ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION

# COLLECTION RELIEE DES DOCUMENTS "COM"

COM (90)585

Vol. 1990/0247

Historical Archives of the European Commission

***Disclaimer***

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1) modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2015/496 du Conseil du 17 mars 2015 (JO L79 du 25. 3.2015, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement ou sont considérés déclassifiés conformément aux articles 26(3) et 59(2) de la décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as last amended by Council Regulation (EU) 2015/496 of 17 March 2015 (OJ L 79, 27.3.2015, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation or are considered declassified in conformity with Articles (26.3) and 59(2) of the Commission Decision (EU, Euratom) 2015/444 of 13 March 2015 on the security rules for protecting EU classified information.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/496 vom 17. März 2015 (ABl. L 79 vom 25.3.2015, S. 1), ist dieser Akt der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlusssachen in diesem Akt in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben; beziehungsweise werden sie auf Grundlage von Artikel 26(3) und 59(2) der Entscheidung der Kommission (EU, Euratom) 2015/444 vom 13. März 2015 über die Sicherheitsvorschriften für den Schutz von EU-Verschlusssachen als herabgestuft angesehen.

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES

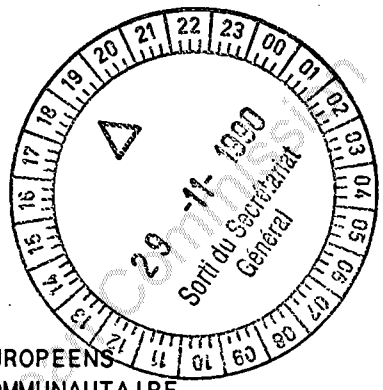
Secrétariat Général

COM(90)585

Bruxelles, le 28 novembre 1990

O/336/90
a) O.J. 1038 - 05/12/90

b) Réunion spéciale des
Chefs de cabinet




VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS
POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

---

Communication de M. BANGEMANN

Historical Archives of the European Commission

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME. FLESCH, BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW, CIOFFI, MINGASSON, WILMOTT, von MOLTKE, FRANCHET, DEWOST

## PREPARATION DU DOCUMENT

| | | |
|---|---|---|
| Direction générale responsable: | DG III | |
| Directions générales associées: | | |
| | DG II | accord |
| | DG VII | accord |
| | DG XIII | accord |
| | DG XVI | accord |
| | DG XVII | accord |
| | DG XXII | accord |
| | TERHEFJ | accord |
| Directions generales consultées: | | |
| | DG I | accord |
| | DG IV | accord |
| | DG V | accord |
| | DG VI | accord |
| | DG IX | accord |
| | DG X | accord |
| | DG XI | accord |
| | DG XII | accord |
| | DG XIV | accord |
| | DG XV | accord |
| | DG XVIII | accord |
| | DG XIX | accord |
| | DG XXI | accord |
| | DG XXIII | accord |
| | EUROSTAT | accord |
| Service juridique | avis favorable | |

NB: Le projet de résolution n'a pu faire l'objet d'une consultation formelle des différents services; il a été adressé pour information aux services associés et au Service juridique.

Historical Archives of the European Commission

RESUME

Cette Communication sur les réseaux transeuropéens constitue les "lignes directrices" demandées par le Conseil européen de Dublin, à la suite de l'invitation faite par le Conseil européen de Strasbourg à la Commission d'examiner les possibilités de développement de réseaux transeuropéens.

Elle répond de façon aussi précise que possible à la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990 qui avait demandé la présentation d'un programme de travail accompagné des mesures appropriées pour la fin 1990, concernant les réseaux transeuropéens de transport, de télécommunications, d'énergie et de formation professionnelle.

La Communication présente un programme d'action prioritaire, composé de trois volets :

- une identification de projets prioritaires dans les quatre domaines examinés;
- des mesures de portée générale, visant notamment l'établissement de schémas directeurs avec toutes les parties intéressées, l'environnement réglementaire, la normalisation et la définition d'une déclaration d'intérêt européen;
- des mesures financières, visant à une utilisation optimale des ressources disponibles pour faciliter la réalisation des réseaux transeuropéens.

Ce programme d'action prioritaire devrait être consacré par une Résolution du Conseil dont le projet accompagne la Communication.

Il est par conséquent demandé à la Commission :

- d'adopter la présente Communication et le projet de Résolution qui l'accompagne;
- de les transmettre au Conseil pour examen et adoption de la Résolution et au Parlement pour information;
- d'instruire les services de la Commission de préparer les mesures nécessaires prévues par le programme d'action prioritaire.

Historical Archives of the European Commission

JAV/rapfin/rev2fin
28/11/1990
III A 2

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

**Communication de la Commission au Conseil et au Parlement**

Projet

Historical Archives of the European Commission

## TABLE DES MATIERES

Pages

Introduction ..... 3

1. CADRE DES TRAVAUX ..... 4

1.1 Mandat confié par le Conseil à la Commission .... 4
1.2 Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil ..... 5

2. APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE ..... 5

2.1 La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens..... 5
2.2 Problèmes liés à la répartition des responsabilités ..... 6
2.3 Apport de la Communauté ..... 6

3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS ..... 7

3.1 La dimension géographique ..... 7
3.2 Le contenu..... 8

4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES ..... 9

5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANS-EUROPEENS ..... 10

5.1 Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière ..... 10
5.2 L'environnement réglementaire ..... 11
5.3 La dimension concurrentielle ..... 12
5.4 Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des réseaux correspondants ..... 13
5.5 La portée des problèmes de financement ..... 14

6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE 16

6.1 Projets prioritaires par domaine d'application ... 16
6.2 Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens..... 23
6.3 Les interventions financières potentielles de la Communauté..... 27

Tableaux des interventions FEDER et BEI.
Glossaire

**ANNEXES : MONOGRAPHIES PAR DOMAINE**

I. Les réseaux de transports.
II. Les télécommunications et les services télématiques
III. Les réseaux de transport d'énergie
IV. Les réseaux transeuropéens de formation

Historical Archive of the European Commission

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS
# POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

## INTRODUCTION

Le Marché Intérieur, dont l'achèvement est en bonne voie sur base des orientations du Livre Blanc de juin 1985 et des dispositions de l'Acte Unique, produira tous ses effets économiques et sociaux si la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes dans un espace sans frontières internes peut s'appuyer sur des réseaux (infrastructures physiques, services et réglementations) réellement transeuropéens.

Cette exigence est particulièrement forte dans **quatre domaines : les transports, les télécommunications, l'énergie et la formation professionnelle.** Les travaux préparatoires menés avec les Etats Membres tout au long de 1990 ont largement confirmé l'acuité du problème posé par l'insuffisance de réseaux transeuropéens. La seule consultation des milieux économiques intéressés, effectuée en octobre dernier, aurait d'ailleurs suffi à dissiper le moindre doute sur ce point : ceux-ci sont unanimes pour dire que les bénéfices du grand marché dépendent autant d'un environnement réglementaire favorable que de la disponibilité d'infrastructures et de services assurant effectivement la libre circulation.

La Commission a déjà adressé au Conseil un Rapport d'étape en juillet 1990(1). **Elle est aujourd'hui en mesure de présenter une Communication, sous forme d'un programme d'action communautaire pour la réalisation de réseaux transeuropéens d'infrastructures.**

Cette Communication répond aux souhaits exprimés par le Conseil Européen (réunions de Strasbourg en décembre 1989 et de Dublin en juin 1990) ainsi qu'à la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990(2).

Elle est divisée en deux parties :

- la **première partie** comprend un programme d'action communautaire qui se compose d'un ensemble de priorités portant sur des projets ou des réseaux, de lignes directrices en matière de financement ainsi qu'une série de dispositions horizontales dont l'adoption devrait à terme accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens. Cette partie rappelle également les raisons pour lesquelles l'émergence de réseaux transeuropéens est une exigence prioritaire, les critères qui font ressortir les insuffisances d'infrastructures, l'importance de la dimension environnementale, les principaux obstacles à l'émergence de réseaux transeuropéens, ainsi que la nature de la contrainte financière.

- la **deuxième partie** comprend quatre monographies portant sur chacun des domaines d'application retenus : transports, télécommunications, interconnexions électriques et gazières, formation professionnelle.

---

(1) Com(90)310 19.7.1990
(2) JOCE C 27 du 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

## 1. CADRE DES TRAVAUX

### 1.1. Mandat confié par le Conseil à la Commission

L'idée d'une réflexion urgente sur un programme d'action prioritaire a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans les instances communautaires.

1.1.1. A la suite des réflexions menées au niveau ministériel au cours du second semestre de 1989, le **Conseil Européen (décembre 1989 et juin 1990)** a marqué l'importance qu'il accordait à la question des réseaux d'intérêt européen en organisant la suite des travaux de la manière suivante :

> **"Une priorité particulière devrait être accordée au développement et à l'interconnexion des réseaux transeuropéens, notamment dans le domaine du contrôle aérien, de la liaison des principales agglomérations de la Communauté par des réseaux de télécommunications à larges bandes, des liaisons terrestres les plus performantes et de la distribution d'énergie. Le Conseil européen invite la Commission à proposer les mesures appropriées en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et en portant une attention particulière aux situations périphériques dans le contexte de la cohésion économique et sociale."**

Ces conclusions ont été rappelées le 26 juin 1990 par le Conseil Européen de Dublin qui a demandé que des **"lignes directrices ... soient arrêtées avant la fin de l'année".**

1.1.2. La **Commission** adoptait, **dès décembre 1989**, une Communication intitulée "Vers des réseaux transeuropéens : objectifs et applications possibles" (3). Celle-ci mettait en évidence les problèmes d'adaptation des infrastructures à l'émergence de la nouvelle dimension du marché communautaire et estimait qu'une **"priorité particulière devrait être accordée au développement de réseaux transeuropéens notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la formation, en veillant à l'interopérabilité et à l'interconnexion."**

1.1.3. S'appuyant sur les Conclusions du Conseil Européen, ainsi que sur la Communication de la Commission, le **Conseil** (Janvier 1990) a invité celle-ci à lui soumettre, pour les quatres domaines proposés par la Commission :

> **"avant la fin de 1990, un programme de travail et des propositions de mesures appropriées, en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et sans préjudice de la répartition du travail entre les différentes formations du Conseil. .... La Commission présentera un premier rapport d'étape dans le courant du premier semestre 1990."**

Historical Archives of the European Commission

(3) Com(89)643 18.12.1989

### 1.2. Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil

**Tout au long de 1990, la Commission s'est appuyée sur trois sources d'information et de réaction, notamment sur base du Rapport d'étape de juillet 90, pour procéder à l'évaluation des besoins d'infrastructures dans les quatres domaines d'application :**

- **les Etats membres**, au travers d'un groupe de réflexion composé de leurs représentants dont la constitution avait été demandée par le Conseil. Ce groupe s'est réuni à l'initiative de la Commission à six reprises. Les coordinateurs nationaux ont le plus souvent tenu à appuyer leur participation de contributions écrites qui se sont révélées très utiles pour l'avancement des travaux et l'identification des priorités (en particulier, France, Royaume-Uni, Espagne, Grèce, Portugal, Irlande, Pays-Bas et Danemark);

- **les milieux économiques intéressés**, c'est-à-dire principalement les organisations européennes les plus représentatives de l'industrie et des services concernées par les réseaux transeuropéens en qualité d'utilisateurs ou de fournisseurs de biens ou de services. Cette consultation a eu lieu tout au long de l'année et à l'occasion d'une audition informelle, le 8 octobre 1990, en présence des Services de la Commission et des coordinateurs nationaux;

- **les travaux effectués dans les enceintes communautaires spécialisées**, portant sur la création ou l'amélioration de réseaux transeuropéens; ceci comprend les travaux déjà décidés ou en cours au Conseil dans les différents domaines considérés, afin de tenir compte au mieux des actions engagées ou en voie de l'être et d'éviter toute duplication.

## 2. L'APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE

**L'évaluation des infrastructures dans la perspective de l'espace sans frontières conduit inévitablement à reconnaître la nécessité de tenir compte des besoins de ce marché en matière de réseaux. L'évaluation communautaire de ces besoins ne peut pas consister à additionner les seuls besoins nationaux estimés sur des bases nationales. Ce constat doit amener tous les acteurs concernés par la conception et la réalisation des infrastructures et des services à intégrer la dimension communautaire. Celle-ci offre d'ailleurs de nombreux avantages pouvant favoriser leur émergence. Ce constat converge avec les orientations identifiées dans le document préliminaire "Europe 2000 : les perspectives de développement du territoire communautaire"** (4) qui met en évidence la montée des pressions sur un espace européen compartimenté et fragile et la nécessité de constituer un cadre de référence cohérent "fournissant une information sur ce qui se passe dans l'ensemble de la Communauté".

### 2.1. La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens

Le Livre Blanc de juin 1985 s'appuyait sur la réalisation des quatre libertés fondamentales pour proposer une approche globale et équilibrée dans tous les secteurs concernés. Il est aujourd'hui reconnu que **les effets économiques de la mise en oeuvre effective de ces libertés dépendent largement de l'existence de réseaux facilitant les communications et resserrant, en termes de délais et de distances, l'espace communautaire dans une perspective de cohésion.** Une liaison plus étroite entre toutes les composantes de espace communautaire leur permettra de participer le plus

(4) Com(90)544 16.11.1990

Property of the European Commission

complètement possible à la nouvelle dimension communautaire et aux bénéfices attendus de la suppression des frontières.

Quatre raisons viennent renforcer la nécessité de disposer de tels réseaux :

- l'accroissement prévisible et en partie déjà constaté des échanges intracommunautaires libérés des entraves physiques, techniques et bientôt fiscales (**effet de volume**);

- le besoin d'interconnexion des infrastructures et des services existants pour les faire correspondre à la nouvelle dimension du marché (**exigence d'interopérabilité**);

- l'importance de la prise en compte de la dimension communautaire dans la conception et le développement des réseaux futurs (**effet de dimension**);

- l'exigence accrue d'une qualité de services adéquate pour l'ensemble de l'espace européen (**exigence de qualité**).

**2.2. Problèmes liés à la répartition des responsabilités**

**2.2.1. Rôle des Pouvoirs Publics**

La planification et le développement des infrastructures et des services ont traditionnellement été envisagés sur une base nationale ou régionale, pour des raisons historiques de compétence. Il en résulte une fragmentation des réseaux si on les examine d'un point de vue communautaire. La nouvelle dimension du Marché Intérieur oblige à envisager ces réseaux dans le contexte plus vaste de la Communauté et, au-delà, du continent européen. L'intégration indispensable des réseaux dans ce nouveau contexte exige que chaque niveau de décision (local, régional, national, communautaire...) prenne en considération les autres niveaux, lorsque la nature des projets le justifie. **Ceci doit conduire à une concertation accrue entre les décideurs des différents niveaux politiques.** Les enceintes adéquates doivent être recherchées pour optimiser cette concertation et la rendre la plus opérationnelle possible.

**2.2.2. Responsabilité des opérateurs économiques**

Si les Pouvoirs Publics jouent un rôle majeur dans la génération des réseaux et souvent dans leur réalisation, en particulier dans le domaine des transports et de la formation, le rôle des acteurs économiques revêt une importance croissante dans le lancement et la réalisation de nouveaux projets. La diversification croissante de l'offre, conséquence du développement technologique, entraîne un intérêt accru des opérateurs économiques. Toutefois, cet intérêt est étroitement lié au développement des marchés correspondants et implique dès lors une participation accrue des utilisateurs. Le développement de la notion de "services charges", en vertu de laquelle l'utilisateur est prêt à payer pour le service de qualité qu'il reçoit, devrait encore accentuer cette tendance, en facilitant le financement privé des réseaux.

En d'autres termes, **l'émergence de réseaux transeuropéens dépend tout autant des initiatives prises par les acteurs économiques indépendants que de l'action propre des Pouvoirs Publics. Cela se traduit aussi fréquemment par un partenariat entre les deux.**

**2.3. L'apport de la Communauté**

**La prise en compte dans un cadre communautaire de la problématique des réseaux offre plusieurs avantages déterminants.** Ceux-ci paraissent aujourd'hui, comme la

Historical Archives of the European Commission

consultation des acteurs économiques l'a démontré, insuffisamment exploités. La Communauté peut en effet :

- stimuler l'utilisation optimale des réseaux existants;
- promouvoir l'adoption de normes garantissant l'interopérabilité des réseaux;
- aider à la détection de l'intérêt communautaire des projets existants ou de projets envisagés;
- stimuler la présentation conjointe de projets transnationaux;
- encourager la production de schémas directeurs dans le contexte d'une stratégie à moyen et à long terme de développement de réseaux et d'optimisation de l'utilisation de l'espace européen;
- favoriser une meilleure prise en compte de l'équilibre nécessaire entre le centre et la périphérie de la Communauté, dans le contexte de la cohésion économique et sociale;
- valoriser l'impact économique des réseaux sur les régions traversées;
- introduire dans l'analyse de la rentabilité des projets l'intérêt de ces projets pour l'ensemble de la Communauté;
- offrir un cadre de coordination pour les statistiques nécessaires à l'évaluation des besoins de réseaux;
- faciliter la mise en perspective des réseaux communautaires à l'échelle du continent européen, en particulier avec les pays de l'AELE et l'Europe de l'Est ainsi que leur prolongement en direction des pays tiers méditerranéens;
- promouvoir des synergies nouvelles entre régions d'Etats différents et entre secteurs industriels différents;
- aider ou compléter le financement de projets d'intérêt communautaire à l'aide des instruments à sa disposition.

## 3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

### 3.1. La dimension géographique

Mettre les réseaux de la Communauté en mesure de répondre à la croissance rapide des échanges intracommunautaires que provoquera - et provoque déjà - l'achèvement du Marché Intérieur est la première priorité. **Celle-ci doit d'abord porter sur les infrastructures situées sur le territoire de la Communauté.** Elle doit ainsi permettre de contribuer à un **meilleur équilibre entre le centre et la périphérie** en faisant profiter les régions périphériques des avantages du Marché Intérieur. Un réseau plus étendu et mieux maillé exerce un effet de cohésion, tout aussi bénéfique pour les régions périphériques que pour les régions centrales de la Communauté.

Mais, la problématique des réseaux transeuropéens ne peut pas se limiter au territoire communautaire. **L'impératif d'intégration de l'ensemble du continent européen doit être pris en considération :**

Historical Archives of the European Commission

- l'extension des principes de libre circulation aux **pays membres de l'AELE**, en cours de négociation, impose une dimension supplémentaire aux projets de réseaux communautaires. De ce point de vue, les problèmes aigus de **transit avec l'Autriche et la Suisse**, dans les secteurs du transport et de l'énergie, requièrent une attention encore plus prioritaire.

- les nouveaux développements dans **les Pays de l'Europe centrale et orientale**, qui se traduisent par des accords de plus en plus ambitieux, justifient que les énormes besoins d'infrastructures et de services de ces pays soient satisfaits dans une perspective d'intégration avec la Communauté et les pays AELE. Les récentes propositions de la Commission concernant la "Charte européenne de l'énergie" s'inscrivent bien dans ce contexte. En outre, la situation de la Yougoslavie revêt une importance particulière pour le transit en matière de transports et d'énergie.

Par ailleurs, le développement des relations avec les **pays tiers méditerranéens** devrait se traduire par la recherche d'une plus grande interopérabilité des réseaux, en particulier dans les domaines de l'énergie et des télécommunications.

