportområdet, hvis konklusioner

¹⁵ Det samlede samfinansieringsbeløb i 2001 uden for MIP udgjorde 148 mio. EUR. Der blev på grund af proceduremæssige forsinkelser først indgået forpligtelser i 2001 for et beløb på 11 mio. EUR, som var blevet øremærket udvalgte projekter i 2000.

Kommissionen til fulde støttede i en meddelelse i september 1997. Der findes i øjeblikket kun et fåtal af sådanne fonde i Europa, og det er nødvendigt at anspore til etableringen af flere, hvis TEN-projekter skal føres ud i livet som OPP'er. Målet er at anvende begrænsede mængder af offentlige midler for at sætte mere gang i sådanne risikokapitalinvesteringer, der har en vigtig rolle med hensyn til at gøre det muligt for OPP'er at udnytte den store ressource, som udgøres af private fonde for langsigtede investeringer. Af effektivitets- og rentabilitetshensyn er det bedst at benytte investeringsfonde eller tilsvarende finansielle foretagender, som fokuserer på at tilføre risikokapital til TEN-projekter.

På grund af sin store løftestangseffekt vil TEN-risikokapitalfaciliteten ikke kun tilføre ekstra midler til en sektor, hvor der lader til at være markedssvigt, men også støtte til udviklingen af innovative finansielle instrumenter i en sektor, der traditionelt fokuserer på tilskud. I modsætning til rentesubsidier eller andre former for tilskud vil bidrag under denne facilitet også kunne kræves tilbagebetalt.

I henhold til TEN-finansforordningen¹⁶ skal en begrænset andel af de fællesskabsbudgetmidler, der er til rådighed for TEN, tilføres i form af *"risikovillig kapital til investeringsfonde eller tilsvarende finansielle foretagender, der som hovedmål har at skaffe risikovillig kapital til transeuropæiske netprojekter, med inddragelse af betydelige investeringer fra den private sektor; denne type risikovillig kapital må ikke overstige 1% af [budgetmidlerne] [...]. Dette loft kan [...] forhøjes op til 2% fra 2003 på baggrund af en revision af dette instruments funktion."*¹⁷ Disse midler er fastsat til 4 600 mio. EUR for perioden 2000-2006. Følgelig udgør det potentielle beløb, der er til rådighed for risikokapitalfaciliteten indtil 2006, 46 mio. EUR med mulighed for at hæve beløbet til 92 mio. EUR fra 2003 i lyset af det forslag til revision, som Kommissionen vil forelægge for Europa-Parlamentet og Rådet.

I henhold til forordningen skal forvaltningen af Fællesskabets risikokapitalbidrag varetages af Den Europæiske Investeringsfond, og vilkårene for gennemførelsen af ordningen skal nedfældes i en samarbejdsaftale mellem Kommissionen og EIF. I forbindelse med reformen af EIF i 2000 blev TEN-aktiviteten overført til EIB. Der blev derfor indgået en trepartssamarbejdsaftale mellem Kommissionen, EIB og EIF i juni 2001. Meddelelsen om gennemførelsen af ordningen blev i juli 2001 offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende¹⁸ for at sætte interesserede investeringsfonde i stand til at indgive ansøgninger til EIB med henblik på udvælgelsen af de investeringer, der skal finansieres gennem dette instrument. Den første finansielle beslutning om at allokere midler fra TEN-budgettet til risikokapitalen forventes taget i 2002¹⁹.

¹⁶ Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/1999 af 19. juli 1999.

¹⁷ Forordningens artikel 4, litra c).

¹⁸ Meddelelse om gennemførelse af ordningen for risikokapital til infrastrukturprojekter inden for rammerne af de transeuropæiske net (TEN) i henhold til artikel 4, stk. 1, litra e), i forordning (EF) nr. 2236/95, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1655/1999 (2001/C 188/5).

¹⁹ Den første finansielle beslutning om at allokere midler fra TEN-T-budgettet til risikokapitalen blev som forventet truffet i 2002.

5. EVALUERING

Kommissionen lægger inden for rammerne af "SEM 2000"-programmet (initiativet til fremme af en sund og effektiv finansiel forvaltning) stor vægt på evalueringen af sine aktiviteter.

5.1. Energi

Uvildige eksperter gennemførte i 1999 en midtvejsevaluering af TEN-Energi-programmet for Kommissionen. Kommissionens tjenestegrene tog hensyn til hovedparten af anbefalingerne ved programmets gennemførelse. Den næste uvildige evaluering skal efter planen finde sted i 2003/2004.

5.2. Telekommunikation

Alle projekterne blev evalueret mindst én gang i 2001. Opmærksomheden var især rettet mod fremskridt i retning af udarbejdelsen af forretningsplaner, da dette var blevet identificeret som et område, der stod særligt svagt. I alt blev syv projekter fundet utilstrækkelige enten af tekniske grunde, eller fordi det skønnedes, at der ikke var udsigt til, at de ville resultere i levedygtige tjenester, og det blev derfor besluttet at afslutte dem.

Midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-foranstaltningen

Den undersøgelse, Kommissionen havde anmodet om i medfør af kravene i artikel 14 i beslutningen om retningslinjerne for de transeuropæiske telenet, afsluttedes i starten af 2001. Ifølge den endelige rapport var TEN-Telecom et relevant program på rette vej med potentiale til udvikling af en niche, hvor det kunne gøre en forskel. Programmet var strategisk set velplaceret med en relevant opgave bestående i at føre transeuropæiske højrisikoprojekter (forretningsprojekter) og resultater af forskningsprojekter ud i livet med en høj grad af SMV-deltagelse. Programmets relativt set beskedne størrelse blev ikke anset for en ulempe, men snarere for et aktiv, da det gav programmet mulighed for hurtig tilpasning til et miljø i udvikling, idet der her især tænkes på de stadig tydeligere konturer af et eEurope.

Undersøgelsen viste, at selv om de projekter, der er udvalgt med henblik på fællesskabsstøtte, generelt var højrisikoprojekter, rummede mange et udmærket potentiale for udnyttelse efter afslutningen af den programfinansierede fase.

Men den brede vifte af aktiviteter, programmet kunne støtte, medførte en udvanding af ressourcerne, hvilket reducerede programmets samlede effekt. Kommissionen forsøgte at tackle dette problem i sit forslag om ændring af retningslinjerne på telekommunikationsområdet ved at reducere antallet af aktionslinjer i programmet fra 18 til 7.

Undersøgelsen afslørede også svagheder i forbindelse med udarbejdelsen af forretningsplaner. Kommissionen erkendte dette problem, og der blev taget to initiativer for at overvinde det. Der blev ydet direkte støtte til projekter gennem BPS-støtteprojektet, som tilbød rådgivning vedrørende udarbejdelse og præsentation af forretningsplaner, og der blev gennemført evalueringer med henblik på tidlig detektion af potentielle problemer på dette område, således at der kunne træffes afhjælpende foranstaltninger.

5.3. Transport

I medfør af artikel 1 i Kommissionens forordning nr. 1687/2001 skal alle flerårige programmer gøres til genstand for forudgående evaluering, midtvejsevaluering og efterfølgende evaluering.

Hvad TEN angår, dækker MIP-rammeafgørelsen perioden 2000-2006.

I 2001 var den finansielle MIP-støtte kun lige indledt. De samlede resultater af indsatsen og merværdien af Fælleskabets inddragelse vil blive vurderet i forbindelse med midtvejsevalueringen, der ifølge planen skal finde sted i 2003/2004.

Ikke desto mindre er der allerede gennemført en evaluering af en række specifikke programmer (del af TEN-T): "TEN-T-vejtrafikstyringsprojekterne", den overordnede "Galileo"-arkitektur og investeringsprogrammet "Equity Plan Phase I".

Desuden udarbejdes der årlige projektstatusrapporter for alle projekter, der samfinansieres over TEN-budgetposter. Disse rapporter muliggør en systematisk overvågning af fremdriften i de enkelte projekter.