### 3.2. Le contenu des réseaux transeuropéens.

Plusieurs aspects importants des réseaux devraient recevoir une attention communautaire plus grande, en prenant en compte toutes les composantes d'un réseau : les équipements de transmission - les arcs - et de commutation - les noeuds -, les installations terminales, les services mis en oeuvre sur cette infrastructure et l'environnement réglementaire. Les insuffisances décelées au cours des travaux montrent que le **développement des réseaux transeuropéens** doit s'effectuer **dans quatre directions principales.**

#### 3.2.1. Développer l'exploitation transeuropéenne des réseaux existants

Les réseaux nationaux existants n'ont pas été développés dans une perspective d'échanges importants entre les Etats membres, conduisant d'une part à des interconnexions insuffisantes et d'autre part à des réglementations prévenant de tels échanges.

* Le développement des échanges intracommunautaires requiert donc la **mise en place des chaînons aujourd'hui manquants dans les réseaux existants et la suppression des goulets d'étranglement**. L'action à entreprendre doit consister à interconnecter les réseaux existants ou à élaborer de nouveaux réseaux.

* L'exploitation optimale de ces réseaux exige la **suppression des réglementations nationales inhibantes** et, lorsque nécessaire, la mise en place d'une réglementation harmonisée.

* L'hétérogénéité historique du tissu économique de la Communauté doit être compensée par la recherche d'une **implantation cohérente ou plus complète des réseaux sur l'ensemble du territoire communautaire**. C'est notamment le cas dans les domaines du gaz, de certains modes de transport (autoroutes, rail) et des services de télécommunications.

#### 3.2.2. Concevoir les réseaux de demain

Les développements technologiques et l'internationalisation croissante des échanges doivent **conduire la Communauté et ses Etats membres à envisager de façon coordonnée et concertée les réseaux de demain, dans tous les domaines d'application.** Ceci vaut aussi bien pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse et les liaisons entre transport maritime et transport terrestre que pour les liaisons à large bande, le

Historical Archives of the European Commission

contrôle aérien, les échanges d'énergie et la formation. Le développement des interconnexions avec les pays d'Europe centrale et orientale relève de cette même conception.

### 3.2.3. Aménager les noeuds de communications

Les noeuds des réseaux transeuropéens revêtent une importance qui, aujourd'hui, n'est pas encore replacée dans le contexte européen. **L'importance des noeuds de communication pour les réseaux de transport de personnes et de marchandises** apparaît de plus en plus primordiale, si l'on songe aux futures liaisons ferroviaires à grande vitesse entre les grandes villes d'Europe (réseaux urbains) et au développement du transport combiné entre divers modes de transport (terminaux).

### 3.2.4. Promouvoir les services à l'utilisateur final

Les infrastructures en tant que telles n'ont de sens que si elles permettent d'offrir un service. **Les services offerts sur les réseaux doivent également être transeuropéens et prendre en compte au mieux les besoins des utilisateurs.** Cela peut se traduire par la nécessité d'un cadre de gestion adapté à cette dimension ou par la mise en place de services spécifiques (par ex. systèmes de réservation, systèmes de facturation des services, tarification, adaptation linguistique, bourses d'échanges d'énergie).

## 4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES

En tant que telles, les infrastructures liées aux réseaux transeuropéens ne posent pas de problèmes différents de ceux que l'on rencontre lors de la conception et de la réalisation de toute infrastructure physique, en particulier dans les domaines du transport et de l'énergie. **Il s'agit principalement d'une responsabilité des Etats membres et de leurs subdivisions territoriales même si la protection de l'environnement constitue une composante des autres politiques de la Communauté.**

Dans le respect du partage des responsabilités dans ce domaine, **la Communauté peut fixer des principes généraux à suivre par les Etats membres** et peut mener des réflexions approfondies :

* Un **cadre général communautaire a été fixé pour assurer la prise en compte du milieu naturel dans les projets d'infrastructure nationaux et régionaux** par la directive 85/337/CEE du Conseil (5) prévoyant d'évaluer les effets de certains projets publics ou privés sur l'environnement. (Cette directive pourrait être prochainement étendue aux politiques, programmes et plans tels que les programmes de développement régional, les programmes économiques et les plans d'aménagement du territoire proposés par les autorités publiques).

* La Commission a récemment mené des **réflexions approfondies sur l'environnement et les transports** en raison des choix à faire entre les nuisances créées par la congestion du trafic et la réalisation d'une infrastructure dont l'intention est de résoudre ces nuisances, mais qui, en même temps, peut poser de graves problèmes de cohabitation avec d'autres fonctions de la vie sociale (habitat, travail) et des dommages à l'environnement bâti et naturel. Plus fondamentalement, la sauvegarde de l'environnement implique que le choix entre les modes ainsi qu'entre les différents systèmes possibles pour l'organisation des transports réponde à de nouveaux critères. Dans cette perspective, les services de la Commission ont notamment conclu à la **nécessité d'établir un schéma directeur à long terme**

(5) JOCE L 175 5.7.1985

Historical Archives of the European Commission

**d'infrastructure multimodale** et de créer un réseau d'observation et de diffusion des initiatives prises par les villes en matière de maîtrise des transports et de gestion des espaces urbains.

* En ce qui concerne **l'énergie**, ce sont principalement les **interconnexions électriques** qui soulèvent les principales difficultés d'insertion dans l'environnement. Le paradoxe est cependant que les lignes aériennes constituent une pollution visuelle devenue de plus en plus inacceptable alors que le développement de lignes d'interconnexion constitue le meilleur moyen d'utiliser de façon optimale les capacités de production existantes et de réduire les émissions atmosphériques polluantes pour l'environnement. Il s'agit donc de choisir les solutions les plus efficaces présentant le moindre impact sur l'environnement. Ce choix devrait être mieux expliqué.

* **L'approche proposée pour les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie doit constituer par elle-même une contribution importante à la protection de l'environnement.** En effet, en favorisant une approche intégrée des différents modes de transport et des interconnexions énergétiques à l'échelle communautaire, elle oriente les choix politiques vers une exploitation optimale des infrastructures disponibles sur le territoire communautaire.

## 5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

**Cinq types d'obstacles se conjuguent pour expliquer la situation actuelle d'insuffisance, sinon d'inexistence, des réseaux transeuropéens.** Faute d'action politique vigoureuse et concertée, rien ne permet d'entrevoir une résorption automatique de ces obstacles. Ceux-ci tiennent pour l'essentiel à des problèmes d'interopérabilité, à un environnement réglementaire insastisfaisant, à des contraintes liées à la dimension concurrentielle et à une absence très généralisée de vision globale à l'échelle communautaire des infrastructures renforcée par une insuffisance manifeste de statistiques conçues sur des bases communes. Si l'existence d'une contrainte liée au volume de financement n'est pas établie, les effets combinés des obstacles identifiés tendent à compliquer les solutions à rechercher pour le financement des réseaux transeuropéens.

### 5.1. Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière

Les travaux menés dans les secteurs des télécommunications et des transports démontrent que **la fragmentation des réseaux et leur mode de gestion calqué sur un modèle national conduisent à des obstacles à la prestation transfrontalière de services.**

L'absence d'interopérabilité entre les différents réseaux mis en place par les Etats membres conduit à l'impossibilité de les faire coïncider au-delà des frontières, de les faire fonctionner simultanément ou consécutivement pour qu'elles offrent un service cohérent, satisfaisant et de coût raisonnable à l'utilisateur. Ces difficultés affectent aussi bien les équipements, les installations que les services offerts.

L'utilisateur, qui voudrait utiliser les infrastructures de plusieurs pays pour prester des services, se heurtera à une multiplicité d'agents et à une tarification fondée sur des paramètres différents.

**L'insuffisance de services télématiques paneuropéens** apparaît particulièrement criante dans la perspective du Marché Intérieur, lorsqu'il s'agit de services aussi élémentaires que le courrier électronique ou le videotexte.

D'importantes mesures ont été prises, à la suite du **Livre Vert de la Commission sur les télécommunications**, pour fixer les exigences essentielles auxquelles doivent répondre les réseaux, notamment avec la directive sur la fourniture d'un réseau ouvert des télécommunications (ONP)(6) et pour assurer au plan européen la mise en oeuvre d'un programme de normalisation par un nouvel organisme créé à cet effet, l'ETSI.

Un nouveau **Livre vert** récemment adopté par la Commission en matière de **communications par satellites** (7) examine plus particulièrement les mesures à prendre pour garantir l'interopérabilité des réseaux de télécommunications par satellites (VSAT).

Dans certains domaines comme le **videotex**, les applications transfrontières se heurtent non seulement à la coexistence de normes techniques différentes mais surtout à des dispositions administratives et réglementaires nationales dont l'incompatibilité inhibe le développement de ces applications.

Pour les **radiocommunications avec les mobiles**, où l'incompatibilité des choix techniques nationaux impose à l'usager d'acquérir autant d'équipements terminaux différents que de services nationaux, la production de normes harmonisées, actuellement en cours, devra s'accompagner d'une mise en oeuvre effective au travers d'investissements nouveaux.

La question reste aussi posée de savoir si les **travaux de normalisation** ont acquis un rythme suffisant pour assurer la compatibilité des réseaux de télécommunications de la Communauté dans un délai raisonnable par rapport à l'établissement du marché intérieur. Ce constat soulève néanmoins le problème de la disponibilité de ressources humaines appropriées.

En matière de **transports**, les travaux effectués sur la compatibilité technique dans le **secteur ferroviaire**, à l'occasion des travaux sur les liaisons à grande vitesse, ont mis en évidence l'ampleur de la tâche face à une multiplication de spécifications techniques nationales. Ils représentent à cet égard l'exemple-type des situations à éviter. La seule solution immédiatement accessible consiste en la juxtaposition de systèmes différents, ce qui entraîne une extrême complexité des schémas électriques et électroniques et des contraintes importantes de poids et d'encombrement. La réalisation de tels "moutons à cinq pattes" se traduit par des coûts prohibitifs, des allongements de délais et une perte d'efficacité qui ne peuvent qu'hypothéquer la capacité concurrentielle du rail en Europe.

Il est en tout cas apparu urgent que la Communauté mette un terme aux développements nationaux actuellement constatés et lance un programme ambitieux de normalisation pour assurer dans un avenir raisonnable la compatibilité des infrastructures et des équipements.

Des situations similaires sont prévisibles dans le **transport combiné** qui fera l'objet de travaux analogues à ceux menés pour les liaisons à grande vitesse au cours de l'année 1991.

Dans le domaine du **contrôle du trafic aérien**, l'Europe est dotée de 22 systèmes techniquement incompatibles qui maintiennent ainsi des frontières aériennes inconciliables avec l'espace sans frontières voulu par l'Acte Unique européen.

Il serait donc souhaitable de **mettre en place un programme de normalisation technique qui impliquerait toutes les parties intéressées par ces infrastructures.** Il devrait notamment avoir pour effet d'empêcher la production de nouvelles normes

nationales et de promouvoir l'approche européenne. C'est dans ce sens d'ailleurs que plaide le récent Livre vert de la Commission sur la normalisation européenne (8).

**La gestion de bon nombre de réseaux ne prend pas en considération les besoins ou le confort de l'utilisateur** et conduit à des situations diverses, comme le double contrôle des titres de voyage sur les lignes ferroviaires internationales, l'absence de systèmes intégrés de réservation ou à une limitation drastique de choix (ex: tour de rôle des bateliers sur l'axe fluvial Nord-Sud).

### 5.2. L'environnement réglementaire

Deux aspects importants doivent être mentionnés ici : d'une part, les réglementations favorisant la liberté de circulation et le meilleur usage des réseaux et d'autre part celles qui rendent la mise en place de réseaux plus difficile ou plus onéreuse.

* D'une part, les **règles nationales** affectent la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services dans la Communauté. Elles ont été mises en évidence dans le Livre blanc de la Commission en juin 1985 et ont fait l'objet de mesures proposées par la Commission pour libéraliser ces secteurs.

  Ces mesures concernent aussi bien tous les modes de transport (aérien, routier, maritime, voie navigable, combiné) que les télécommunications et l'énergie (droit de transit pour l'électricité et le gaz).

  Un grand nombre des mesures nécessaires a déjà été adopté par le Conseil et est en cours de mise en oeuvre. D'autres sont encore en discussion au Conseil et devraient être décidées au plus tôt (cfr la section 6.2.2. infra p. 26).

* D'autre part, la mise en place de réseaux transeuropéens se heurte à des **difficultés d'ordre juridique, administratif et fiscal** considérables, du fait de dispositions nationales différentes les affectant.

  L'exemple **d'Eurotunnel** est particulièrement illustratif: le montage juridique prévu par le Traité franco-britannique suppose une double concession, l'une de droit français pour la partie du tunnel située en territoire français et l'autre de droit anglais pour la partie située en territoire anglais. Ce montage suppose en fait la duplication de toutes les procédures, qui sont menées par des sociétés différentes dans chacun des deux pays, non seulement en ce qui concerne la construction et l'exploitation du tunnel mais également pour toutes les opérations financières nécessaires, comme par exemple la récente augmentation de capital des deux sociétés holdings, Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC. Le surcoût qui en résulte en termes de démarches administratives, de délais, de dossiers à présenter, de disparités fiscales etc... est évident.

  A défaut de structure européenne actuellement disponible, comme le statut de la société européenne actuellement proposé par la Commission, l'exploitation du tunnel se fera par des entités juridiques séparées, répondant chacune à leur législation et à leur fiscalité propres.

  Par ailleurs, la **multiplicité et la diversité des procédures administratives,** différentes d'un pays à l'autre, en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la mise en place d'infrastructures physiques constituent un facteur de retard et de coût supplémentaire dont il faut également tenir compte, notamment au niveau du financement.

---

(8) Com(90)456 8.10.1990

Historical Archive of the European Commission

### 5.3. La dimension concurrentielle

La Communauté est fondée sur les principes de la libre concurrence.

Le rôle des Pouvoirs Publics dans la conception et la réalisation d'infrastructures de transports et de formation demeure important.

En ce qui concerne les télécommunications, la séparation des fonctions réglementaires et d'exploitation résultant de l'action de la Communauté permettra d'ouvrir ce secteur à la concurrence.

Dans le domaine de l'énergie (électricité et gaz), la réglementation confère à l'autorité publique une influence non négligeable par le biais de la tarification, des autorisations d'investissement et par la réglementation de la concurrence.

Dans ces conditions, **le seuil d'intervention des autorités publiques pour les réseaux demeure assez flou.** Les conséquences qui peuvent en résulter sont les suivantes :

- en vertu de la répartition des responsabilités entre Pouvoirs Publics et opérateurs économiques, un certain nombre de services demandés par le marché se trouvent naturellement en concurrence et l' intervention des Pouvoirs Publics est susceptible de fausser cette concurrence.

- l'intégration des réseaux, qui passe par l'interopérabilité des systèmes existants ou à créer, serait grandement facilitée par la coopération des acteurs économiques; toutefois, cette coopération ne peut pas déboucher sur une entente entre entreprises qui aurait pour objet ou pour effet de restreindre la concurrence d'une manière incompatible avec le Traité et ceci notamment au détriment des utilisateurs.

Ces questions font actuellement l'objet d'intenses discussions dans le domaine des **télécommunications** en conséquence de la récente libéralisation intervenue dans ce secteur à la suite de l'entrée en vigueur des directives adoptées dans le cadre du Livre vert sur les télécommunications (cfr le projet de directive concernant les lignes louées et le projet de lignes directrices sur l'application des règles de concurrence dans le secteur des télécommunications, applicables aux opérateurs publics bénéficiant de droits exclusifs ou spéciaux).

Les autres domaines n'échappent pas plus au respect des règles de concurrence : la coopération des producteurs et transporteurs **d'électricité** de la Communauté en vue d'une meilleure exploitation des capacités de production (souhaitable à tous égards) ne peut pas se traduire par l'élimination de la concurrence entre ces opérateurs.

Dans le domaine des **transports**, la même problématique se pose aussi bien à l'intérieur d'un même mode (coopération des compagnies aériennes, des compagnies de chemin de fer, tour de rôle des bateliers etc...) que dans les combinaisons de mode (par ex. coopération entre les chemins de fer et les transporteurs routiers).

Dans le domaine des **systèmes de paiement**, une intégration plus poussée des réseaux présuppose une coopération entre les participants à de tels systèmes. Il en va ainsi, par exemple, pour l'interopérabilité des cartes de paiement. Pour ce qui est des transferts, la Commission insiste, dans sa récente initiative (9), sur la possibilité de relier entre eux les centres de compensation. Cette perspective ne pourra être réalisée que moyennant des accords entre les systèmes concernés qui devront respecter les règles de concurrence du Traité CEE. La nécessité de susciter, dans ce domaine, des initiatives de la part du secteur privé, notamment des établissements de crédit, pour mettre en place des réseaux transeuropéens s'accompagnera de la

Historical Archive of the European Commission

nécessité de donner aux autorités publiques, notamment aux banques centrales, la possibilité de participer à ces systèmes et de veiller à leur bon fonctionnement; ceci laisse d'ailleurs prévoir un rôle important pour le système européen de banques centrales.

Au total, le souhait d'une plus grande intégration des réseaux qui suppose toujours une plus grande coopération des acteurs trouve sa limite dans l'application des règles de concurrence, indispensable pour assurer que les bénéfices de la libéralisation opérée d'un côté ne seront pas confisqués de l'autre par la constitution d'ententes ou de nouveaux monopoles illicites. Il est donc souhaitable de **trouver un équilibre entre les deux impératifs - intégration et concurrence - pour assurer l'émergence des réseaux transeuropéens dont le Marché Intérieur a besoin.** Il est aussi nécessaire, dans cette optique, que les opérateurs sachent en temps utile quelle est **l'attitude de la Commission dans ce domaine et la publication de lignes directrices, élaborées en accord avec toutes les parties intéressées,** devrait favoriser un climat de coopération propice à l'intégration des infrastructures.

### 5.4. Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des infrastructures correspondantes

La Commission a, à plusieurs reprises et dans plusieurs domaines, insisté sur la **nécessité d'avoir une vision globale de l'évolution des infrastructures européennes et, plus en amont encore, de l'évolution des besoins.** Force est, toutefois, de reconnaître que les infrastructures continuent à être conçues et élaborées sur base d'informations n'intégrant que partiellement la dimension européenne.

Cette situation a été particulièrement mise en évidence, de façon quasi unanime, par les milieux économiques (UNICE, ERT, CLCA, FIEC en particulier) participant à l'audition du 8 octobre 1990, qui ont regretté l'absence de vision globale des besoins d'infrastructures, notamment de transports, à l'échelle du continent européen.

Dans le domaine des télécommunications, on peut relever par exemple la création par la Commission d'un Forum des utilisateurs européens du RNIS pour renforcer la demande et accentuer la pression sur les opérateurs.

La modification qualitative entraînée par la nouvelle dimension du marché communautaire impose parallèlement une **redéfinition des cadres de conception des infrastructures, dans le respect de la subsidiarité :**

- en premier lieu, il faut **disposer d'instruments de mesures statistiques mieux adaptés,** plus performants, ce qui signifie la mise en place de systèmes d'information statistiques adéquats en termes de méthodes, de normalisation et d' instruments de mesures. Ces systèmes devront s'appuyer sur des réseaux transeuropéens de services télématiques que l'on tente de développer par ailleurs. L'Office Statistique des Communautés constitue le cadre naturel de coordination de ces actions;

- en second lieu, une **prise en compte des grands facteurs affectant l'évolution de l'espace communautaire** du fait de l'achèvement du Marché Intérieur, comme vient de le faire un premier rapport d'étape soumis par la Commission au Conseil (4) préalablement à la présentation d'un rapport complet à la fin 1991.

Ces tentatives de cohérence sont probablement insuffisantes, compte tenu de l'ampleur des modifications induites par l'achèvement du Marché Intérieur et par la rapidité de l'intégration du continent européen.