Med hensyn til ITS (vejtrafikstyring) evaluerede Kommissionen i 2001 otte projekter med ekstern støtte. Denne model vil blive benyttet i fremtiden for de øvrige transportprojekters vedkommende. Resultaterne af evalueringerne, der er baseret på en detaljeret analyse af de endelige tekniske rapporter, som partnerne udarbejder, var generelt positive. Etableringen af ITS-systemer skrider frem i de fleste medlemsstater i henhold til nationale planer. Der kunne konstateres forsinkelser i visse tilfælde, som vedrørte aktiviteter, der ikke udgør grundstammen i projekterne. Da der på andre områder er behov for en stærk koordinering af aktiviteterne, såsom koordinering af trafikstyringsforanstaltninger, er medlemsstaterne i færd med at implementere grænseoverskridende dataudveksling, men i et forholdsvis langsomt tempo.

6. EKSTERNE FORBINDELSER

6.1. Energi

Med hensyn til udbygningen af nettet vil Kommissionens forslag om revision af TEN-E-retningslinjerne styrke den eksterne dimension af EU's politik på energinetområdet, specielt hvad angår sammenkoblingerne med kandidatlandene og andre tredjelande i Middelhavs- og Sortehavsområdet og med hovedvægt på naturgasforbindelser.

Energialogen mellem EU og Rusland indledtes i 2001. En vigtig konklusion var, at der ville blive kortlagt specifikke "projekter af fælles interesse" med henblik på sammenkobling med de transeuropæiske energinet for at opretholde sikkerheden i energiforsyningerne. En foreløbig liste over sådanne projekter blev offentliggjort i en rapport til EU-Rusland-topmødet. Andre aktiviteter vil koncentrere sig om gennemførelsesbestemmelserne med hovedvægt på mulighederne for at tiltrække store private EU-investeringer.

Hvad angår Vestbalkan, fremlagde Europa-Kommissionen sit endelige strategipapir vedrørende "Transport and Energy infrastructures in South-East Europe" (Transport- og energiinfrastrukturer i Sydøsteuropa) på den regionale konference for Sydøsteuropa

i Bukarest den 25. og 26. oktober 2001. Der var i foråret 2001 blevet gennemført en høringsrunde med EU-medlemsstater (Cards-udvalget), internationale finansieringsinstitutter, mållandene – de lande, der er led i stabiliserings- og associeringsprocessen (Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien og Forbundsrepublikken Jugoslavien) – og Stability Pact Working Table II (maj 2001). Papiret opstiller de brede prioriteter for udbygningen af transport- og energiinfrastrukturer i regionen, idet det inkorporerer forskellige initiativer, der er iværksat, og aktiviteter, som allerede er afsluttet på dette område i løbet af det seneste årti, og udstikker kriterierne for en yderligere prioritering af korridorer og specifikke projekter i transport- og energisektoren.

På samme måde er et af de specifikke regionale samarbejdsmaal for den regionale Cards-strategi for 2002-2006, der blev godkendt af Europa-Kommissionen den 22. oktober 2001, "at reintegrere SAP-landene i det europæiske infrastrukturnet, hvad angår transport, grænseforvaltning og energi" ved at bistå dem med "*at udvikle sammenhængende strategier for infrastruktur med en international dimension inden for transport og energi*". De forventede resultater i energisektoren er "*en undersøgelse og en drøftelse af regionale infrastrukturprioriteter, hvad angår energiinfrastruktur, herunder fremskridt med hensyn til udbygningen af et regionalt internt elmarked og dets integration i EU's elmarked*".

De konkrete resultater af denne koordinerede indsats optræder i listen over regionale infrastrukturprojekter i Sydøsteuropa. Situationen for disse projekter overvåges regelmæssigt af infrastrukturstyringsgruppen for Sydeuropa (ISG). Den nuværende liste over igangværende regionale projekter – en kombination af "Quick-start package" (den regionale finansieringskonference, marts 2000) og en liste over ekstra/supplerende projekter, som blev fremlagt på den regionale konference i oktober 2001 – omfatter 41 projekter til i alt 3,32 mia. EUR. Energisektoren kommer ind på en andenplads med 0,82 mia. EUR (25%) for fem elprojekter.

6.2. Transport

Forhandlingerne om EU's udvidelse skred godt frem og afslørede ansøgerlandenes store transportbehov. Der vil være behov for anlæg eller udbedring af ca. 20 000 km veje og 30 000 km jernbaner samt søhavne og lufthavne til en pris af knap 100 mia. EUR. Disse aktiviteter modtager allerede fællesskabsstøtte via Ispa- og Phare-programmer, men at bringe de kommende medlemsstaters økonomier på linje med de nuværende EU-landes vil kræve investeringer af et hidtil uset omfang. Udvidelsen vil også medføre en voksende trafik i de nuværende medlemsstater, som derfor må tilpasse deres egne infrastrukturprioriteter.

Fælleseuropæiske korridorer og områder

Det fælleseuropæiske transportnet er blevet udviklet i løbet af de tre fælleseuropæiske transportkonferencer. Den første fælleseuropæiske transportkonference i Prag i 1991 udformede et egnet koncept for transportinfrastruktur, som blev til korridorkonceptet.

På den anden fælleseuropæiske transportkonference på Kreta i 1994 identificerede de vest-, central- og østeuropæiske lande ni langdistancetransportkorridorer som prioriteter for infrastrukturudbygning.

På den tredje fælleseuropæiske transportkonference i Helsingfors i juni 1997 tilføjedes en tiende korridor samt de fælleseuropæiske maritime transportområder.

Disse multimodale korridorer, de såkaldte Helsingfors-korridorer, har en samlet længde på 48 000 km, hvoraf de 25 000 km er jernbanenet og de 23 000 km vejnet. Lufthavne, søhavne, flodhavne og større terminaler tjener som intermodale knudepunkter langs disse langdistanceforbindelser mellem de central- og østeuropæiske lande.

Investeringspartnerskabskonceptet inden for fælleseuropæiske transportinfrastrukturer fremmer etableringen af alle de komponenter, der er nødvendige for et fremtidigt fælleseuropæisk transportnet på EU's område, i kandidatlandene, i de nye uafhængige stater (NIS) og i andre lande.

Det fælleseuropæiske transportnet er sammensat af følgende komponenter:

- det transeuropæiske transportnet²⁰ på EU's område
- TINA-nettet,²¹ der omfatter de 10 korridorer samt supplerende netkomponenter i kandidatlandene
- de 10 fælleseuropæiske transportkorridorer i kandidatlandene, i NIS og i andre lande
- de fire fælleseuropæiske transportområder (*PETrAs*), der omfatter maritime områder
- de euroasiatiske forbindelser, navnlig TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia).

Se kortet i bilag X.

Der er for alle korridorer blevet undertegnet et aftalememorandum om oprettelse af en koordineringsmekanisme for hver korridor. Følgende tabel indeholder en nærmere angivelse af de eksisterende korridorer.

Fælleseuropæiske korridorer

Nr.	Aftale- protokol	Formand- skab	Strækning som defineret af den fælleseuropæiske konference i Helsingfors i 1997
I	Ja	Sverige	Helsingfors-Tallinn-Riga-Kaunas-Warszawa Vejkomponent: Via Baltica Jernbanekomponent: Rail Baltica
II	Ja	Rusland	Berlin-Warszawa-Minsk-Moskva-Nizhnij Novgorod
III	Ja	Polen	Berlin/Dresden-Wroslaw-Lvov-Kiev
IV	Ja	Tyskland	Berlin/Nürnberg-Prag-Budapest C

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 (EFT L 228, 9.9.1996).

²¹ Transport Infrastructure Needs Assessment – final report of October 1999 (Vurdering af transportinfrastrukturbehovene – endelig rapport fra oktober 1999).

			Konstanz/Thessaloniki/Istanbul
V	Ja	Italien	Venedig-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lvov Afsnit A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod Afsnit B: Rijeka-Zagreb-Budapest Afsnit C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest
VI	Ja	Polen	Gdansk-Grudziadz/Warszawa-Katowice-Zilina Afsnit A: Katowice-Ostrava-Korridor V
VII	Ja	Østrig	Donau og Donau-Sortehavet (kanal)
VIII	Ja	Italien	Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna- Sammenkobling med det græske TEN og Korridor IV
IX	Ja		Helsingfors-Skt. Petersborg-Moskva/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bukarest-Dimitrovgrad-Alexandroupolis Afsnit A: Ljubasevka-Odessa Afsnit B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
X	Ja	Grækenland	Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopje-Thessaloniki Afsnit A: Graz-Maribor-Zagreb Afsnit B: Budapest-Novi Sad-Beograd Afsnit C: Nis-Sofia Afsnit D: Veles-Bitola-Florina

Der blev i 2001 gennemført store investeringer langs korridorerne, men udbygningen og fremdriften afveg meget afhængig af korridorformandskabets indsats og deltagerlandenes engagement.