Historical Archives of the European Commission

### 5.5. La portée des problèmes de financement

#### 5.5.1. Les conditions du financement privé.

Les analyses effectuées ne montrent pas que la contrainte du volume de financement constitue a priori un obstacle à la constitution de réseaux transeuropéens. Le décloisonnement en cours des marchés financiers devrait contribuer à stimuler une telle mobilisation et les groupes financiers s'organisent de plus en plus pour assurer des financements transnationaux. **C'est plutôt dans la rareté des projets d'envergure et économiquement bien étudiés qu'il faut trouver l'absence de mobilisation des fonds privés.**

Toutes les analyses montrent que la logique qui sous-tend les réseaux transeuropéens peut être une logique de marché, puisqu'il s'agit de répondre à des besoins exprimés. **L'existence, sur un projet, de taux de rentabilité satisfaisants facilite incontestablement son financement par des opérateurs indépendants.** Mais la rentabilité ne doit pas toujours s'entendre dans un sens financier étroit. **Les externalités telles que les retombées positives plus générales d'un projet pour les zones concernées** (réduction de l'éloignement, décongestion d'infrastructures existantes, développement économique de certaines régions, localisation d'activités économiques etc...), **doivent être prises en compte. Elles le seront d'autant mieux que le projet est vu dans son ensemble et notamment dans son contexte communautaire global.**

Cette approche ne doit cependant pas faire conclure à l'absence de tout **problème en matière financière.** En effet :

- **l'importance des risques** pour le secteur privé demeure élevée (engagement à long terme, difficultés d'estimation du revenu potentiel et du coût et de la durée de construction, paramètres macroéconomiques, complexité de l'environnement juridique et administratif, incertitudes de nature politique);

- les réseaux financiers ne sont pas toujours structurés de façon à pouvoir traiter facilement des **projets à caractère transeuropéen**, d'autant plus que ceux-ci sont **généralement tronçonnés sur des bases régionales ou nationales;**

- l'émergence de projets est souvent retardée, voire totalement inhibée, par **l'absence d'études de faisabilité**, faute de financements disponibles pour ce type d'études.

- le financement indépendant ne peut intervenir dans tous les cas et **l'intervention publique** (éventuellement associée à un apport de capitaux privés) est alors **nécessaire** :

  * lorsque les projets n'offrent **pas une rentabilité financière suffisante,** bien que la rentabilité socio-économique soit établie : ceci peut se produire dans toute la Communauté mais se rencontre plus souvent dans les **régions périphériques** dont la population est moins dense et où l'éloignement des grands centres économiques de la Communauté constitue un handicap majeur.

  * ou du fait d'une **impossibilité de faire payer le service correspondant par l'usager** ( par ex. : il paraît difficile d'installer des péages autoroutiers dans les régions les plus peuplées de la Communauté).

Historical Archives of the European Commission

5.5.2. Les réponses communautaires actuelles.

**La Communauté intervient avec ses instruments financiers (budget et prêts)** pour aider à la réalisation de projets qui revêtent parfois un caractère transeuropéen, même si ces projets poursuivent d'autres fins comme le développement régional. L'objectif de la cohésion de la Communauté serait aussi bien servi par le financement de réseaux transeuropéens, susceptibles de réduire l'éloignement des régions des centres économiques actuels et de favoriser le développement d'activités économiques.

Ces **interventions pourraient être plus efficaces si elles s'intégraient clairement dans une politique communautaire pour la mise en place de réseaux.** De vrais schémas directeurs de réseaux européens dans les différents secteurs permettraient des interventions communautaires plus cohérentes. L'adoption attendue d'un schéma directeur pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse de la Communauté constituera un cadre de référence solide pour des interventions financières de la Communauté, lorsque celles-ci sont nécessaires. Ce n'est pas par hasard non plus que l'on constate déjà une polarisation des instruments financiers communautaires sur la réalisation de ce réseau. Dans ce contexte, il faut rappeler le **caractère additionnel des ressources communautaires**, appelées à renforcer les interventions nationales et/ou régionales qui jouent un rôle traditionnellement important dans le développement des infrastructures.

Dans le domaine particulier des **télécommunications**, les orientations de la politique communautaire entérinées par le Conseil depuis 1986 ont permis des interventions financières cohérentes basées sur une définition coordonnée des priorités communautaires.

Les interventions communautaires actuelles sont les suivantes :

(i) En ce qui concerne les **Fonds structurels**, suite à la réforme de 1988, le FEDER consacrera, pour la période 1988-1993, un tiers des moyens prévus à des infrastructures de base, principalement dans les régions de l'objectif 1 (Irlande, Grèce, Portugal, Espagne principalement) inclus dans les cadres communautaires d'appui et les initiatives communautaires notamment REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM etc...

L'aide communautaire (subventions du FEDER) pour les infrastructures majeures de transport et de télécommunications devrait s'élever à 6,8 milliards d'ECUS et à 1,5 milliard d'Ecus pour l'énergie (chiffres en annexe).

(ii) En dehors des Fonds structurels, le **budget communautaire** offre certaines possibilités, sauf pour ce qui concerne l'énergie, pour la mise en place de réseaux transeuropéens, en particulier :

* dans le **secteur des télécommunications** avec des programmes comme CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT destinés à renforcer la coopération transeuropéenne entre les acteurs économiques (administrations, entreprises);

* dans le **secteur du transport**, où le Conseil vient d'accepter un programme pluriannuel (1990-1992) dont le montant prévisionnel s'élève à 328 MECUS pour aider au financement d'une série de grands projets européens (études ou travaux) par subvention ou tout autre moyen approprié;

* dans le **secteur de la formation professionnelle**, grâce aux programmes COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; dans **le domaine de la formation à la recherche par la recherche**, grâce au programme SCIENCE et dans nombre de programmes de recherche à frais

Historical Archive of the European Commission

partagés (DELTA visant le développement des nouvelles technologies appliquées à l'éducation et à la formation);

* dans le domaine de l'**information des petites et moyennes entreprises**, avec les Euro-Info-Centres et le Business Co-operation-NET.

(iii) Les **instruments communautaires de prêts** mobilisent les ressources suivantes et notamment:

* la **Banque Européenne d'Investissement** a prêté, en 1989 seulement, plus de 2800 MECUS à des projets d'intérêt communautaire dans les secteurs du transport, des télécommunications et de l'énergie (chiffres en annexe);

* les **prêts CECA** peuvent servir à financer des infrastructures utilisant l'acier, ce qui a permis récemment de financer le TGV Atlantique et le Canal Rhin-Main-Danube.

## 6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE : PROJETS PRIORITAIRES PAR DOMAINE D'APPLICATION, MESURES HORIZONTALES ET FINANCIERES

### 6.1. Projets prioritaires par domaine d'application

Les projets qui sont indiqués ci-après ont le plus souvent atteint un certain stade de maturation au sein des services de la Commission et peuvent, dans un certain nombre de cas, avoir fait l'objet de décisions des instances communautaires compétentes. Ces projets peuvent se situer au stade de la recherche et du développement, de l'étude de faisabilité ou de la mise en oeuvre mais ils ont tous pour objet de répondre aux préoccupations exprimées dans ce rapport concernant l'insuffisante mise en place de réseaux transeuropéens. La priorité a été évaluée en fonction des critères établis dans cette Communication ainsi qu'à la lumière des contributions des Etats membres au cours des travaux de coordination et des observations formulées par les milieux économiques.

#### 6.1.1. Les transports

Alors que les travaux effectués en vue de cette Communication ont révélé l'intérêt d'une approche globale de tous les moyens de transport du fait de leur complémentarité, la Communauté n'a développé des actions que pour certaines infrastructures, malgré la pression de la Commission pour dépasser une telle approche. C'est ce qui explique l'absence de projets dans les domaines portuaires et aéroportuaires.
Toutefois, les discussions menées avec les Etats membres révèlent qu'une majorité d'entre eux souhaitent développer une telle concertation dans la perspective d'une vue plus globale et multimodale.
Dans ce contexte, il convient particulièrement d'encourager l'adoption du programme de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (**EURET** 1990-1993) visant à optimiser l'exploitation des réseaux de transport et la logistique (tous modes de transport concernés).

##### 6.1.1.1. Transport aérien

La Commission considère que la solution à la congestion du transport aérien passe par des décisions d'unification des systèmes de contrôle. Les mesures prises par la CEAC en avril 1990 ne sont pas suffisantes. Cependant la Commission apporte sa contribution à la mise en oeuvre de ces mesures, tout en promouvant des travaux

Historical Archives of the European Commission

d'études pour alimenter les décisions complémentaires qui devront intervenir avant 1994.

- Création, sous l'égide d'EUROCONTROL, d'un centre unique de gestion du contrôle aérien et dans ce contexte, étude confiée par CEAC à Eurocontrol, financée partiellement par la Commission (1 Mecu));

- Etudes sur un système unifié de contrôle aérien : participation au programme EUROCONTROL PHARE et étude ATLAS (R & D visant à définir une solution permettant la mise en place d'un système unifié utilisant les techniques avancées de télécommunications - 1990-1992).

**6.1.1.2. Transport routier**

(i) des études seront effectuées sur les perspectives d'un réseau autoroutier en vue de l'établissement éventuel d'un **schéma directeur autoroutier** (1991);

(ii) Certains projets sont dès à présent identifiés comme participant directement à **l'interconnexion des réseaux actuels.** Tel est le cas :

- des **liaisons routières transpyrénéennes**

  * Toulouse-Madrid et Bordeaux-Valence : construction du tunnel du Somport (mise en service en 1995).

  * Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens (mise en service en 1994)

- l'axe du **Brenner**

(iii) D'autres projets participent au **désenclavement de régions périphériques** et leur réalisation facilitera l'accès de ces régions aux bénéfices du marché intérieur :

- **L'axe routier vers l'Irlande** : A5/A55 (liaison entre Crewe et Holyhead au Royaume-Uni)

- **Brindisi - Patras - Athènes**

- **Lisbonne - Madrid**

(iv) Enfin, certains autres projets doivent permettre de **meilleures connexions avec les pays voisins de la Communauté :**

- **Les liaisons scandinaves :**

  * Autoroute Aalborg-Frederikshaven

  * Liaisons du Fehmarn.

- **Athènes - Evzoni - Yougoslavie**

**6.1.1.3. Transport ferroviaire**

(i) L'attention se concentre sur les liaisons à grande vitesse dont le développement prévoit :

Historical Archives of the European Commission

- **Liaisons ferroviaires à grande vitesse** (1990-2010):

  * Nord : Paris-Londres-Bruxelles-Amsterdam-Cologne et raccordements vers d'autres Etats membres;

  * Sud : Séville-Madrid-Barcelone-Lyon-Torino-Milano-Venezia et de là vers Tarvisio et Trieste; Porto-Lisbonne-Madrid.

En outre, pour donner à ces liaisons leur pleine dimension communautaire, il convient de procéder à une :

  * Etude des **15 maillons-clés** proposés par le Groupe à haut niveau **sur le réseau ferroviaire à grande vitesse** (fin 1991)

(ii) Le projet suivant s'inscrit dans le contexte du désenclavement :

- L'axe **Dublin-Holyhead-Crewe et l'axe Dublin-Belfast.**

**6.1.1.4. Transport combiné.**

(i) **L'axe du Brenner** (1990-2000)

(ii) Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil du 12 novembre 1990 sur la **mise en place d'un réseau européen de transport combiné** (définition d'un schéma cohérent de lignes et de terminaux etc...) et présentation d'un rapport au Conseil avant le 1er juin 1991.

Ces travaux qui se concentrent sur les modes ferroviaire et routier devront être étendus aux modes fluvial et maritime, ceci notamment au vu de l'intérêt exprimé pour le transport maritime par le Portugal, l'Irlande, le Danemark, la Grèce l'Espagne et la Belgique.

(iii) **Mise à gabarit des axes Royaume-Uni - Benelux - Italie et Allemagne - Espagne - Portugal** (1991-1992)

**6.1.1.5. Transport fluvial**

(i) La valorisation des réseaux existants passe par des interconnexions particulièrement en France (une étude sur la liaison Seine-Nord sera réalisée en 1991) et en Allemagne (Mittellandkanal).

(ii) Mais, dans une vision à plus long terme, la réalisation d'un axe transeuropéen Nord-Sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée sera mise à l'étude en 1991.

**6.1.1.6. Transport maritime**

L'absence de consensus politique pour mener à bien des actions concertées au niveau communautaire empêche l'examen d'une exploitation plus rationnelle des réseaux de transport terrestres. Par exemple, le développement des infrastructures portuaires le long des façades atlantique et méditerranéenne devrait être étudié dans une telle perspective comme dans celle du développement de certaines économies (par ex. Irlande).

- Développement des relations vers l'Irlande

Historical Archives of the European Commission

- Etude sur le développement du cabotage maritime côtier.

### 6.1.2. Télécommunications et services télématiques

Le développement des services télématiques dépend largement d'un environnement réglementaire favorable et des normes assurant l'interopérabilité (voir infra les mesures restant à prendre). Il appartient aux acteurs économiques de profiter de cet environnement libéralisé pour créer les applications qui répondent à leurs besoins. Par contre, les Pouvoirs Publics peuvent stimuler un certain nombre d'applications concrètes qui permettent une meilleure gestion des affaires communautaires ou des domaines dans lesquels le rôle des pouvoirs publics est prépondérant. C'est dans ce contexte que la Commission préconise la réalisation des projets suivants qui sont classés en trois catégories : les applications, les services et la R & D. Il faut relever que l'accent mis par la Communauté sur la R & D a automatiquement réduit la stimulation d'applications conduisant directement à la mise en place de réseaux transeuropéens.

#### 6.1.2.1. Les applications

**(a) La gestion des affaires communautaires**

La suppression des frontières physiques, techniques et fiscales entraîne de nouveaux besoins d'échanges d'informations entre les administrations et les opérateurs économiques afin d'assurer une gestion efficace de l'espace sans frontières dans une série de domaines (9). Il peut également s'agir de mettre en place des systèmes d'échanges d'informations entre les institutions communautaires et en particulier avec les Etats membres dans le contexte du processus législatif, des procédures (par ex: les aides d'Etat), des systèmes de notification (par ex: la directive 83/189/CEE), des systèmes d'alerte etc... ainsi que des systèmes d'accès à l'information (banques de données etc...).
L'urgence requiert que toutes les administrations concernées des Etats membres et la Commission s'attellent immédiatement à cette tâche.

Les domaines jugés prioritaires par rapport à la réalisation de l'espace sans frontières sont :

**i) le domaine douanier et la fiscalité indirecte:**

Le développement de systèmes informatiques dans ces domaines requiert des réseaux de communications permettant l'échange électronique de données et de messages entre la Commission et les Etats membres et entre les Etats membres eux-mêmes d'une part et les interfaces nécessaires pour échanger des données entre les administrations nationales et les opérateurs économiques et les banques de données centrales pour fournir l'information douanière et fiscale aux administrations et aux opérateurs d'autre part.

Certains projets sont déjà en cours mais beaucoup reste à faire. Les projets qui suivent sont nécessaires en matière **douanière** :

* TARIC (tarif douanier commun): amélioration des bases de données et mise en place des interfaces nécessaires;

* Mise en place d'un système de communications avancé pour la gestion du TARIC, le contrôle des quotas, les renseignements tarifaires contraignants, l'assistance mutuelle et les échanges d'information;

(9) Com(90)473 5.10.1990

Archival Archives of the European Commission

* Développement du système SCENT pour la transmission électronique de messages relatifs à la lutte contre la fraude;

* Un système de contrôle du transit;

* Un système des contrôles à l'exportation.

En ce qui concerne le développement de systèmes informatiques dans le domaine de **la fiscalité indirecte**, les Etats membres vont devoir, en vertu de la décision du Conseil de ... décembre 1990, prendre les mesures nécessaires pour permettre l'échange de données informatisées par voie télématique et rendre ces systèmes opérationnels pour le 1er janvier 1993. Cela suppose la mise en place dans les plus brefs délais de :

* un réseau télématique pour assurer l'échange rapide d'information entre les administrations nationales pour la TVA;

* un système de contrôle pour le transfert des biens accisés entre entrepôts;

* un système similaire au système SCENT pour les biens soumis à des taxes indirectes pour aider à la suppression ou à la détection de fraudes.

ii) **le domaine vétérinaire et phytosanitaire** :

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) vise à mettre en place un système intensif d'échanges d'informations entre la Commission, les administrations vétérinaires nationales et les unités d'inspection aux postes frontières pour accélérer les importations de viande et de produits à base de viande;

* **ANIMO** (Animal Moves Management System) est un système d'enregistrement et de surveillance de tous les déplacements d'animaux dans la Communauté en vue d'assurer la santé animale et du public. Il s'agit d'un système de gestion très important pour les services vétérinaires et il implique une intégration étroite de toutes les administrations concernées dans un système unique.

* **FYSAN** (Système pour le suivi phyto-sanitaire) est un système destiné à surveiller les maladies des plantes dans les Etats membres en vue de contrôler ces maladies et d'améliorer la situation phytosanitaire en Europe.

**iii) la circulation des personnes**

Le Conseil européen a demandé l'établissement d'une Convention sur l'exercice des contrôles aux frontières externes de la Communauté. La mise en oeuvre de cette Convention supposera un échange important d'informations ente les administrations nationales concernées. Dès à présent, ce besoin est apparu dans le cadre de l'Accord de Schengen et se met en place, à cet effet, un système spécifique d'échanges d'informations (SIS). Bien que la compétence communautaire ne soit pas formellement reconnue, la Commission, compte tenu de l'expertise qu'elle a acquise dans l'exécution de différents programmes, est prête à apporter sa contribution à la mise en place de ces réseaux.

Historical Archives of the European Commission

iv) **le domaine statistique :**

* Mise en place d'infrastructures de collecte de données statistiques (projets STATEL et STADIUM) avec les Instituts Nationaux de Statistique des Etats membres;

* Etudes des procédures à mettre en place dans les Etats membres pour l'élaboration et la transmission des données du commerce intracommunautaire vers les systèmes statistiques (Ex. projet COMEDI);

* Développement d'infrastructures pour la gestion, la diffusion et la mise en cohérence des informations de référence utilisées dans les systèmes statistiques (Ex. nomenclatures statistiques).

**Trois programmes existants** sont en cours de redéfinition pour prendre en considération les besoins les plus immédiats liés à la suppression des frontières. Ils offrent une expérience déjà bien établie d'une collaboration entre les administrations concernées et ont permis d'identifier les besoins les plus immédiats et les problèmes à résoudre. Il s'agit de:

- **INSIS** (au niveau des institutions communautaires et des Etats membres) qui requiert le renforcement de la participation active des administrations des Etats membres;

- **CADDIA** qui est directement lié à la gestion de l'espace sans frontières dans les domaines douanier, agricole et statistique;

- **TEDIS**, dont la seconde phase vient d'être adoptée par la Commission, qui offre aux acteurs économiques les moyens de développer des systèmes EDI paneuropéens intersectoriels concernant directement les administrations, les transports et les services financiers. Les succès de Tedis auprès des entreprises révèlent un peu plus les retards généralement accusés par les administrations dans ce domaine.

**b) Amélioration des systèmes de gestion de la circulation routière promue dans le cadre du programme DRIVE :**

Le concept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), développé par le DRIVE Infrastructure Group afin de résoudre les problèmes de circulation routière, a déjà servi de base à deux initiatives concrètes :

(i) Projet **POLIS** lancé en décembre 1989 par plusieurs villes d'Europe visant à développer des systèmes de gestion du trafic urbain (en vue de réduire la congestion et les risques d'accident): études de faisabilité en cours, projets pilote en 1991 et mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

(ii) Projet **CORRIDOR** lancé en septembre 1990 visant à développer des systèmes de gestion du trafic interurbain (prioritairement dans les zones de congestion). Etudes de faisabilité à lancer en 1991. Projets pilotes prévus en 1992 en vue d'une mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

Historical Archives of the European Commission

**(c) Les systèmes transeuropéens de paiement**

Etudes de faisabilité visant à stimuler par les acteurs concernés la création de réseaux transeuropéens dans le domaine des systèmes de paiement et la réalisation d'interconnexions entre centres de compensation existants (1991).

(d) **Annuaire électronique européen pour le téléphone**

Etude de faisabilité (1991).

(e) **Soutien au développement du marché de l'information**

Projets pilotes (1990) concernant l'interconnexion des systèmes d'information sur le fret routier et l'intégration des bases de données relatives aux normes (programme IMPACT).

**6.1.2.2. Le développement de nouveaux services**

- Développement du réseau numérique à intégration de services (RNIS) sur la base de la recommandation du Conseil sur l'introduction coordonnée du RNIS dans la Communauté européenne. 18 pays de la CEPT, incluant tous les Etats membres, ont maintenant signé un Memorandum of Understanding prévoyant de mettre en place la première phase de la recommandation du Conseil d'ici à 1993 sur la base des normes européennes de télécommunications développées par l'ETSI.

- Définition de projets pilotes sur base des résultats des travaux du Forum des utilisateurs européens du RNIS.

- Développement de services de télécommunications mobiles sur base des recommandations du Conseil et de directives visant la réservation de fréquences en ce qui concerne le téléphone cellulaire (GSM), le téléphone numérique sans fil (DECT) et les services de radiomessagerie (ERMES).

- Mise en place de nouveaux services de télécommunications par satellites conformément aux propositions contenues dans le Livre Vert sur les communications par satellites.

**6.1.2.3. Recherche et développement**

**(i) Les services télématiques d'intérêt général**

Le programme cadre de recherche et de développement (1990-1994) offre, dans le contexte du **programme spécifique en cours de discussion au Conseil sur les services télématiques d'intérêt général la possibilité de définir les besoins nouveaux et les problèmes techniques**, la recherche des solutions à ces problèmes et la mise en oeuvre de projets pilotes dans les domaines de la coopération administrative, des transports, de la formation et de la médecine.

**(ii) La gestion des transports**

- Programme cadre de recherche et développement : étude ATLAS et programme DRIVE;

- En dehors du cadre communautaire (Eureka), développement du projet PROMETHEUS.

Historical Archives of the European Commission

**(iii) Développement des liaisons à large bande**

- Réaliser le programme RACE destiné à définir les scénarios de référence, à assurer la prénormalisation et à évaluer les applications pilotes (échéance 1995).

- Mise en place du réseau METRAN (Managed European Transmission Network) dans le cadre du Memorandum of Understanding de la CEPT en cours d'adoption à la suite de la communication de la Commission sur les autoroutes électroniques (COM(88)341).

## 6.1.3. Les interconnexions énergétiques

C'est aux opérateurs économiques qu'il appartient de définir les projets et leur viabilité économique. La Commission considère qu'un certain nombre de projets à l'étude ou en cours présente un intérêt communautaire élevé, soit qu'ils visent à étendre le réseau existant à de nouveaux Etats membres, soit qu'ils contribuent à renforcer la sécurité d'approvisionnement et l'exploitation optimale des capacités de production. A ce stade, deux domaines d'application prioritaires ont été identifiés.

### 6.1.3.1. Les interconnexions électriques

- Interconnexion République d'Irlande / Royaume-Uni (1995)
- Interconnexion Grèce / Italie (1993)
- Renforcement des interconnexions (1991-1995):

  * France vers Espagne et Portugal
  * France vers Allemagne, Belgique, Italie, Suisse;
  * Italie vers Autriche et Suisse;
  * Allemagne vers Pays-Bas, Danemark et Autriche

- Renforcement des interconnexions intérieures en Allemagne, France, Belgique et Pays-Bas (1991-1995).

### 6.1.3.2. Les interconnexions gazières

- Introduction du gaz naturel en Grèce (1993) et au Portugal (1994);

- Interconnexions Irlande / Royaume-Uni (1993), France / Espagne-Portugal;

- Projets "Midal" entre Emden et Ludwigshafen (Allemagne) et "Zeepipe" (Belgique) destinés à ouvrir de nouvelles voies de pénétration au gaz norvégien (1991-1993);

- Trois projets en Allemagne pour interconnecter les nouveaux Länder (1991-1993).

- Interconnexions Belgique / Allemagne; Allemagne / Danemark; Danemark / Norvège ("Scanpipe") et Royaume-Uni / Continent.

- Renforcement du gazoduc Transmed (Italie-Tunisie - 1992);

- Interconnexion Espagne - Maroc (1995).

## 6.1.4. La formation professionnelle

Historical Archives of the European Commission

La plupart des projets ci-dessous font appel à des services télématiques. Toutes les actions de recherche et de développement technologique prévues par le troisième programme-cadre (1990-1994) prévoient comme mesures d'accompagnement des actions de formation dont certaines seront réalisées en réseau. Ceci s'applique en particulier au programme spécifique "capital humain et mobilité".

**6.1.4.1. Echanges d'information et bases de données.**

Les projets proposés concernent tous l'amélioration des échanges d'information à l'échelle communautaire en vue d'assurer la transparence des systèmes de formation, la valorisation des expériences et l'amélioration des méthodes utilisées. Les liens avec les services télématiques sont évidents.

- Développement du réseau Eurydice et de ses capacités de traitement et de transfert d'information entre les Etats;

- Mise en place d'un réseau de même nature sur les systèmes de formation professionnelle en liaison avec le CEDEFOP;

- Développement du réseau électronique EURYCLEE entre les centres de formation initiale et continue pour des échanges d'information et de données entre les professeurs et les élèves dans toutes les langues communautaires;

- Création ou extension des réseaux de bases de données nationales sur les cours de formation, les formations de haut niveau et aux technologies avancées et les programmes de recherche;

- Organisation d'une banque de données accessible en direct pour les organisations publiques et privées sur la correspondance des qualifications professionnelles;

- Mise en place d'un réseau télématique pour les échanges et les bourses des programmes ERASMUS et COMETT, ainsi que les bourses de chercheurs (une bourse des bourses);

- Création d'une banque de données de demandes de partenariats d'entreprises pour les différentes actions transnationales de formation en liaison avec les programmes COMETT, EUROTECNET et FORCE.

**6.1.4.2. Systèmes d'enseignement à distance.**

- Organiser en réseau les pôles dynamiques de l'enseignement à distance qui sont apparus dans les différents programmes communautaires de formation;

- Réaliser des projets pilotes conjoints et en réseau exploitant pleinement les nouvelles technologies de l'information et de la communication;

- Développer les systèmes d'enseignement et de formation à distance transnationaux qui ont été expérimentés soit sur une base sectorielle, soit sur une base géographique;

- Stimuler le développement de programmes de télévision pour l'éducation et la formation.

**6.2. Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens**

Historical Archives of the European Commission

6.2.1. L'élaboration de schémas directeurs.

Il s'agit d'une méthode de travail, valable pour les transports, les télécommunications et l'énergie.

Elle consiste à réunir tous les acteurs concernés par un réseau et à rechercher le schéma du réseau le plus approprié à l'échelle de la Communauté pour toutes les parties concernées, tout en cherchant à identifier les difficultés pouvant affecter la réalisation du réseau, sur le plan technique comme sur le plan réglementaire ou administratif.

Cette méthode doit pouvoir être accompagnée de la réalisation d'études approfondies sur les problèmes identifiés, et notamment d'études de faisabilité réalisées à l'initiative conjointe des Etats concernés et de la Commission. Le financement communautaire de telles études se justifie particulièrement dans ce cas.

6.2.2. Mise en place rapide des réglementations nécessaires à l'émergence des réseaux transeuropéens

Des mesures réglementaires déjà proposées ou devant être proposées sont encore nécessaires pour assurer le développement des réseaux transeuropéens dans des conditions satisfaisantes.

**6.2.2.1. Mesures générales**

Certaines mesures de portée générale sont applicables à plusieurs des domaines concernés :

- Mise en oeuvre des directives pour la passation des marchés publics, en particulier dans les secteurs des télécommunications, des transports et de l'énergie;
- Présentation et adoption de la directive sur la protection des données.
- Propositions relatives à la validité contractuelle et légale des messages électroniques.
- Adoption du statut de la société européenne.
- Des lignes directrices sur l'application des règles de concurrence notamment pour les télécommunications et les transports.
- Proposition de directive fiscale sur l'imputation des pertes des filiales et établissements stables sur les bénéfices de la société mère.

**6.2.2.2. Dans le domaine des transports**

(i) La majorité des mesures réglementaires dans ce domaine visent le régime du cabotage qui doit être introduit pour tous les modes (transport routier de marchandises et de voyageurs, transport combiné, transport fluvial et maritime). Les propositions sont sur la table du Conseil et doivent être adoptées au plus tôt.

(ii) Des mesures de nature technique sont envisagées afin d'assurer l'interopérabilité, notamment pour :

- le transport ferroviaire

Historical Archives of the European Commission

* A proposer par la Commission : directive "nouvelle approche" sur les exigences essentielles en matière de sécurité, santé, hygiène et environnement pour assurer la compatibilité des technologies et des infrastructures des trains opérant sur les liaisons à grande vitesse.

- le transport maritime

* Proposition de directive d'harmonisation technique pour les équipements de navires (10).

(iii) D'autres mesures concernent l'instauration d'une concertation communautaire dans le domaine des infrastructures de transport aérien et de transport maritime (11).

**6.2.2.3. Dans le domaine des télécommunications**

- Elaboration et adoption des directives d'application de la directive ONP du 28 juin 1990 (6), notamment dans les domaines suivants :

  . lignes louées;
  . services de transmission de données par commutation de paquet et par commutation de circuit;
  . réseau numérique à intégration de services;
  . services de téléphonie vocale;
  . services télex;
  . services mobiles, le cas échéant;
  . sous réserve d'études supplémentaires, nouveau type d'accès aux réseaux et accès au réseau à large bande;

- Harmonisation des procédures de déclaration et d'autorisation pour la prestation de services sur le réseau public de télécommunications en vue d'établir les conditions dans lesquelles la reconnaissance mutuelle des déclarations et des autorisations sera assurée;

- Préparation d'orientations réglementaires concernant les radiocommunications pour les mobiles;

- Elaboration et adoption des mesures visées par le Livre Vert du 14/11/1990 sur les télécommunications par satellites, notamment dans les domaines suivants :

  . la reconnaissance mutuelle des agréments pour les équipements terminaux de communications par satellites;
  . la reconnaissance mutuelle des autorisations pour le réseau de satellites uni-directionnels et bi-directionnels;
  . l'harmonisation des conditions relatives à la fourniture d'un réseau ouvert pour la connexion des réseaux de terminaux de satellites;
  . l'harmonisation des techniques futures déjà identifiées de transmission pour la diffusion par satellites à l'intention du grand public.

**6.2.2.4. Interconnexions énergétiques.**

- Mise en oeuvre effective des directives sur le transit;

- Conclusions des réflexions sur l'accès des tiers aux réseaux;

---

(10) Com(89)266
(11) Com(88)577 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

- Etudes et propositions sur la levée des obstacles administratifs et juridiques à la mise en place d'interconnexions;

- procédures de concertation sur l'optimisation de la gestion des réseaux.

### 6.2.3. Le renforcement des programmes de normalisation

Les besoins de normalisation européenne apparaissent considérables si l'on veut assurer à terme l'intégration des infrastructures. Cette tâche essentielle est déjà bien entamée mais demande à être renforcée sous l'impulsion de tous les acteurs concernés. Les conséquences suivantes doivent être relevées : la charge de travail qui devrait en résulter pour les organismes européens de normalisation renforce encore la nécessité de décentralisation au travers des organismes associés (ASB) favorisant la pré-normalisation (cfr l'exemple d'Edifact Board pour l'EDI ou de l' AECMA pour l'industrie aéronautique) avec la pleine participation des industriels concernés; d'autre part les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de prendre en considération d'éventuels besoins supplémentaires de financement.

Dans tous les domaines concernés, la normalisation statistique devrait également être renforcée (concepts, méthodes et définitions).

#### 6.2.3.1. En matière de transports

- Transport aérien

  * établissement des spécifications techniques concernant les équipements destinés au contrôle aérien et pour l'accès aux marchés publics.

- Transport ferroviaire

  * normalisation à effectuer sur base de la directive "nouvelle approche" pour les matériels et les infrastructures du réseau à grande vitesse.

- Transport combiné

  * Normalisation des containers

  * Initiatives à prendre à la suite des travaux du groupe à haut niveau (juin 1991).

- Transport maritime

  * Normalisation résultant de la directive d'harmonisation technique à proposer.

#### 6.2.3.2. En matière de télécommunications et de services télématiques.

Le développement rapide des technologies dans ce domaine impose un rythme soutenu de normalisation et une adaptation permanente des programmes conduits par les organismes européens de normalisation et en particulier l'ETSI. A titre d'exemples, on peut relever les besoins de normalisation suivants :

- Courrier électronique : définition des dernières spécifications techniques;

- Définition d'une masse critique de messages EDI conformes à la norme internationale EDIFACT;

Historical Archives of the European Commission

- Videotex :

  * Définition des protocoles d'accès du videotex au RNIS

  * Définition des normes videotex de la 2ème génération

- RNIS :

  * achèvement de la normalisation en cours

  * normes nécessaires pour assurer la migration des applications

- Satellites : accélérer le travail de normalisation de l'ETSI concernant les équipements de télécommunications par satellites.

- Radiocommunications mobiles : stimulation de la production des normes pertinentes pour les nouveaux systèmes mobiles.

**6.2.3.3. En matière douanière et fiscale.**

Les administrations nationales sont à des niveaux différents de développement dans ce domaine. Il est donc difficile d'assurer l'uniformité de traitement nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur. Les mesures nécessaires à assurer une application uniforme des règles communautaires par les Etats membres devront recevoir un haut degré de priorité dans les mois à venir. Au minimum, la compatibilité des systèmes doit être assurée, ce qui implique :

* une étude immédiate sur l'étendue des problèmes et les recommandations pour les résoudre;

* le développement de messages électroniques normalisés pour l'échange de données utilisant la norme EDIFACT;

* le développement de codes normalisés pour utilisation par tous les Etats membres;

* dans la perspective du développement des échanges avec l'AELE et les pays d'Europe centrale et orientale, la participation au programme PHARE et aux négociations en cours pour assurer la compatibilité requise.

**6.2.3.4. Interconnexions électriques.**

- Normes de qualité de l'électricité.

## 6.2.4. L'octroi d'une déclaration d'intérêt européen

L'intérêt d'une déclaration d'intérêt européen est apparu au cours des contacts que la Commission a eus avec les milieux économiques et particulièrement bancaires.

Cette déclaration pourrait être octroyée par la Commission et/ou par le Conseil, dans des cas bien déterminés et limités en nombre, à un réseau transeuropéen ou à un projet appartenant à un réseau transeuropéen afin de mobiliser les investisseurs potentiels.

Historical Archive of the European Commission

Les conditions d'octroi devraient être sévères et ne viser que des projets bien définis et économiquement viables, contribuant au développement de la Communauté et ayant fait l'objet d'études indépendantes de faisabilité et d'impact environnemental positives.

Les conséquences d'une telle déclaration pourraient être triples : (i) réduire l'incertitude politique affectant tout grand projet d'infrastructure par l'engagement qu'elle comporte; (ii) faciliter l'accès au financement sans entraîner une contribution financière automatique de la Communauté; (iii) assurer les investisseurs que la coordination et la coopération administrative nécessaires sont soutenus au plus haut niveau.

La procédure d'octroi et les modalités de consultation devront être précisées.

Une telle déclaration pourrait être valide pour tous les types de réseaux ou de projets transeuropéens.

Cette approche vient de trouver une concrétisation, sous la forme d'une "déclaration d'utilité européenne", dans le programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport (1990-1992) adopté le 20 novembre 1990 par le Conseil.

**6.2.5. Une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens avec tous les acteurs.**

Au cours de l'audition du 8 octobre 1990, les principaux représentants de l'industrie européenne ont déploré l'absence d'une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens.

Cette réflexion devrait être menée à l'échelle continentale afin de prendre en considération les besoins d'interconnexions avec les pays de l'AELE et avec les pays de l'Europe centrale et orientale avec lesquels de nombreux projets de coopération de la Communauté sont en cours de développement.

Cette réflexion doit permettre :

- l'analyse de l'évolution à long terme des besoins de réseaux : ceci suppose la disponibilité de statistiques satisfaisantes et d'analyses prospectives solides;

- l'identification de la nature et de la configuration optimale des réseaux à mettre en place;

- l'implication de toutes les parties concernées par la réalisation concrète de ces réseaux.

L'organisation chargée d'une telle mission d'étude devrait être indépendante des autorités politiques et pouvoir s'autofinancer après une période de démarrage. Elle devrait constituer une enceinte de réflexion à laquelle toutes les parties intéressées et représentatives (pouvoirs publics, utilisateurs, producteurs, consommateurs) pourraient participer. Il est particulièrement important d'impliquer dès le début des réflexions les principaux acteurs qui seront directement liés à l'exploitation des réseaux transeuropéens (par ex: pour les industries à caractère maritime, cela signifie la construction navale, les fabricants d'équipements, les transporteurs maritimes, les responsables d'infrastructures portuaires et ceux des autres modes de transport, les chargeurs).

Historical Archives of the European Commission

**6.3. Les interventions financières potentielles.**

La mise en oeuvre et l'application des mesures horizontales citées dans la section précédente devraient favoriser l'émergence de réseaux transeuropéens, la mobilisation de ressources financières indépendantes et l'ajustement des circuits financiers.

En ce qui concerne le financement public et la Communauté en particulier, les solutions suivantes sont à envisager pour aider à surmonter les trois difficultés identifiées précédemment : financement d'études de faisabilité, insuffisance de rentabilité risquant de conduire à un chaînon manquant, financement de projets à caractère transeuropéen dans les régions périphériques visant à réduire l'éloignement de ces régions et à assurer la cohésion.

Historical Archives of the European Commission

6.3.1. Les instruments budgétaires.

La Communauté pourrait accorder aux réseaux transeuropéens une priorité de financement qui permettrait :

- l'exécution d'études de faisabilité de projets d'intérêt européen s'inscrivant dans la logique des réseaux transeuropéens;

- l'octroi d'avances remboursables pour des projets dont la rentabilité est très différée dans le temps;

- des contributions budgétaires aux projets sous la forme la plus appropriée (soutiens directs, bonifications d'intérêts, etc...)

Il convient de relever que le Conseil, en adoptant en juin 1990 les nouvelles perspectives financières de la Communauté valables jusqu'à la fin de 1992, a avalisé les domaines d'actions prioritaires proposés par la Commission (voir SEC(90)324 du 22.2.1990) parmi lesquels figure "la création de réseaux plus homogènes et mieux interconnectés", par exemple "la modernisation des infrastructures de transport d'intérêt européen" et "le développement de la formation professionnelle initiale et continue".

L'établissement des prochaines perspectives financières pour une période à moyen terme, postérieure à 1992, pourrait évidemment renforcer le caractère prioritaire de la réalisation des réseaux transeuropéens.

6.3.2. Les fonds structurels

La grande partie des Fonds structurels est déjà engagée pour la période 1989-1993 mais leur révision va commencer au cours de l'année 1991.

Il devrait être envisagé d'accorder une priorité aux réseaux transeuropéens qui complèterait la priorité première poursuivie par ces Fonds.