En målrettet forlængelse af de transeuropæiske net udgøres af den Tacis-støttede TRACECA-vej ("silkevejen") gennem Sydkaukasus til Centralasien. De fysiske forbindelser bør forbedres for at tiltrække et stort trafikvolumen. Koordineringsarbejdet på de fælleseuropæiske transportkorridorer, nemlig udvidelsen af de transeuropæiske net i de vestlige NIS, fortsatte med regelmæssige møder mellem korridorformandskaberne. Der blev imidlertid ikke ydet nogen fællesskabsstøtte til beslægtede projekter i 2001.

Hvad angår Vestbalkan, fremlagde Europa-Kommissionen sit endelige strategipapir vedrørende "Transport and Energy infrastructures in South-East Europe" (Transport- og energiinfrastrukturer i Sydøsteuropa) på den regionale konference for Sydøsteuropa i Bukarest den 25. og 26. oktober 2001. Strategipapiret var genstand for grundige drøftelser med EU-medlemsstaterne, modtagerlandene og Den Europæiske Investeringsbank, Verdensbanken og Den Europæiske Bank for

Genopbygning og Udvikling. Det blev forelagt medlemmerne af stabilitetspagten i Tirana i maj 2001 og i Bukarest i oktober 2001. Dette arbejdsdokument anvendes af de store donorer som rettesnor for investeringsstrategi og suppleres af Cards-støtte til yderligere tekniske undersøgelser.

Papiret udstikker de brede prioriteter for udbygning af transport- og energiinfrastruktur i regionen, idet det tager højde for de forskellige initiativer, der er iværksat, og de aktiviteter, som er afsluttet i løbet af det seneste årti, og opstiller kriterierne for en yderligere prioritering af korridorer og specifikke projekter i transport- og energisektoren. På transportområdet vil strategien iværksætte en metode på Vestbalkan i lighed med TINA-metoden.

På samme måde er et af de specifikke regionale samarbejdsmaal for den regionale Cards-strategi for 2001-2006, som blev godkendt af Kommissionen den 22. oktober 2001, "at reintegrere SAP-landene i det europæiske infrastrukturnet, hvad angår transport, grænseforvaltning og energi" ved at bistå dem med "at udvikle sammenhængende strategier for infrastruktur med en international dimension inden for transport og energi". De forventede resultater i energisektoren er "en undersøgelse og en drøftelse af regionale infrastrukturprioriteter, hvad angår udvidelsen af det fælleseuropæiske netsystem til *SAP*-regionen under anvendelse af samme tilgang som den, der benyttes i TINA-processen (vurdering af transportinfrastrukturbehovene) i Centraleuropa".

Støtten fokuserer på udarbejdelsen af strategier samt gennemførelsen af forberedende undersøgelser og katalyserende investeringer med henblik på at reintegrere regionens transport-, energi-, og miljøinfrastruktur i de fælleseuropæiske net. Under det regionale Cards-program 2001 godkendtes et undersøgelsesprogram vedrørende regional infrastruktur med en finansieringsramme på 6 mio. EUR, der sigter mod at videreudvikle den regionale fællesskabsstrategi. Programmet inkluderer en regional undersøgelse med en finansieringsramme på 2,45 mio. EUR vedrørende transportsektoren, som skal følge op på den regionale undersøgelse vedrørende transportinfrastrukturen. TIRS er en 12-måneders undersøgelse, der påbegyndtes i marts 2001; undersøgelsen finansieres af AFD og ledes i fællesskab af ECMT, EIB og Europa-Kommissionen. Desuden godkendtes under Cards-programmet en projektforberejdsfacilitet (3 mio. EUR), der skal forberede investeringer i transportsektoren i overensstemmelse med de strategiske og de regionale undersøgelser.