6.3.3. Les instruments de prêts

* La BEI est prête à poursuivre et à étendre le plus largement possible son action en faveur du financement des réseaux transeuropéens, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par l'article 130 du Traité CEE. Cela signifie d'une part qu'elle est disposée à participer, comme par le passé, au financement proprement dit de tels projets en exerçant une influence mobilisatrice sur les milieux financiers. Cela implique aussi qu'elle pourrait faciliter leur émergence et leur développement en intervenant, compte tenu de son expérience, par des initiatives appropriées, dès le stade des études préparatoires ou en contribuant à la mise en place du montage financier

optimal. Ce rôle pourrait s'exercer en étroite collaboration avec les acteurs intéressés, en particulier la Commission.

* Les prêts CECA doivent également servir au financement de réseaux transeuropéens dans les limites permises par cet instrument.

## CONCLUSIONS

Le programme présenté par la Commission requiert un suivi permanent de la part de la Commission et du Conseil. Il requiert également des orientations politiques précises de ce dernier. C'est pourquoi la Commission propose au Conseil d'adopter le projet de résolution ci-joint et en application de cette résolution, de lui faire un rapport régulier sur l'évolution des travaux.

Historical Archives of the European Commission

# PROJET DE RESOLUTION DU CONSEIL SUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne,

Vu la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990 sur les réseaux transeuropéens * ,

Considérant que le Conseil européen a demandé que des lignes directrices soient arrêtées avant la fin de 1990 et que dans sa Résolution du 22 janvier 1990, le Conseil a demandé à la Commission de lui soumettre dans ce même délai un programme de travail et des propositions de mesures appropriées;

Considérant que la mise en place de l'espace sans frontières et la réalisation des libertés de circulation des personnes, des biens et des services requièrent des réseaux transeuropéens de transports, de télécommunications, d'énergie et de formation professionnelle pour permettre au marché intérieur de déployer tous ses effets bénéfiques;

Considérant que la réalisation de réseaux transeuropéens reliant également les régions périphériques au centre de la Communauté contribuera à la cohésion économique et sociale de la Communauté;

Considérant que les réseaux transeuropéens doivent aussi être conçu dans la perspective du développement harmonieux des relations de la Communauté avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale;

Considérant que l'examen effectué par la Commission au cours de l'année 1990, avec l'aide des Etats membres et des opérateurs économiques, a démontré les insuffisances des réseaux existants et la nécessité d'une plus grande concertation pour la conception des réseaux de demain;

Considérant que les raisons de ces insuffisances ont été identifiées et qu'il convient de les éliminer en prenant les mesures appropriées;

Considérant que les lignes directrices présentées dans la Communication de la Commission justifient qu'un suivi permanent soit assuré.

ADOPTE LA PRESENTE RESOLUTION :

1. Le Conseil estime, au vu du **constat effectué par la Commission** dans son rapport, que la réalisation de l'espace sans frontières intérieures, voulu par l'article 8 A du Traité CEE, doit s'accompagner de la mise à disposition des citoyens, des entreprises et des administrations, de réseaux réellement transeuropéens, c'est-à-dire interconnectés et interopérables dans les domaines des transports, des télécommunications, de l'énergie et de la formation professionnelle.

2. Il considère que les insuffisances actuelles justifient **la mise en oeuvre immédiate d'un programme d'action prioritaire**, tel que proposé par la Commission, et que ce programme doit s'articuler autour de trois éléments complémentaires et indissociables: **des projets prioritaires** choisis en fonction de leur contribution au fonctionnement du marché intérieur, des **mesures générales** destinées à faciliter l'émergence et la réalisation des réseaux transeuropéens, et des **mesures financières**.

---

* JOCE C 27 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

3. En ce qui concerne **les projets prioritaires** et sans préjudice des travaux en cours ou décidés, le Conseil **approuve les projets proposés par la Commission** et insiste plus particulièrement, en vue de la réalisation du marché intérieur, sur **les principes suivants.**

3.1. Dans le domaine des **transports**, le Conseil considère que le bon fonctionnement du marché des transports requiert une **approche multimodale de l'ensemble des modes de transport** permettant l'utilisation optimale des infrastructures et par la même occasion contribuant au renforcement de la protection de l'environnement. Il invite la Commission à poursuivre ses travaux dans les différents secteurs identifiés dans sa communication;

3.2. Dans le domaine des **télécommunications et des services télématiques**, il invite la Commission à lui faire des **propositions précises avant la mi-1991 pour assurer la mise en place avant la fin 1992 des réseaux télématiques nécessaires à la gestion des affaires communautaires par les administrations** concernées, tout en s'appuyant dans la mesure compatible avec cette échéance, sur les travaux engagés dans le cadre des programmes existants;

3.3. Dans le domaine **énergétique**, et dans la perspective d'une Charte européenne de l'énergie, il invite la Commission à examiner avec les parties concernées **comment les interconnexions peuvent être mieux développées à** l'échelle continentale pour assurer l'utilisation optimale des capacités de production et renforcer la sécurité d'approvisionnement de la Communauté;

3.4. Dans le domaine de **la formation professionnelle**, il invite la Commission à promouvoir avec les Etats membres et les parties concernées **l'interconnexion des différents réseaux existants** entre tous les acteurs de la formation professionnelle afin de produire tous leurs effets multiplicateurs dans l'ensemble de la Communauté et les autres pays européens.

4. En ce qui concerne **les mesures de portée générale**, et sans préjudice du principe de subsidiarité et dans le respect de la compétence des différentes formations du Conseil, le Conseil souhaite qu'elles contribuent à créer un environnement favorable à la création de réseaux transeuropéens par tous les acteurs concernés.

4.1. Le Conseil estime que les **mesures réglementaires nécessaires**, énumérées par la Commission, pour assurer **l'interopérabilité des réseaux et la prestation de services transeuropéens** doivent être adoptées et mises en oeuvre sans délai ou être proposées rapidement par la Commission.

4.2. Le Conseil invite la Commission, en coopération étroite avec toutes les parties intéressées, à procéder à:

- l'établissement régulier, dans la forme la plus appropriée, de **schémas directeurs** de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, des télécommunications et de l'énergie;

- l'établissement d'un **programme annuel de normalisation européenne** nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux et ayant pour effet d'empêcher l'élaboration de nouvelles normes nationales divergentes;

- la **collecte de toutes les données nécessaires** pour évaluer les besoins de réseaux et les difficultés techniques et financières affectant leur émergence en vue d'alimenter les travaux précités.

Historical Archives of the European Commission

- **l'établissement d'études de faisabilité** permettant d'identifier les projets d'intérêt européen;

4.3. Le Conseil accueille favorablement le principe d'une **déclaration d'intérêt européen** à la condition qu'une telle déclaration n'entraîne pas de conséquences budgétaires automatiques pour la Communauté. Il invite la Commission à lui **faire des propositions de procédure** qui permettraient d'accorder, sur base de schémas directeurs, une telle déclaration à des projets spécifiques. Cette procédure devrait se faire dans un cadre transparent et contradictoire.

5. En ce qui concerne **les mesures financières**, le Conseil estime que les projets doivent être rentables et rappelle qu'il entend **privilégier le financement privé** en créant les conditions les plus favorables pour l'émergence, la réalisation et l'exploitation des réseaux transeuropéens à cette fin. Il considère **cependant que des interventions publiques demeurent indispensables** dans un certain nombre de cas, bien identifiés par la Commission, et que dans ce contexte, les interventions communautaires revêtent un caractère additionnel.

5.1. Il invite les Etats membres à accorder une priorité particulière aux projets qui s'inscrivent dans la réalisation des réseaux transeuropéens pour l'accès au **financement communautaire des politiques structurelles**. Il attire particulièrement leur attention sur les possibilités offertes par les programmes d'initiative communautaire présentés par la Commission : REGEN, INTERREG, TELEMATIQUE, EUROFORM, PRISMA.

5.2. Il estime que, dans la situation actuelle, les **financements communautaires par la voie budgétaire** ne peuvent intervenir que dans la limite des instruments existants dans le cadre des perspectives financières de la Communauté jusqu'à la fin 1992 arrêtées par le Conseil et le Parlement en juin 1990. Il considère que l'établissement des prochaines perspectives financières pour la période postérieure à 1992 devrait être l'occasion de consacrer le caractère prioritaire qui s'attache à la réalisation des réseaux transeuropéens dans les quatre domaines considérés.

5.3. Il prend note avec le plus grand intérêt des possibilités offertes par les **instruments communautaires de prêts** (BEI et CECA) pour le financement des réseaux transeuropéens.

**6. Il invite enfin la Commission à :**

6.1. lui présenter dans le courant de l'année 1990 des **propositions appropriées** permettant la réalisation des demandes précitées;

6.2. lui soumettre **annuellement un rapport sur la mise en oeuvre des réseaux transeuropéens.**

Historical Archives of the European Commission

# I. LES RESEAUX DE TRANSPORT

Introduction

Le bon fonctionnement de la Communauté suppose à l'évidence l'existence de réseaux d'infrastructures de transport modernes, intégrés, parfaitement interconnectés, assurant la libre circulation des personnes et des marchandises, et veillant à une meilleure utilisation de l'espace et au renforcement de la cohésion économique et sociale.

Pendant les 30 premières années d'existence de la Communauté, les réseaux d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales de même que les systèmes portuaires et aéroportuaires ont continué, même en ce qui concerne les grands axes européens, d'être développés le plus souvent en fonction de priorités nationales, laissant ainsi apparaître d'inévitables maillons manquants.

La Commission, à de multiples reprises (1), a attiré l'attention du Conseil sur la gravité de cette situation et sur la nécessité d'y remédier par une action au niveau de la Communauté.

Car une telle situation ne peut à l'avenir perdurer : la croissance économique, la mise en place d'un espace sans frontières, l'augmentation de la demande de transport pendant la dernière décennie, la concurrence entre les entreprises et les grandes métropoles régionales font aujourd'hui que la tension sur les grandes infrastructures de transport est plus vive que jamais et qu'elle devrait s'intensifier encore, compte tenu des perspectives de croissance de la demande (principalement sur les liaisons internationales).

L'évaluation des infrastructures de transport dans la perspective d'un espace sans frontières confirme qu'une approche communautaire renforcée s'avère particulièrement indispensable. Une telle approche semble nécessaire sous les deux aspects suivants :

- en premier lieu, la **définition de schémas directeurs des réseaux,** schémas permettant de développer une vision globale et concertée des besoins et des priorités. La Communauté vient de s'engager dans une telle direction, notamment pour la grande vitesse ferroviaire et le transport combiné. De telles initiatives devront être étendues à l'ensemble des modes, et permettront le développement d'une gestion intermodale des grands axes non seulement à l'intérieur de la Communauté mais aussi vers les principaux partenaires européens, AELE et pays d'Europe Orientale,

- en second lieu, le **soutien financier aux grandes infrastructures,** instrument nécessaire dans la mesure où il permet une réalisation coordonnée des priorités communautaires. Un premier règlement proposant une programmation pluriannuelle (exercices 1990 - 1992) d'un montant prévisionnel de 328 MECUS vient d'être adopté (2) et porte sur les projets suivants :

  * la contribution au réseau ferroviaire à grande vitesse (Nord et Sud);

(1) COM(86)340 du 27.6.1986
COM(88)340 du 16.6.1988
(2) Règlement 3359/90 du 20.11.90 (JOL 326 24.11.90)

Historical Archives of the European Commission

* l'axe du transit alpin (axe du Brenner);

* la contribution au réseau de transport combiné d'intérêt communautaire;

* les liaisons routières transpyrénéennes (Somport);

* l'axe routier vers l'Irlande et l'axe ferroviaire Dublin-Belfast;

* les liaisons scandinaves;

* le renforcement des liaisons terrestres en Grèce.

**1. Le transport aérien**

a) L'impact du Marché Intérieur

La libéralisation des transports aériens et l'introduction d'un environnement réglementaire plus favorable à la concurrence ont pour effet d'abaisser les coûts du transport aérien et d'augmenter l'attrait de ce mode de transport. S'y ajoute un désir accru de mobilité des personnes aussi bien à l'intérieur de l'espace communautaire qu'avec l'extérieur. D'autre part, le fret aérien tend également à augmenter dans des proportions considérables. L'augmentation du trafic aérien est estimée à environ 10 % par an.

b) Les problèmes

Deux problèmes ont été identifiés :

* La congestion de l'espace aérien et les problèmes liés à la capacité des systèmes de contrôle

La proportion des vols affectés par des retard supérieurs à 15 minutes augmente, démontrant que les systèmes européens de gestion et de contrôle du trafic aérien atteignent leur point de saturation en période de pointe. Ce problème a fait l'objet d'une analyse approfondie de la Commission dans sa Communication du 16 janvier 1989 (3) sur la capacité du système de trafic aérien, ainsi que de diverses publications par les associations d'usagers et de consommateurs. L'origine du problème est connue : la multiplication des autorités nationales compétentes (chacune opérant suivant ses règles propres) et l'existence de 42 centres de contrôle fonctionnant avec 22 systèmes généralement non compatibles.

Dans cette communication, la Commission a exprimé son inquiétude devant la congestion croissante des aéroports et de l'espace aérien de la Communauté. L'incapacité apparente des Autorités Nationales à prendre les actions nécessaires pour éliminer les problèmes a été mise en lumière. Au fil des années, l'absence apparente de réponse appropriée de toutes les parties concernées a conduit à une fragmentation inutile de l'espace aérien, à une coûteuse duplication d'efforts, de fréquentes incompatibilités d'équipements. Cela a finalement produit une augmentation des coûts du contrôle aérien qui est répercutée par les compagnies aériennes sur les passagers. L'avis de la Commission, fermement supporté par le Parlement européen, se prononce en faveur de la création d'un système unifié unique pour la Communauté, qui est vu comme la condition fondamentale pour résoudre les problèmes.

(3) COM(88)577 du 16.1.1989

Archives of the European Commission

* Les infrastructures aéroportuaires

L'insuffisance d'infrastructures aéroportuaires modernes constitue un handicap pour certains Etats membres, en général les plus éloignés du centre de la Communauté. La saturation de plusieurs aéroports du centre de la Communauté provoque des problèmes de sécurité et conduit à la nécessité de développer de nouvelles infrastructures ou celles des aéroports régionaux existants. Le développement de la 5ème liberté est de nature à conduire à une redéfinition de la carte des aéroports internationaux. La gestion des aéroports relève d'entités privées et publiques et les aéroports se trouvent en concurrence les uns par rapport aux autres.

c) Les solutions apportées aux problèmes et leur appréciation

* Le contrôle du trafic aérien

Dans la Communication précitée du 16 janvier 1989, la Commission a proposé l'adoption d'une série de mesures (adhésion de tous les Etats membres à Eurocontrol, création d'un centre unique pour la gestion des flux de trafic, unification des systèmes de contrôle, harmonisation des équipemtns, redistribution de l'espace aérien civil - militaire etc...).

L'adhésion à Eurocontrol des Etats Membres encore absents de l'organisation est en cours. Un centre unique de gestion des flux de trafic aérien est mis en place par Eurocontrol : il sera opérationnel fin 1994. Les autres mesures doivent encore être adoptées. En ce qui concerne les relations de la Commission avec cet organisme, un Accord de Coopération entre les deux institutions fournit le cadre de la participation des services techniques de la Commission au programme d'harmonisation "EUROCONTROL PHARE".

Le 24 avril 1990, les Ministres des Transports de la CEAC (Commission européenne de l'aviation civile) ont approouvé un plan destiné à assurer l'harmonisation et l'intégration progressive des dispositifs ATC (Air Traffic Control) dans une période de temps s'étendant jusque l'an 2000, ce qui risque de voir s'accroître encore les problèmes. La gestion de ce plan est confiée à Eurocontrol.

Les administrations nationales de l'aviation civile considèrent que ce plan est le seul réaliste. Les principaux usagers du système, à savoir les compagnies aériennes, estiment que ces mesures ne sont pas de nature à résoudre les problèmes dans un délai satisfaisant.

La Commission, quant à elle, a annoncé son soutien au programme de la CEAC et fournira une contribution d'1 MECU pour la phase initiale mais elle le considère comme une première étape, dans la mesure où il se limite à rendre compatibles les systèmes nationaux existants et, sur le plan institutionnel, sa stratégie tend à conserver en grande partie la situation actuelle parmi les différentes autorités nationales et n'envisage pas une réduction possible du nombre total des centres de contrôle du trafic aérien.

C'est ainsi que, d'un point de vue technologique, le programme de la CEAC pour l'harmonisation et l'intégration des systèmes européens de contrôle du trafic aérien n'offre pas encore d'approche innovatrice pour résoudre les problèmes. Toutefois, en se référant à l'avenir, la phase IV de la stratégie proposée, le programme prévoit une concentration plus grande sur ces questions. La phase IV en question évoque l'intention future de prendre en considération les technologies avancées, mais elle n'indique pas le contexte dans lequel cela serait examiné.

Historical Archives of European Commission

Conformément aux intentions déclarées de la Commission, une étude de première importance a été lancée, l'étude ATLAS, dont l'objectif est de définir et de fournir les spécifications fonctionnelles pour la création d'un système unique de gestion unifiée du trafic aérien dans l'espace aérien communautaire. Cette étude complète les objectifs visés par la phase IV de la stratégie CEAC et entend en outre encourager des programmes de recherche et de développement pour l'industrie, de sorte que la technologie et les équipements nécessaires seront disponibles au plus tôt.

La réalisation de ces objectifs exigera des années d'efforts soutenus de la part de la Commission et des administrations nationales, en coopération avec l'OACI, la CEAC et EUROCONTROL.

* Les infrastructures aéroportuaires

Il n'existe pas actuellement de lieu de concertation au sein de la Communauté dans ce domaine, la proposition de la Commission d'étendre la compétence du Comité d'Infrastructures de Transports aux infrastructures portuaires et aéroprotuaires n'ayant pas été acceptée par le Conseil.

Les avis des Etats Membres sont partagés sur la nécessité d'une telle concertation. La Commission considère que le développement de ces infrastructures revêt un intérêt communautaire justifiant une telle concertation.

**2. Le transport routier**

a) Impact du marché intérieur

Principal mode de transport terrestre (90 % des déplacements de personnes et plus de 70 % du frêt), la route continue d'accroître sa pression concurrentielle sur les autres modes, notamment dans les échanges internationaux intracommunautaires où elle achemine désormais plus de la moitié des échanges.

Le réseau des grandes liaisons communautaires, composé d'autoroutes mais aussi de routes nationales au standard plus ou moins amélioré, n'est pas encore homogène : il est particulièrement dense dans la grande mégalopole centrale de la Communauté, tandis que d'importants maillons manquants subsistent, essentiellement au passage des frontières et dans les régions périphériques (par exemple, le Portugal ne dispose encore d'aucune liaison autoroutière internationale).

Malgré les programmes nationaux engagés ces dernières années ou sur le point de l'être, la situation du réseau risque de se détériorer rapidement compte tenu de la croissance des trafics.

b) Les problèmes

L'évolution du trafic enregistrée ces dernières années, principalement depuis 1986 sur les autoroutes des pays centraux et indépendamment des encombrements quotidiens aux portes des grandes métropoles régionales, laisse présager à terme rapproché une aggravation et une multiplication des congestions (Vallée du Rhin, Vallée du Rhône...). Les réserves de capacité, les élargissements et les mises en service sont, sur certains axes, absorbés par des progressions de trafic élevées, fréquemment sur un rythme annuel de 5 à 10 % pour les véhicules légers et de 5 à 15 % pour les poids lourds, ces taux étant parfois plus élevés sur les sections frontalières.

En outre, la tension permanente sur les axes routiers à travers la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie, témoigne des difficultés liées au trafic de transit et de l'urgence d'une solution.