Kommissionens strategipapir tjener også som udgangspunkt for arbejdet i infrastrukturstyringsgruppen for Sydøsteuropa (ISG), der blev oprettet i 2001 med følgende medlemmer: Europa-Kommissionen, EIB, EBRD, Verdensbanken, Rådet for Den Europæiske Udviklingsbank og kontoret for den særlige koordinator for stabilitetspagten.

De konkrete resultater af denne koordinerede indsats optræder i listen over regionale infrastrukturprojekter i Sydøsteuropa. Situationen for disse projekter overvåges regelmæssigt af ISG. Den nuværende liste over igangværende regionale projekter – en kombination af "Quick-start package" (den regionale finansieringskonference, marts 2000) og en liste over ekstra/supplerende projekter, som blev fremlagt på den regionale konference i oktober 2001 – omfatter 41 projekter til i alt 3,32 mia. EUR. Transportsektoren (især vejinfrastruktur) tegner sig for 66% af de samlede udgifter svarende til ca. 2,2 mia. EUR fordelt på 33 forskellige projekter.

7. ANDRE EU-POLITIKKER MED EN TEN-DIMENSION

7.1. Miljø

Den tilgang, der blev anlagt ved finansieringen af TEN-projekter i 2001, var baseret på den forudsætning, at der blev stillet tilstrækkelig information til rådighed for at sikre, at sådanne projekter var i overensstemmelse med Fællesskabets miljølovgivning. Følgelig blev – indtil videre for så vidt angår TEN-T-projekter – standardansøgningsskemaet ændret i december 1999, så der i bilaget om overensstemmelse med miljølovgivningen indføjes en særlig erklæring fra den myndighed, der har ansvaret for overvågningen af Natura 2000-lokaliteter. Denne ændring skulle lette de interne procedurer i medlemsstaterne og dermed sikre TEN-T-projekters overensstemmelse med Natura 2000 og i særdeleshed med de krav om beskyttelse af lokaliteter, som er omhandlet i habitatdirektivets artikel 6.

Strategisk miljøvurdering

Bestemmelser om strategisk miljøvurdering blev indført i Fællesskabet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet. EU-medlemsstaterne skal omsætte direktivet til national ret inden juli 2004. Det pålægges dem at spore, undersøge og vurdere miljøvirkningerne af infrastrukturplaner og –programmer, herunder planer og programmer i tilknytning til det transeuropæiske net.

Kommissionens forslag af oktober 2001 om ændring af Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (KOM(2001) 544 endelig af 2.10.2001) gik ud på, at hvis der i denne beslutning foreslås medtaget nye forbindelser eller andre netinfrastrukturer, skal der iværksættes en miljøvurdering efter principperne for strategisk miljøvurdering af det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 2.

7.2. 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-politikernes samfundsøkonomiske og miljømæssige dimensioner. Derudover er der gennemført en lang række 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 extranetstedet.

Som vigtige eksempler på projektbidrag kan nævnes:

- 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. SCENES-modellen er blevet udvidet, så den forbindes med nationale transportmodeller og fremskrivninger (EXPEDITE- og THINK-UP-projekter under det femte rammeprogram), og så det bliver muligt at vurdere de makroøkonomiske påvirkninger – BNP, beskæftigelse – af TEN og andre transportpolitikker (TIPMAC-projektet under det femte rammeprogram).

- Med henblik på at afprøve, om der kan etableres et transportinformationssystem til støtte for den politiske beslutningstagning, blev det besluttet at iværksætte et praktisk forsøg under det fjerde rammeprogram: "Pilotprojekt vedrørende et alpinsk transportinformationssystem (ATIS)". Det arbejde, der blev udført i pilotprojektet, resulterede i, at der blev udformet et 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 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.

Disse resultater har også bidraget til revisionen af Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og til revisionen af den nye fælles transportpolitik, således som den kom til udtryk i hvidbogen.

Under det femte rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1998-2002) er mange projekter, der bidrager til udvikling og gennemførelse af TEN-T-politikker, allerede blevet iværksat inden for en række nøgleaktioner og programmer: nøgleaktion 2 "Bæredygtig mobilitet og intermodalitet", nøgleaktion 3 "Landtransport og marine teknologier" i programmet vedrørende konkurrencedygtig og bæredygtig vækst, nøgleaktion 5 "Renere energisystemer, herunder vedvarende energikilder" og nøgleaktion 6 "Økonomisk og effektiv energi til et konkurrencedygtigt Europa" i programmet vedrørende energi, miljø og bæredygtig udvikling samt i programmet vedrørende informationssamfundsteknologi. Andre projekter blev i iværksat i 2001 og vil begynde at producere nyttige resultater i en nær fremtid.

Inden for den samfundsøkonomiske forskning udgør de centrale mål for transportforskningsprojekter: vurdering af TEN-T-politikker, forbedring af infrastruktur, udvikling og forbedring af kvantitative værktøjer til støtte for udarbejdelsen af politikker (transportinformationssystem, modeludviklingstjeneste og netværk af lufthavnsobservatorier) samt etablering af debatfora, der kan behandle emner af relevans for TEN-T-politikker og –projekter (ALP-NET-, THINK-UP-, EXPEDITE-, TIPMAC- og IASON-projekter). Uden at være udtømmende er det også vigtigt at nævne bidraget til satellitnavigation – Galileo-definitionsfasen

(GALA-, INTEG-, SAGA-, GEMINUS- og GALILEI-projekter) – og til udvikling af det fælles europæiske luftrum (ONESKY- og GATE TO GATE-projekter).

7.3. Konkurrence

Det er i forbrugernes og Fællesskabets interesse som helhed, at TEN-projekterne udvælges og forvaltes på en måde, der fuldt ud tager hensyn til konkurrenceelementets potentielle fordele. I den forbindelse bør der sikres korrekt adgang til TEN i overensstemmelse med de gældende regler i den relevante sektor

På *transportområdet* bekræftede Kommissionen i sin hvidbog af 2001²² viljen til at sikre et korrekt reguleret, åbent, konkurrencebaseret marked for jernbanetjenester som en væsentlig forudsætning for at opfylde den videre målsætning om bæredygtig udvikling. Kommissionen erklærede således i hvidbogen, at den "*ved udvælgelsen af infrastrukturprojekter til EU-støtte [vil] tage hensyn til, i hvilket omfang linjerne er åbne for konkurrence.*"

I overensstemmelse med Kommissionens erklærede politik for omstrukturering og reform af jernbanesektoren indebærer dette som minimum kontrolleret konkurrence for passagertjenester og åben adgang for godstjenester. Når Kommissionen tager stilling til finansieringen af fjernelse af flaskehalse, vil den også tage hensyn til fordelene ved strukturel adskillelse, idet en sådan bidrager til en mere effektiv allokering af infrastrukturkapaciteten. Benchmarking på denne måde vil bidrage til at sikre, at støtten ikke er større, end hvad der er nødvendigt for det videre projektforsøg.

På *energiområdet* er etableringen af en fungerende ordning for tredjepartsadgang – også til TEN – en af hovedprioriteterne i EU's konkurrencepolitik i energisektoren. Uden adgang til de el- og/eller gassamkøringslinjer, der forbinder to medlemsstater, kan energiforbrugerne ikke skifte leverandør og dermed drage fordel af Fællesskabets liberaliseringspolitik. Mens TEN-programmet fokuserer på etableringen af ny infrastruktur, sikrer konkurrencepolitikken, at den eksisterende kapacitet allokeres på fair vilkår og til ikke-diskriminerende priser.

Inden for telekommunikationssektoren er et af Kommissionens væsentlige mål at sikre konkurrence med hensyn til tilvejebringelse af højhastighedsadgang til internettet. Siden liberaliseringen af denne sektor har de etablerede operatører i de fleste medlemsstater erhvervet en uforholdsmæssig stor markedsandel på dette nye marked. For at undgå at TEN-politikken styrker disse etablerede operatørers markedsposition på dette område er det hensigtsmæssigt at fokusere TEN-støtten på de tjenester, der normalt ydes af de offentlige myndigheder og på sammenkobling og interoperabilitet mellem nettene.

²²

Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg, KOM(2001) 370 endelig, 12.9.2001.