Historical Archive of the European Commission

L'objectif d'un espace sans frontières serait, à n'en pas douter, altéré si les principaux axes routiers tendaient vers davantage d'asphyxie, traduisant en quelque sorte des effets pervers de l'intégration européenne.

c) Les solutions et leur appréciation

Indépendamment des projets en cours de réalisation et des actions envisageables (l'optimisation de la circulation par l'apport des technologies nouvelles, la réalisation de nouvelles infrastructures routières, les incitations à une modification de la répartition modale, la libre rationalisation de la demande de transport routier, la délocalisation de certaines activités industrielles ...), une action concertée à l'échelon communautaire permettrait d'apporter une réponse mieux adaptée à ce défi.

Compte tenu de la croissance du trafic international intracommunautaire, il est en effet de la responsabilité de la Communauté d'apporter une réponse d'ensemble à cette question.

En vue de préparer une telle action, la Commission va lancer, début 1991, une étude sur les perspectives d'avenir du réseau autoroutier de la Communauté à l'horizon 2000-2010; cette étude, tout en intégrant la dimension intermodale (notamment les interconnexions entre réseaux) et les préoccupations liées à l'environnement, devrait apprécier le besoin de la Communauté en grands axes routiers.

**3. Le transport ferroviaire**

i) Le trafic de voyageurs

a) L'impact du Marché Intérieur

Le trafic international de voyageurs, qui représente 8 % du trafic total de voyageurs transportés par rail (exprimé en voyageurs/kilomètre) a connu de 1980 à 1987 une baisse en volume de 12 %, alors que les trafics intérieurs connaissaient une croissance de 6 %. Ce recul s'explique pour partie par la concurrence exercée par les compagnies aériennes. Il n'en demeure pas moins que la mobilité accrue des personnes pourra être satisfaite grâce à une offre rénovée à travers notamment la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse.

b) Les problèmes

Les réseaux existants soulèvent des problèmes de compatibilité et d'interopérabilité résultant de normes techniques différentes : écartement dans la péninsule ibérique, gabarit, tension électrique, signalisation.

c) Les solutions

Les priorités actuelles de la Communauté se sont concentrées sur le développement du réseau de trains à grande vitesse, qui offre une alternative à la route et à l'avion sur des distances de 400 à 800 km, en particulier sur les itinéraires à forte densité de trafic.

Le Conseil a chargé, en décembre 1989, un groupe de travail à haut niveau d'élaborer un schéma directeur précisant les projets prioritaires à entreprendre en vue de la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse (4).

---

(4) Résolution des 4 et 5 décembre 1989

Historical Archive of the European Commission

Ce groupe de travail, composé de toutes les parties intéressés, a examiné les questions de réseau, ainsi que celles liées aux problèmes de normalisation des équipements et à la compatibilité des infrastructures. Il remettra son rapport au Conseil en décembre 1990. Il a identifié une quinzaine de maillons-clés essentiels pour donner au réseau une configuration pleinement communautaire :

1. Hambourg-Copenhague
2. Dublin-Holyhead-Crewe
3. Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisburg
4. Interconnexions à proximité de Strasbourg et Sarrebrück
5. Londres-Tunnel
6. Bruxelles-Luxembourg
7. Rhin-Rhône
8. Lyon-Turin
9. Madrid-Barcelone-Perpignan
10. a) Portugal-Espagne
    b) Vitoria-Dax
11. Milan-Bâle
12. Brenner
13. Tarvisio-Vienne
14. Liaisons vers la Grèce.

ii) Le trafic de marchandises

a) L'impact du Marché Intérieur

Le transport ferroviaire de marchandises ne représente plus aujourd'hui que 10 % de l'ensemble des modes de transport (contre 14 % en 1975) même si sa croissance en volume n'est pas compromise. La concurrence accrue résultant du marché intérieur devrait rendre plus aigüe pour les chemins de fer la nécessité d'offrir des services correspondant mieux aux besoins des utilisateurs et aux coûts des modes concurrents. La sensibilité croissante à l'environnement et les exigences des pays de transit (Autriche, Suisse, Yougoslavie) vers l'Italie et la Grèce conservent à ce mode de transport une place essentielle qui doit impérativement se renforcer.

b) Les problèmes

Hormis les problèmes de structures et de financement, les enjeux les plus importants sont, d'une part, l'insuffisante harmonisation des normes techniques des réseaux de chemin de fer entre eux et avec les normes du transport routier et, d'autre part, une trop faible compétitivité.

c) Les solutions et leur appréciation

A côté des propositions affectant la structure et le mode de fonctionnement des chemins de fer, il y a une nécessité impérative d'amélioration de l'offre commerciale dans une optique communautaire. En outre, le développement du transport combiné semble aujourd'hui susceptible d'augmenter le volume et la part de ce mode de transport pour les marchandises.

**4. Le transport combiné**

a) L'impact du Marché Intérieur

La réalisation d'un marché intérieur des transports nécessite qu'il soit fait appel à toutes les combinaisons de modes pour satisfaire la demande de transport.

Historical Archive of the European Commission

Le développement du transport combiné (+ 24 % en 1988) se place résolument dans un tel contexte. Représentant à l'heure actuelle 4 % environ des flux internationaux susceptibles d'être transportés selon cette technique dans la Communauté, le transport combiné international semble particulièrement adapté pour répondre, au moins partiellement, aux deux problèmes délicats que sont le transit alpin et le risque de saturation des principaux axes routiers.

Il est vrai que cette technique, qui repose sur la complémentarité des différents modes, allie en même temps leurs avantages spécifiques : souplesse, fiabilité, rapidité, protection de l'environnement.

b) Les problèmes

L'obstacle majeur au développement de ce mode est l'absence d'un vrai réseau européen. La diversité des normes et des gabarits, des matériels et des organisations nécessite une action urgente pour permettre la réalisation de ce réseau.

Les efforts consentis n'ont jusqu'à présent pas permis le plein développement du transport combiné. Ce dernier fait l'objet d'entraves qui le placent dans une situation de compétitivité insuffisante alors que se met en place parallèlement la libéralisation du transport routier de marchandises.

En outre, il est indispensable, pour optimaliser son potentiel de développement, d'améliorer globalement les performances, d'abaisser les coûts en exploitant les réserves de productivité, et de déployer une politique commerciale plus agressive.

c) Les solutions et leur appréciation

La Commission a présenté une proposition de directive visant à

- libéraliser totalement les parcours initiaux et terminaux,
- renforcer les incitations fiscales et
- clarifier la position juridique du compte propre pour le transport combiné.

Par ailleurs, une étude commanditée par la Commission, en collaboration avec les parties intéressées, a permis de dégager les premières bases de définition d'un projet de réseau international, les conditions de son développement et des recommandations en matière d'investissements.

Sur proposition de la Commission, le Conseil a invité celle-ci à réunir un groupe de travail à haut niveau chargé d'étudier les mesures nécessaires à la mise en place d'un réseau européen de transport combiné et les conditions de son efficacité (5).

Ce groupe de travail sera consulté notamment sur les points suivants :

- la définition d'un schéma cohérent de lignes et de terminaux constituant la base du réseau,

- les aspects économiques et commerciaux ainsi que les aspects techniques et opérationnels, notamment du point de vue de l'harmonisation,

- la mise en oeuvre d'une politique permettant une application effective du principe de libre choix des modes de transport par les usagers,

(5) Résolution du 12 novembre 1990

Historical Archive of the European Commission

- l'organisation, la gestion ainsi que les dispositions législatives, réglementaires et administratives aux différents niveaux, notamment du point de vue de leur cohérence,

- l'accès au système et plus particulièrement dans les régions périphériques de la Communauté,

- la contribution du transport combiné à l'atténuation des problèmes liés au transit routier par des pays tiers.

Dans le cadre d'une approche à la fois globale et multimodale, sera particulièrement examinée la complémentarité des différents modes (routier, ferroviaire, fluvial, maritime).

La Commission fera rapport au Conseil avant le 1er juin 1991.

**5. Le transport fluvial**

a) L'impact du Marché Intérieur

Compte tenu de sa localisation dans l'hinterland des grands ports maritimes de l'Europe du Nord et au centre de la grande mégalopole centrale de la Communauté, le réseau fluvial est appelé à occuper de plus en plus une place stratégique dans le transport de marchandises. Le transport fluvial, qui assure 10 % du trafic intracommunautaire de marchandises, mais surtout plus de 25 % du frêt international, dispose d'importantes réserves de capacité et devrait constituer, au moins pour l'acheminement de marchandises lourdes sur grandes distances, un complément utile de la route et du fer.

b) Les problèmes

Développé autour de la véritable épine dorsale que constitue le Rhin, le réseau des voies navigables adapté à des convois de 1350 à 10000 tonnes se concentre dans cinq Etas Membres (RFA, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, France). Mais des interconnexions entre réseaux font encore défaut, surtout en France (Seine - canaux du Nord) et en Allemagne (Mittelland Kanal).

Outre la question de l'infrastructure, il apparaît essentiel de réformer l'organisation du transport fluvial afin de moderniser la profession et d'améliorer le niveau des prestations de service.

c) Les solutions et leur appréciation

La Commission déplore que le Etats Membres concernés se soient montrés peu enclins jusqu'à présent à une action communautaire en la matière.

A l'instar de la grande liaison continentale Mer du Nord - Mer Noire opérationnelle en 1993 avec l'ouverture du Canal Main-Danube, il serait utile d'intensifier les réflexions sur un axe véritablement transeuropéen Nord-Sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée : une étude sera prochainement entreprise à cet effet.

**6. Le transport maritime**

a) L'impact du marché intérieur

Historical Archives of the European Commission

Tous les Etats Membres (sauf le Luxembourg) disposant d'une façade maritime, le transport maritime revêt une importance exceptionnelle. Ce sont environ 90 % des échanges extra-communautaires et 30 % des échanges intra-communautaires qui sont assurés par cette voie.

Tant en ce qui concerne les marchandises pondéreuses solides et liquides que les produits agricoles ou manufacturés, la voie maritime devrait, par son coût inférieur, rester la plus adaptée au transport de grandes quantités et sur de longues distances.

Dans un tel contexte, les grands ports de la Mer du Nord (Rotterdam, Hambourg, Anvers, Le Havre, Londres) ou de la Méditerranée (Marseille, Gènes, Barcelone) constituent tant des plaques tournantes pour le frêt en provenance ou à destination des autres continents, que des points d'éclatement pour les ports intérieurs.

La libéralisation du cabotage côtier devrait être l'occasion de développer les échanges intérieurs entre les ports de dimension plus modeste permettant ainsi de desservir l'hinterland par d'autres itinéraires.

b) Les problèmes

S'il est évident que le développement des infrastructures portuaires contribue au bon fonctionnement du marché intérieur, la prise en compte de ces infrastructures à l'échelon communautaire se heurte aux différences très importantes qui existent, d'un Etat Membre à l'autre, dans l'organisation des ports, le partage des responsabilités entre secteur public et secteur privé et les structures financières.

La concentration des grands ports européens sur la Mer du Nord qui ont bénéficié d'une politique visant à ne desservir que quelques grands axes, mais à fréquence élevée, est en outre à l'origine du fort trafic poids lourds sur les axes Nord-Sud de la Communauté.

c) Les solutions

Il faut avant tout regretter le refus de concertation sur les infrastructures portuaires en raison de l'opposition systématique de certains Etats Membres (6).

Une étude sur les besoins futurs en infrastructures des ports de petite et moyenne dimensions a d'ores et déjà été réalisée par la Commission. Elle sera suivie par d'autres réflexions, notamment au sein du groupe de travail des ports de la Communauté. Cet examen tiendra compte des effets des politiques d'infrastructure sur la position concurrentielle des ports.

Historical Archives of the European Commission

(6) COM(88)577

# II. LES INFRASTRUCTURES DE TELECOMMUNICATIONS ET LES SERVICES TELEMATIQUES

## La contribution des télécommunications à l'achèvement du Marché Intérieur

### 1. L'impact du Marché Intérieur

La suppression des frontières internes de la Communauté et l'extension concomittante des marchés des services et des produits à l'ensemble du territoire communautaire vont entraîner une croissance rapide de la demande de services de télécommunications transeuropéens. L'impact du marché intérieur sur l'économie européenne et plus particulièrement sur sa compétitivité dépend, pour une large part, de l'adéquation des infrastructures et des services de transport de l'information à l'expansion des nouveaux besoins.

Il est par conséquent essentiel non seulement que la capacité transfrontière offerte par les infrastructures et les services soit adaptée en temps opportun pour répondre à une demande croissante, mais aussi que de nouveaux services, rendus possibles par le progrès technique, soient progressivement mis à la disposition, au niveau européen, des opérateurs économiques.

Le renforcement de ces deux axes - expansion à travers les frontières intérieures et développement de l'innovation - créera les conditions nécessaires tant à l'amélioration des conditions de production et de compétitivité des secteurs économiques (produits et services), que pour permettre aux pouvoirs publics d'assurer la gestion du marché unique.

### 2. Les problèmes généraux du secteur

La Communauté, dans le cadre de sa politique des télécommunications telle que définie dans le Livre Vert de 1987 sur le développement d'un marché commun des services et équipements de télécommunications, a entamé les premières étapes de coordination des infrastructures avancées de télécommunications (réseau numérique à intégration de services, radiocommunications mobiles numériques, téléphone sans fil), mais il subsiste encore des lacunes importantes, notamment au plan des applications transeuropéennes.

Par suite d'une longue tradition d'exploitation des infrastructures de télécommunications par des opérateurs jouissant d'un monopole et visant un marché national, des différences significatives existent entre les différents Etats membres. Elles concernent notamment les spécifications opérationnelles, les conditions d'usage et les structures tarifaires des services disponibles sur chaque marché national. De même, plusieurs services ou certaines fonctionnalités disponibles à l'intérieur des pays ne le sont plus lorsqu'on traverse la frontière qui les sépare: il en est ainsi, par exemple, du système d'appel facturé au destinataire -"numéro Vert"-, offert entre certains réseaux téléphoniques nationaux sans code d'accès uniforme, mais toujours inexistant sur les réseaux de données publics transfrontières.

Malgré l'imminence de 1992, le trafic transfrontière interne à la Communauté est encore aujourd'hui très mineur par rapport au trafic national (largement moins de 10%).

Historical Archives of the European Commission

Les utilisateurs estiment que cette faiblesse est due, pour une large part, à l'insuffisance d'une offre d'infrastructures et de services qui réponde aux exigences du marché. Ils considèrent qu'au delà des questions techniques, les principaux obstacles à la création de services transfrontières sont de nature administrative et plus particulièrement tarifaire : hétérogénéité des structures tarifaires, inadéquation des tarifs aux coûts, et surtout prix excessif du passage des frontières internes.

Le poids du passé et l'incertitude quant aux marchés d'avenir ont conduit les opérateurs publics à n'établir de services télématiques transcommunautaires qu'à travers les mécanismes lourds de multiples arrangements bilatéraux passés entre eux, ce qui a eu pour conséquence de limiter leur offre au strict minimum sur le plan tant de la capacité que de la qualité. Cette approche crée à son tour d'autres difficultés au niveau de l'administration des réseaux. La structure des réseaux nationaux a un effet direct sur les mécanismes administratifs qui en permettent la gestion et qui gouvernent notamment les relations entre l'opérateur et ses clients (accès au réseau et aux services, identification de l'usager, structures tarifaires et mécanismes de facturation, etc). Ces mécanismes nationaux sont différents et généralement incompatibles entre eux, et les accords bilatéraux règlent ces difficultés par des solutions ad hoc, frontière par frontière, ce qui confronte les fournisseurs de services à valeur ajoutée cherchant à accéder au marché européen, à des obstacles quasi insurmontables sur le plan tant de la complexité que des délais.

Actuellement, l'offre de réseaux et de services qualitativement et quantitativement limités, s'ajoutant à l'hétérogénéité et à la lourdeur des systèmes administratifs, freine la demande, car les frais que l'utilisateur doit consentir pour surmonter ces obstacles sont souvent considérés comme supérieurs aux avantages qu'il pourrait retirer d'un accès au marché communautaire.

Les actions entreprises au niveau communautaire pour remédier à ces problèmes qui, pour la plupart, sont soit de nature réglementaire, soit dûs à des problèmes d'harmonisation technique ou administative, portent essentiellement sur trois éléments complémentaires: la création d'un environnement règlementaire et normatif homogène, le soutien de l'offre et la promotion de la demande.

La politique de libéralisation des services permet à de nouveaux opérateurs de pénétrer des marchés précédemment régis par les monopoles et aux exploitants publics traditionnels d'élargir leur champ d'activité à l'ensemble de la Communauté dans tous les domaines ouverts à la concurrence. Elle ouvre aux services pan-européens de nouvelles possibilités de réalisation qui pourront co-exister aux côtés de l'approche traditionnelle des opérateurs publics coopérant bilatéralement ou en groupes élargis. La diversification de l'offre devrait conduire les opérateurs publics à accroître la rapidité et l'efficacité de leur action.

Afin de favoriser l'établissement d'une complémentarité entre les services proposés par les entrepreneurs privés et les opérateurs publics, sur les réseaux gérés par ces derniers, la Communauté s'est dotée d'une législation régissant l'accès ouvert aux réseaux publics ("Open Network Provision": ONP) et l'équité de traitement entre les deux catégories de prestataires de services.

Les organismes européens de normalisation, notamment le CENELEC (1) et l'ETSI (2), poursuivent l'élaboration des normes techniques communes de télécommunication qui donnent aux opérateurs la possibilité d'offrir des réseaux transeuropéens interconnectés assurant la circulation sans entraves de l'information sur tout le territoire communautaire.

---

(1) CENELEC : Comité Européen de Normalisation Electrique et Electronique
(2) ETSI : European Telecommunication Standards Institute

En ce qui concerne l'offre, l'objectif doit être la création de systèmes télématiques transeuropéens au sein desquels les frontières internes de la Communauté auront disparu, et qui seront donc transparents aux disparités techniques et administratives existant entre les réseaux nationaux. Il semble que la seule solution à cette exigence du marché qui soit économiquement satisfaisante, consiste à réaliser des superstructures interconnectées de façon fiable avec les systèmes nationaux, gérant ces disparités et offrant notamment le principe du guichet unique. Ce dernier doit permettre à un fournisseur de services localisé n'importe où dans la Communauté, d'offrir un service à valeur ajoutée à l'ensemble de sa clientèle communautaire en ne s'adressant qu'à un seul exploitant de réseau, au lieu de devoir, comme aujourd'hui, négocier un accord séparé avec chacun des exploitants nationaux des pays sur le marché desquels il souhaite s'implanter. Ces guichets internationaux doivent être capables de garantir aux fournisseurs de services l'ensemble des prestations de réseau sur l'ensemble du territoire de la Communauté.

Une solution à ce problème pourra être apportée par les exploitants de réseaux traditionnels, s'ils assurent une inter-opérabilité techniquement, administrativement et commercialement satisfaisante entre les réseaux qu'ils gèrent. Ces exploitants, lors de la mise au point des mécanismes de coopération pour la création d'une telle superstructure harmonisée, doivent prendre en compte les règles de concurrence de la Communauté. Les initiatives des opérateurs publics n'excluent pas que d'autres réponses aux insuffisances actuelles soient apportées par des sociétés de service européennes, qui, en liaison avec les opérateurs publics, décideraient de créer les superstructures transeuropéennes que veut le marché.

La libéralisation oblige tous les opérateurs de réseaux de télécommunications à assurer une gestion commerciale de leur entreprise et les conduit à donner la priorité aux applications génératrices d'un revenu satisfaisant et susceptibles d'assurer un retour maximum sur les investissements consentis. De telles applications seront identifiées essentiellement sur le marché des opérateurs économiques, pour lesquels l'établissement du marché intérieur va créer des besoins croissants de communications transeuropéennes.

Le troisième domaine d'action communautaire, le plus important, doit être, dès lors, de soutenir la matérialisation d'un marché demandeur de communications transfrontières et générateur de trafic transcommunautaire. Pour être crédible, il faut que cette action s'appuie sur un marché réel dont il est prouvé qu'il existe et qu'il se développe, et non sur des espérances optimistes mais non démontrées. En effet, la politique communautaire s'appuie essentiellement sur les forces d'un marché concurrentiel afin de stimuler les entrepreneurs pour qu'ils fournissent les produits et les services que les utilisateurs désirent et sont prêts à acheter. Pour atteindre ce résultat, tant les fournisseurs potentiels que leurs clients doivent être informés des nouvelles opportunités.

La Commission a l'intention de lancer, en coopération avec les Etats-membres, des actions d'évaluation et de promotion dans chacun des secteurs spécifiques du domaine des télécommunications, qui auront pour objectif final d'améliorer la connaissance qu'ont les différents acteurs de la situation dans la Communauté, et de les sensibiliser aux opportunités nouvelles qu'elle leur offre.

Enfin, il faut insister sur l'effet catalytique qu'auront le développement et la mise en oeuvre du Système Nerveux Européen, réseau de services télématiques destiné à améliorer la gestion du marché intérieur. Il est certain, en effet, qu'un tel réseau fera appel à des services télématiques d'intérêt général et que, en facilitant les échanges d'information entre administrations et opérateurs économiques, il engendrera un marché commercial d'une importance devenant rapidement significative.

## 3. La télématique, outil de gestion des affaires communautaires

### a) L'impact du Marché Intérieur

La nécessité de mettre en oeuvre et de gérer le marché intérieur va engendrer un ensemble de besoins nouveaux et créer une obligation à laquelle la Communauté ne peut se soustraire. Il est, en effet, essentiel que les réseaux de services télématiques puissent assurer l'échange des informations nécessaires aux relations entre:

- les institutions communautaires et les administrations nationales;
- les administrations nationales entre elles et au sein même de ces administrations;
- les administrations et les opérateurs économiques.

Quelques exemples démontrent l'importance des nouveaux besoins auxquels il faudra répondre :

- la suppression des contrôles aux frontières intracommunautaires pour les personnes et les marchandises implique un échange permanent, organisé et rapide d'informations sur les marchandises et les personnes qui franchissent les frontières externes de la Communauté : procédures douanières, contrôles vétérinaires et phytosanitaires, contrôles de police et de sécurité sur les personnes; collecte de l'information statistique sur le commerce intracommunautaire. Ces exigences sont notamment illustrées par la mise en oeuvre de la Convention d'application de l'accord de Schengen, signée le 19 juin 1990, qui implique des échanges électroniques d'information entre les autorités de police des Etats contractants (S.I.S.) et par la demande du Conseil Agriculture du 26 juin 1990 de mettre en place un système informatisé d'échanges d'information entre les services vétérinaires de la Communauté pour assurer la mise en oeuvre de la directive sur les contrôles vétérinaires et zootechniques dans les échanges intracommunautaires d'animaux vivants;
- la suppression des frontières fiscales (T.V.A. et accises) aux frontières internes suppose la mise en place d'un nouveau système d'échanges d'information afin de permettre un contrôle éfficace des transactions intracommunautaires, et d'assurer une perception correcte de la taxe;
- la suppression des contrôles aux frontières va profondément modifier les possibilités de collecte d'information à caractère statistique, le commerce intracommunautaire étant l'exemple le plus fragrant; par ailleurs, dans une telle conjoncture, le rôle de l'information statistique augmente pour la définition, l'accompagnement et l'évaluation des politiques communautaires;
- la prévention des entraves techniques et la gestion des clauses de sauvegarde, prévues dans les directives d'harmonisation technique, réclament des échanges d'information de plus en plus considérables entre la Commission et les administrations nationales;
- l'élimination des obstacles à la mobilité géographique conduit, au moins pour certains groupes de travailleurs, à un accroissement de cette mobilité, ainsi qu'au développement de bassins d'emploi transfrontaliers dans certaines régions de la Communauté; cette évolution nécessite un renforcement de la transmission d'information sur les offres et demandes d'emploi, déjà entamé aujourd'hui grâce au Système Européen de Diffusion des Offres et des demandes d'emploi en compensation internationale (SEDOC);

Historical Archives of the European Commission

- la mobilité des étudiants entre les Etats membres permettra une plus grande ouverture vers des formations diverses, mais nécessitera une meilleure adaptation aux contextes culturels. La formation à distance supportée par des réseaux télématiques pan-européens permettra une bonne préparation à cette mobilité grâce à un enseignement interculturel préalable et à une meilleure adaptation des formations par un échange permanent de cours et de méthodes entre les organismes européens de formation.

b) Les problèmes

Dans certains cas, cependant, il se peut que les systèmes eux-mêmes ne génèrent pas suffisamment de revenus pour attirer des investissements privés. Ceci peut être dû à des raisons économiques ou géographiques, en particulier pour les régions défavorisées d'Europe pour lesquelles les fonds structurels peuvent fournir une solution adéquate. Le domaine des services télématiques entre les administrations et entre Etats membres présente d'autres problèmes significatifs aux fournisseurs de produits et de services, aux opérateurs de réseaux et aux administrations utilisatrices. Ceci est dû à la nécessité d'interconnecter des systèmes nationaux existants ou au manque d'applications équivalentes dans certains pays, au manque d'architecture et de standards sur lesquels de tels services normalisés devraient être basés. Ces différents points tels qu'ils auront été définis seront validés en implantant au niveau européen des projet pilotes dans certains secteurs administratifs sélectionnés.

c) Les solutions

Pour sa part, la Commission a entrepris de soutenir la création de ce marché en proposant le lancement d'un programme spécifique relatif au développement de systèmes télématiques d'intérêt général grâce au troisième programme-cadre de recherche et développement, qui a été approuvé le 23 avril 1990 par le Conseil. Les domaines prioritaires de ce programme spécifique sont directement liés à l'utilisation optimale des infrastructures du marché intérieur: soutien à la création de services de communication transeuropéens entre administrations (avec la priorité mise sur les douanes, la sécurité sociale, la police des frontières, la fiscalité indirecte et les statistiques), de services destinés à l'amélioration des transports, de services de formation à distance et de services de soins de santé. Un montant de 380 MEcus a été réservé à ce programme pour la période 1990-1994.

### 3.1 Le Système Nerveux Européen et les développements en cours

La Commission a proposé qu'environ un tiers de ces ressources soit spécialement consacré à la mise en oeuvre, à titre expérimental, de procédures nouvelles et améliorées de télécommunication entre les administrations et des applications correspondantes dans le cadre de la réalisation du marché intérieur.

Ce programme prévoit la définition des besoins et des problèmes techniques, la recherche des solutions à ces problèmes et la mise en oeuvre de projets pilotes. Il faut néanmoins souligner que le financement de l'implantation et de l'exploitation des systèmes opérationnels dans leurs états finaux n'est pas prévu sur les budgets de recherche et développement.

Il faut aussi souligner l'importance des activités à caractère horizontal de cette proposition de programme, qui concernent les problèmes d'architecture de réseaux et de structures organisationnelles et des expériences pilotes qui favoriseront l'introduction rapide et harmonisée des systèmes nécessaires à l'achèvement du marché unique.

Cette action établit en outre une liaison importante avec l'engagement de la Communauté dans le processus européen de R&D, en exploitant les bénéfices des travaux développés notamment dans les programmes ESPRIT, RACE, INSIS, CADDIA et TEDIS, et en incitant ainsi les acteurs concernés à mettre en oeuvre les résultats obtenus dans ces programmes.

### 3.2 Les programmes INSIS (3), CADDIA (4) et TEDIS (5)

i) **INSIS**: créé en 1982, le programme INSIS vise à améliorer la communication entre les administrations des Etats membres concernées par les affaires communautaires et les institutions communautaires elles-mêmes, en mettant l'accent sur l'exploitation coordonnée et harmonisée de nouvelles techniques qui combinent le traitement de données et de textes, et l'utilisation de systèmes de télécommunications. Ce programme fait également l'objet d'une étude stratégique destinée à analyser les objectifs et les actions en fonction des échanges actuels et prévisibles entre les différents partenaires, dans l'optique des nécessités nouvelles de gestion des affaires communautaires engendrées par le marché unique.

ii) **CADDIA**: le but de ce programme, lorsqu'il fut entamé en 1985, est de mettre en place un réseau d'échange d'informations entre les administrations des douanes, celles concernées par les statistiques et le marché commun agricole. Il fait actuellement l'objet d'une étude stratégique dans la perspective de l'achèvement du marché intérieur, dont les résultats seront disponibles à la fin de 1990. Les nouvelles orientations suivies par CADDIA seront directement liées à la réalisation du marché intérieur dans le domaine des douanes, des contrôles vétérinaires et phytosanitaires, et des statistiques.

iii) **TEDIS**: lancé en 1987, le programme TEDIS a pour objectif de généraliser l'usage du transfert électronique de données commerciales (Electronic Data Interchange) à l'échelle de la Communauté et, depuis 1989, à l'AELE. S'il intéresse actuellement surtout les données échangées dans le secteur privé (factures, bons de commande, ordres de paiement, etc), son développement futur implique de plus en plus les administrations avec lesquelles les entreprises sont en contact permanent (douanes, fiscalité, statistiques, etc). La deuxième phase de TEDIS devrait concerner principalement le soutien au développement de systèmes EDI pan-européens intersectoriels concernant directement les administrations, les transports et les services financiers. Ce programme contribue, par ses actions de coordination et de sensibilisation, à l'établissement de réseaux transeuropéens entre entreprises privées, d'une part, et entre le secteur privé et les administrations, d'autre part.

## 4. Travaux de R&D sur les systèmes télématiques d'intérêt général

Comme il a été indiqué ci-dessus, les domaines prioritaires du programme de R&D communautaire relatif aux applications télématiques d'intérêt général, en plus du secteur politiquement essentiel des échanges concernant les autorités publiques chargées de la gestion du marché unique, couvrent aussi les transports, la formation à distance et les soins de santé.

---

(3) INSIS : INterinstitutional integrated Services Information System
(4) CADDIA : Coopération dans l'Automation des données et de la Documentation dans les Importations/exportations et l'Agriculture
(5) TEDIS : Trade Electronic Data Interchange System

National Archives of Europe - European Commission

## 4.1 Réseaux télématiques transeuropéens destinés aux transports routiers

a) L'impact du Marché Intérieur

L'impact du marché intérieur sur le transport routier en général justifie que soient recherchées des solutions permettant de mieux gérer la navigation, l'information et la sécurité routière. Il peut en résulter une meilleure utilisation des capacités de transport libérées par la réglementation communautaire, une amélioration de la fluidité du trafic, une réduction des pertes de temps et un accroissement de la sécurité routière.

b) Les problèmes

Les problèmes de congestion sur les routes d'accès aux grandes villes, de même que sur certaines sections d'autoroutes, créent des retards considérables pour le transport routier, dégradent sensiblement l'environnement et représentent une perte économique significative pour la société européenne. L'information sur le trafic, qui est diffusée actuellement, n'est généralement pas utile pour les voyageurs parcourant de longues distances, ni pour les transporteurs de marchandises, parce qu'il n'existe pas de continuité dans les services d'information entre les différentes régions. Afin de résoudre ces problèmes, plusieurs systèmes télématiques sont en cours de développement, et le risque d'incompatibilité s'accroît.

c) Les solutions

Le programme communautaire de recherche et de développement DRIVE (6) (1988-1991) a servi de base au développement du concept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System) qui apportera des solutions aux problèmes susmentionnés. A cette fin, les actions suivantes doivent être entreprises pour la mise en oeuvre immédiate des systèmes pour lesquels toutes les spécifications sont déjà disponibles (l'expérimentation des systèmes ultérieurement disponibles se fera dans le contexte du nouveau programme-cadre de recherche et de développement (1990-1994), en liaison avec les projets Eurêka s'inscrivant dans cette démarche) :

- la mise en place de stratégies pour la régulation intégrée du trafic à longue distance et dans les villes;
- l'établissement de liaisons entre les centres de contrôle et d'information du trafic dans les différents Etats-membres;
- la création de l'infrastructure nécessaire pour informer le conducteur dans sa propre langue sur la situation du trafic et les dangers de la route et pour le guider efficacement et en sécurité vers sa destination;
- la mise en oeuvre d'un système pan-européen de localisation et de communication avec les véhicules pour satisfaire les besoins des transporteurs de marchandises et des gestionnaires de flottes. Ceci est particulièrement vrai pour le transport des matières dangereuses et pour le transport combiné.

En vue de faciliter le développement des applications télématiques aux transports routiers, des projets pilotes à l'échelle européenne sont déjà à l'étude. A cet égard, deux initatives importantes viennent de voir le jour : d'une part, l'initiative POLIS qui réunit les principales villes en Europe et, de l'autre, l'initiative CORRIDOR qui associe les maître d'ouvrage et les exploitants d'autoroutes. POLIS est géré par

(6) DRIVE : Dedicated Road Infrastructure for Vehicle Safety in Europe

Historical Archive of European Integration

l'organisme Eurocités tandis que CORRIDOR a été lancé par le DRIVE Infrastructure Group représentant surtout les autorités nationales et régionales ayant le pouvoir de décision en ce qui concerne les infrastructures routières et les réseaux de télécommunications. Plusieurs ateliers ont déjà été organisés pour rapprocher tous les acteurs impliqués dans la mise en oeuvre d'applications télématiques aux transports routiers.

Le fait d'associer aux travaux, dès le début, les milieux intéressés (pouvoirs publics, producteurs d'équipements et de véhicules, organisations de transporteurs et d'utilisateurs) a permis d'arriver très vite à un consensus dans le cadre du DRIVE Strategic Consultative Committee, représentant les industriels européens du plus haut niveau et les utilisateurs en ce qui concerne les activités à entreprendre dans l'avenir.

Si moins de 2% du budget prévu pour la construction des routes pouvait être dévolu à de telles applications télématiques, la Communauté serait en mesure d'optimiser l'exploitation de ses infrastructures routières, tout en les rendant considérablement plus sûres.

### 4.2 Application de la télématique au transport aérien

a) L'impact du Marché Intérieur

Le système de transport aérien est un élément essentiel du développement de l'économie européenne et du marché intérieur. Les difficultés que connaît ce secteur à l'heure actuelle, jointes à ses perspectives de croissance - triplement de la demande d'ici les premières années de l'an 2000 - justifient qu'une attention particulière soit apportée à l'utilisation optimale des capacités de transport, ainsi qu'à la sécurité, notamment par l'amélioration du système de contrôle du trafic aérien.

b) Les problèmes

La congestion croissante du trafic aérien et des aéroports dans la Communauté est un sujet de préoccupation à la fois pour les autorités politiques, les responsables de la navigation aérienne, les compagnies de transport et les usagers. Le Parlement européen a exprimé son grave souci face à cette dégradation de la situation; il a incité la Commission à rechercher des solutions et a indiqué sa préférence pour la mise en place d'un système unifié du contrôle du trafic aérien. Il est essentiel de trouver une solution à long terme satisfaisante et économique à ce problème.

c) Les solutions

Allant dans le sens précisé par le Parlement, la Commission a lancé l'étude ATLAS, qui veut contribuer à la définition d'une solution à long terme basée sur un système unifié utilisant les techniques avancées de télécommunications. Cet effort vient en complément des importants travaux approuvés par les Ministres des Transports réunis dans la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) en avril 1990, qui ont confié à Eurocontrol la gestion d'un plan destiné à harmoniser et à intégrer les systèmes de contrôle du trafic aérien de 25 Etats, tout en retenant, substantiellement à ce stade, le statu quo des autorités nationales séparées.

### 4.3 La télématique et la formation à distance

a) L'impact du Marché Intérieur

Dans le domaine de l'enseignement et de la formation, l'échange d'informations entre les organismes de formation, les fournisseurs de services (éditeurs...) devient essentiel pour répondre à une demande toujours croissante. Plus encore, la mise en place de

Historical Archives of the European Commission

systèmes d'enseignement transeuropéens, utilisant les réseaux télématiques, est devenue une nécessité incontournable dans un contexte marqué par une mobilité accrue des populations dans tous les secteurs d'activité.

La possibilité de se former dans les différents Etats membres permettra une plus grande ouverture vers des formations diverses, mais nécessitera une meilleure adaptation aux contextes culturels. La formation flexible et à distance permettra une bonne préparation à cette mobilité, grâce à un enseignement interculturel préalable et à une meilleure adaptation des cours dans les pays d'accueil.

De la même manière, la mobilité des travailleurs exigera l'adaptation des formations permanentes à cette population interculturelle. Les PME, l'industrie, les services devront absolument utiliser tous les moyens télématiques disponibles au niveau européen afin d'assurer une formation de leur personnel permettant une meilleure adaptation de leur entreprise au marché unique.

b) Les problèmes

La mise en place d'un réseau de formation pan-européen se heurte à plusieurs difficultés :

- les réticences, liées à une méconnaissance des vraies possibilités des nouvelles technologies, surtout en ce qui concerne les rapports coûts/efficacité/performance des divers systèmes disponibles,

- les problèmes techniques liés à l'adaptation des configurations, des logiciels, des normes au contexte de la formation, ainsi que le manque d'infrastructures adaptées et disponibles pour satisfaire les besoins spécifiques du secteur,

- le coût des télécommunications, de la production des logiciels et des documents pédagogiques, liés à la fragmentation du marché et à l'absence d'orientations claires dans ce domaine d'activité.

c) Les solutions

La Commission a lancé durant l'année 1988 le programme DELTA (7) dont la phase exploratoire a conduit à l'identification des technologies d'information et de communication les plus appropriées à la formation transeuropéenne flexible et à distance. Cette première phase a aussi permis d'optimiser l'emploi des ressources communautaires et d'accroître la collaboration pour le développement et l'utilisation des technologies pour l'éducation.

La continuation de DELTA, prévue dans le nouveau programme-cadre, précisera en particulier les conditions d'utilisation des technologies d'information et de communication à travers la mise en oeuvre de projets pilotes transeuropéens qui prendront en compte la conception et la production de cours multiculturels, la diffusion des formations et la création de bases de données au niveau européen, intégrant aussi bien les informations sur les cours existants que les documents pédagogiques accessibles à distance. Ces expérimentations devraient permettre de progresser de manière sensible vers la création de réseaux transeuropéens pour la formation.

(7) DELTA : Developing European Learning through Technological Advance

Historical Archives of the European Commission

## 4.4 La télématique et la médecine

a) L'impact du Marché Intérieur

La libre circulation des personnes, en particulier celle des travailleurs pour des séjours de longue durée en dehors de leur état d'origine, rendra nécessaire le transfert rapide de données médicales d'un point à un autre du territoire de la Communauté afin d'assurer aussi bien la continuité des traitements médicaux que la communication des renseignements administratifs liés aux affiliations aux différents régimes de sécurité sociale.

L'industrie, grâce à la taille du marché, trouvera un terrrain économiquement favorable à la production d'équipements nouveaux, en particulier pour soigner à domicile plutôt qu'à l'hôpital. Elle pourra aussi développer des services permettant de diffuser rapidement l'expertise des meilleurs centres et d'aider chaque auxiliaire de santé à mieux intégrer les données scientifiques et techniques de plus en plus complexes dont la maîtrise est nécessaire pour un exercice efficace de l'art de guérir.

Cette disponibilité à tout instant et en tout point des informations les mieux adaptées devrait assurer la plus haute qualité des soins, à un coût supportable , sur tout le territoire de la Communauté.

b) Les problèmes

L'exploitation d'un réseau européen pour les besoins de la santé se heurte à la variété et à la complexité des pratiques. Le secteur de la santé comporte en effet une très grande diversité de professionnels (médecins, infirmières, techniciens, administrateurs, thérapeutes...), chacun avec ses données et ses méthodes particulières. Sans aucun accord sur quelques buts ou sur quelques méthodes communes, il devient impossible d'assurer aux produits ou aux services un volume critique d'applications en deça duquel aucune rentabilité industrielle n'est possible. Cette extrême fragmentation du domaine de la santé, en entraînant une grande difficulté d'appréciation de l'adéquation entre un produit et un marché, met un obstacle au passage du stade de la recherche à celui du développement.

c) Les solutions

L'action exploratoire AIM (8), lancée en 1988 par la Commission, a permis de constituer une large communauté d'intérêts et de reconnaissance mutuelle entre des partenaires aussi divers que les industriels (y compris les PME), les chercheurs, les médecins, les administrateurs et tous les autres acteurs du système de santé. Des actions communes importantes ont été entreprises, en particulier en normalisation.

La continuation du programme AIM, matérialisera les acquis de la phase exploratoire en consolidant les actions stratégiques visant à surmonter la fragmentation du secteur de la santé, en aidant à la construction du projets transeuropéens pilotes pour s'assurer de l'acceptabilité des nouveaux produits par les utilisateurs, et enfin, en favorisant le développement de nouvelles idées d'utilisation des réseaux de communication transeuropéens au bénéfice de la santé.

L'impact sera de trois ordres : industriels par la définition de normes et d'objectifs techniques communs, social en provoquant une égalité d'accès à des soins de qualité aussi bien pour les personnes en déplacement que pour celles peu mobiles ou vivant en des zones à faible densité médicales, et enfin économique par une action favorable sur les coûts de la santé.

---

(8) AIM : Advanced Informatics in Médecine

Historical Archives of the European Commission

## 5. Les infrastructures et les services transeuropéens

### 5.1 La téléphonie vocale

En termes de chiffre d'affaires, le service de télécommunications transfrontalières, dont la croissance à court terme sera la plus importante, devrait être celui du téléphone vocal. Ce service universel existe évidemment au niveau transeuropéen, mais les conditions de son développement dans le cadre de la suppression des frontières internes de la Communauté risque d'être entravé par le prix élevé imposé par les opérateurs pour le passage de ces mêmes frontières. Une orientation plus précise des tarifs sur les coûts réels, prévue dans le cadre de la politique communautaire des télécommunications notamment dans le cadre de la directive ONP, pourra seule améliorer cette situation.

### 5.2 Le service de courrier électronique et l'échange de données informatisées (EDI).

a) L'impact du Marché Intérieur

Le service de courrier électronique constitue le principal outil de communication de données qui permettra, lorsqu'il sera offert de façon convenable au niveau européen, de satisfaire assez rapidement au moins une partie des besoins des opérateurs économiques publics et privés, ainsi que de la gestion du marché intérieur.

Le courrier électronique est actuellement en expansion rapide. Les études de marché indiquent une croissance moyenne annuelle de la population des usagers (boîtes aux lettres) de 180 %, ce qui devrait engendrer un quintuplement de la croissance annuelle du trafic transfrontières chaque année jusqu'en 1994.

Ce service permet, d'une part l'échange de données non structurées (documents ordinaires), d'autre part l'échange de données structurées de type EDI (échanges de données informatisées). Ce dernier, qui nécessite une structuration des données en formulaires harmonisés, et donc un degré de standardisation très poussé (normes EDIFACT) (9), revêt une importance particulière dans le domaine du commerce, mais intéresse aussi l'échange de données entre administrations.

b) Les problèmes

La normalisation du courrier électronique est arrivée à un état de maturité satisfaisant, permettant la commercialisation de produits européens; les infrastructures de réseaux existantes et celles qui seront mises en exploitation vers la fin de 1991, doivent permettre d'absorber le trafic transfrontières prévisible engendré par les applications du service de courrier électronique dans les cinq prochaines années. Toutefois, l'interconnexion entre réseaux nationaux pose encore problème, plus particulièrement en ce qui concerne les questions d'identification de l'usager et de facturation trans-frontières.

En ce qui concerne l'EDI, il est essentiel de procéder rapidement à une évaluation des besoins et à une identification des systèmes nationaux qui devront être interconnectés pour les satisfaire. Les difficultés principales se rencontreront en effet dans le choix des données et du format des documents électroniques à échanger, ainsi que dans l'adoption d'interfaces techniques communes aux usagers participants à un même système.

---

(9) EDIFACT : Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport

Archival Archive of the European Commission

c) Les solutions

La Commission suit de près l'élaboration, par les opérateurs publics de télécommunications, d'un memorandum d'accord sur le courrier électronique trans-européen visant à fixer un calendrier coordonné de mise en oeuvre. En outre, la Commission a pris les mesures nécessaires pour que les Organismes Européens de Normalisation complètent le plus rapidement possible les dernières spécifications techniques normalisant ce service.

L'action communautaire en faveur du développement de la demande pour le courrier électronique devra être amplifiée, en favorisant notamment la prise de conscience du marché, et en encourageant l'acquisition et l'utilisation de produits normalisés par les entités publiques. Dans ce dernier secteur, le programme INSIS fournira un effort particulier en matière de définition des besoins des institutions concernées et de développement des applications pilotes destinées à préparer la gestion commune du Marché Unique. Il sera en outre nécessaire de faire appel au programme STAR (10) pour permettre d'achever la couverture de l'ensemble du territoire de la Communauté en aidant les régions les moins favorisées. Des actions favorisant la prise de conscience du marché sont dès à présent prévues dans le programme IMPACT (11) : elles comportent en particulier des mesures de promotion du service de courrier électronique dans les régions les moins favorisées de la Communauté.

A court terme (1991-1992), l'EDI ne pourra se développer que si les utilisateurs ont à leur disposition un service de courrier électronique européen capable de leur fournir un service de guichet unique (abonnement unique, facture unique, etc). Afin de stimuler le développement du marché, le programme TEDIS renforcera ses actions de sensibilisation des utilisateurs potentiels aux avantages de l'EDI. Cette activité permettra en outre d'identifier les besoins des utilisateurs en outils de télécommunication.

Le programme CADDIA, qui couvre actuellement les besoins des administrations des douanes, et de celles concernées par les statistiques et le marché commun agricole participera également à la stimulation du marché.

## 5.3. Le Videotex et les autres services d'accès à l'information

a) L'impact du Marché Intérieur

Le videotex européen a connu un développement considérable puisque quelque 6 millions de terminaux spécialisés sont actuellement en usage dans la Communauté, dont 5.2 millions en France, ce qui fait de l'Europe le leader mondial du secteur avec un marché annuel d'environ un milliard d'Ecus. Le développement du trafic videotex en France (13000 applications à la disposition des usagers), les analyses de trafic transfrontières effectuées dans certains pays (30% des connexions videotex du réseau professionnel belge s'effectuent vers l'étranger) indiquent un potentiel de développement pan-européen considérable, bloqué actuellement par un certain nombre de problèmes. Ce type de service, s'il est mis en place convenablement au niveau européen, peut présenter un grand intérêt aussi bien pour les entreprises et les administrations que pour les particuliers.

A l'inverse, la télématique vocale, très développée outre-Atlantique, représente un secteur qui connaît ses premiers balbutiements en Europe. Il apparaît clairement que

(10) STAR : Special Telecommunication Action for Regional development
(11) IMPACT : Information Market Policy Actions

Historical Archives of the European Commission

loin d'être concurrent, la télématique vocale est un service complémentaire du videotex. Pour les fournisseurs d'informations, sa simplicité de mise en oeuvre et les faibles investissements qu'il représente en font un media attractif. Pour les utilisateurs, l'utilisation du téléphone comme simple terminal rend ces services immédiatement accessibles. Le développement, au niveau européen, de tels services permettrait d'assurer à moindre coût une très large diffusion de certaines informations.

b) Les problèmes

Les applications transfrontières du videotex rencontrent deux difficultés : la co-existence de trois normes techniques différentes et incompatibles, et une diversité de normes administratives nationales elles aussi incompatibles. Les opérateurs publics nationaux tentent, par des accords bilatéraux, de mettre en oeuvre des solutions ad hoc qui paraissent inadaptées aux attentes des fournisseurs d'information et des utilisateurs. Face à cette multiplicité de procédures, les fournisseurs d'informations ne peuvent avoir de vision européenne globale et reculent devant ce qu'ils considèrent comme un coût d'entrée trop élévé.

D'autre part, l'absence d'indications précises concernant la nature et l'importance du marché transfrontières contribue à créer la situation d'attente à laquelle la Communauté est actuellement confrontée.

L'expansion de la télématique vocale au niveau national dans les Etats membres permet déjà de mettre en évidence de sérieux obstacles à une extension européenne. Au plan technique, les incompatibilités des différents systèmes vocaux utilisés, ainsi que les difficultés à transmettre le niveau de taxation entre les réseaux téléphoniques nationaux, constituent les principaux problèmes. L'absence de numéro d'appel unique, les règles administratives et les principes de taxation différents sont également, dans ce domaine, autant de freins à l'éclosion de services transeuropéens.

c) Les solutions

En ce qui concerne le videotex, à défaut de pouvoir revenir à une norme commune en raison de la trop forte implantation actuelle des normes différentes, une solution permettant de répondre aux exigences du marché de façon économiquement satisfaisante consiste à mettre en place une superstructure européenne interconnectée avec les systèmes nationaux qui en gèrerait les hétérogénéités techniques et administratives: il faut notamment que les mécanismes administratifs mis en place à cette occasion offrent le guichet unique et la possibilité, pour un fournisseur d'information, d'être rémunéré de manière souple par ses clients à travers le réseau ("kiosque européen"). La demande clairement exprimée par les prestataires de services les plus actifs va dans le sens de l'établissement d'une plus grande transparence entre les différents réseaux, qui permettrait tant au fournisseur qu'à l'utilisateur de s'affranchir des contraintes techniques et administratives imposées par les opérateurs publics.

Mais il est avant tout nécessaire d'entamer une action sur la demande, en identifiant les secteurs d'activité et les applications dont la nature justifie des investissements transcommunautaires. Dans ce domaine, certains secteurs d'activité constitués de marchés verticaux, comme le tourisme ou le transport, semblent répondre à ce profil. La Commission a l'intention de vérifier ces hypothèses en procédant, dans les prochains mois, à des études de marché précises ainsi qu'à une évaluation des investissements nécessaires; ces initiatives paraissent indispensables afin de réunir et de convaincre les principaux acteurs potentiels.

D'autre part, la prise de conscience de l'existence de l'Europe par le citoyen de la Communauté pourrait être renforcée par la mise en oeuvre d'un annuaire

électronique européen. A cet enjeu politique s'ajoute la possibilité de cristalliser les efforts des opérateurs publics dans une initiative dont la visibilité est évidente.

Dans le cadre de la télématique vocale, les efforts requis pour permettre l'émergence de services transeuropéens appartiennent essentiellement au domaine technique et sont de la responsabilité des opérateurs publics: la mise en place d'un numéro vert européen, l'élimination des problèmes d'interconnexion des systèmes.

### 5.4. L'offre de services sur le RNIS

L'offre généralisée du Réseau Numérique à Intégration de Services (RNIS) va conduire à une migration progressive des services acheminés actuellement par les autres services traditionnels. Le nouveau réseau permet en outre l'offre de nouveaux types de services, dont l'accès télématique aux banques d'images de qualité photographique et le visiophone constituent d'excellents exemples, qui nécessitent l'un et l'autre des capacités de transport de données supérieures à celles qui sont disponibles actuellement.

Malgré les efforts réalisés par les opérateurs publics européens, le développement du RNIS pan-européen accuse un certain retard, dû en partie à la lenteur du processus de normalisation au niveau mondial (CCITT). Suivant une proposition de la Commission, 26 opérateurs publics de 20 pays européens, dont tous les Etats membres de la Communauté, ont signé un protocole d'accord par lequel ils s'engagent à introduire un réseau RNIS pan-européen à l'horizon 1992/1993.

La Commission compte faire adopter par le Conseil, dans le cadre de l'ONP, en janvier 1992, une recommandation concernant les interfaces techniques, les conditions d'usage et les principes tarifaires RNIS qui seront offerts par les opérateurs publics.

Parallèlement, la Commission a mis sur pied un Forum d'Utilisateurs Européens du RNIS, afin de renforcer le rôle des utilisateurs et de développer la demande et, par conséquent, de créer une pression sur les opérateurs.

a) L'impact du Marché Intérieur

Certaines applications du RNIS dans le domaine tant professionnel que grand public correspondent dès aujourd'hui à une demande évidente. Elles apparaissent déjà à l'intérieur des Etats membres où un RNIS commercial a été mis en service, et la création d'un RNIS transfrontières devrait accentuer ce mouvement.

La vitesse de transmission du RNIS est son premier atout: la possibilité de transmettre électroniquement des images de qualité photographique, à une vitesse et à un prix acceptables par l'usager, offre en effet un espace totalement nouveau aux créateurs d'applications. Mais une autre particularité technique du RNIS, le renvoi de la signalisation sur le terminal, ouvre aussi un vaste domaine d'applications et de nouveaux services destinés aux usagers du service téléphonique.

Le RNIS permet en particulier le développement de services de visiophonie, qui paraissent avoir par nature une vocation transeuropéenne; la technologie du visiophone mûrit rapidement, sa normalisation est en cours auprès des organismes européens de normalisation, et des séries limitées d'équipements ont été mises en fabrication par l'industrie européenne.

b) Les problèmes

Les problèmes sont de deux ordres. Le premier est évidemment celui de la disponibilité d'une infrastructure transeuropéenne satisfaisante, dont la mise en

oeuvre dépend notamment de la disponibilité des normes européennes correspondantes en ce qui concerne tant le réseau que les équipements terminaux.

Le second est constitué par le manque d'indications fiables quant au marché futur. Il est difficile pour les opérateurs de déterminer les caractéristiques du marché, mais il est tout aussi difficile pour les utilisateurs potentiels d'identifier quelle technologie serait en mesure d'améliorer leur position économique.

c) Les solutions

Dans tous les cas, la normalisation est en bonne voie au sein de l'ETSI. Au niveau de l'offre, il est essentiel que les opérateurs publics nationaux évitent de prendre des initiatives qui feraient obstacle à une harmonisation européenne et donc à la création de services transeuropéens.

En vue, notamment, de préparer l'exploitation de l'infrastructure RNIS transeuropéenne en familiarisant les utilisateurs aux avantages offerts par ce nouveau réseau et en améliorant la qualification et la quantification des principaux marchés professionnels et résidentiels, la Commission envisage de lancer rapidement un certain nombre d'actions :

- une étude de marché devant conduire à identifier les principales fonctionnalités de communication demandées par les utilisateurs; ce travail doit permettre de procéder à une description d'un terminal multimedia correspondant aux besoins du marché européen, en d'en lancer la normalisation ;

- sur la base des résultats des travaux du Forum des Utilisateurs Européens, la Commission définira dans les prochains mois des projets transfrontières pilotes ou démonstrateurs qui viseront d'une part à sensibiliser le marché d'une façon efficace tout en confirmant l'existence de certains créneaux majeurs, d'autre part à vérifier les conditions d'interconnexion techniques des réseaux nationaux et d'offre du RNIS européen.

## 5.5 Les radiocommunications avec les mobiles

a) L'impact du Marché Intérieur

La diminution du coût des équipements résultant de l'évolution technologique et de la libéralisation des services conduit déjà à une explosion de la demande de radiocommunications mobiles sous toutes leurs formes (radiotéléphonie cellulaire, radiomessagerie personnelle, téléphone sans fil, etc). La suppression des frontières va renforcer la mobilité des citoyens et accroître la demande pour une continuité des services à travers les frontières internes de la Communauté. Le Conseil a déjà adopté des recommandations prévoyant l'introduction de la radio-téléphonie cellulaire (GSM) dans le courant de 1991 et de la radio-messagerie (ERMES) d'ici au 31 décembre 1992. Une nouvelle recommandation concernant le téléphone sans fil devrait être adoptée prochainement. Dans ces trois domaines, des directives ont déjà été adoptées ou sont sur le point de l'être en ce qui concerne la réservation des bandes de fréquence nécessaires.

b) Les problèmes

Toutefois, la situation actuelle n'est pas satisfaisante : d'une part les systèmes nationaux sont saturés - et le développement du marché s'en trouve ralenti sinon bloqué dans certains pays -, d'autre part l'incompatibilité des choix techniques effectués dans les Etats membres conduit à la nécessité, pour l'usager, d'acquérir

Historical Archives of the European Commission

autant d'équipements terminaux différents qu'il souhaite utiliser de services nationaux. Par ailleurs, en raison précisément de la pression de la demande, certains Etats peuvent être tentés d'introduire des services avant que la normalisation européenne ait suffisamment progressé, introduisant ainsi une nouvelle fragmentation technique dans la Communauté.

c) Les solutions

Elles consistent, avant tout, à déterminer aussitôt que possible une stratégie communautaire d'introduction des différents systèmes mobiles dans la Communauté et à stimuler la production des normes pertinentes; cette démarche doit être accompagnée par l'adoption de dispositions législatives encadrant la mise en place des sytèmes. C'est pourquoi la Commission envisage de faire rédiger par ses services dans le courant de l'année prochaine un Livre Vert sur les télécommunications mobiles.

Cet effort est bien entamé, puisque la Communauté s'est dotée de plusieurs recommandations pour l'introduction coordonnée de la prochaine génération de services (radiotéléphonie, radiomessagerie, téléphone sans cordon) et de directives réservant des bandes de fréquences radio communes pour ces services. Les opérateurs publics, de leur côté, ont signé des protocoles d'accord par lesquels ils s'engagent à créer des systèmes pan-européens harmonisés.

Les nouveaux systèmes remplaceront progressivement les systèmes actuels à partir de 1991 entre les grands centres urbains. Mais il faut rester attentif aux évolutions, très rapides dans ce domaine, afin d'anticiper des situations qui conduiraient à un nouveau fractionnement du marché.

**5.6 Les services de télécommunications par satellite**

a) L'impact du Marché Intérieur

La situation actuelle est caractérisée par une grande diversité dans l'offre de communications par satellite. Après les satellites fournis par des organisations internationales comme EUTELSAT, INTELSAT et INMARSAT, de nouveaux satellites contrôlés par des organisations de télécommunications nationales (comme Telecom.1 et 2, Italsat et Hispasat) ou par des opérateurs privés (e.g. Astra) ont été lancés. Cette situation conduira à une augmentation significative du nombre de canaux satellite disponibles sur les satellites européens (400 en 1993). Les programmes déjà engagés pour la période 1989-2000 pour le marché des télécommunications par satellites en Europe représentaient 2,8 milliards d'Ecus (comprenant 1 milliard pour Eutelsat), comparé à 1,9 milliards d'Ecus aux Etats-Unis (excepté INTELSAT) et à 0,15 milliard d'Ecus au Japon. Les revenus prévus pour le marché des télécommunications par satellites en Europe (y compris les lancements) sont de 2,3 milliards d'Ecus. La majorité des applications de transmission par satellite provient du transport de programmes de télévision.

b) Les problèmes

La petite taille qu'avait jusqu'à présent le marché européen a mis les compagnies européennes dans une situation difficile par rapport aux concurrents américains, car elles n'ont produit que quelques exemplaires d'un satellite donné alors que les compagnies américaines ont pu produire des séries de douzaines de satellites d'un même type. De 1980 à 1988, 13 satellites de télécommunications et de radiodiffusion ont été lancés en Europe comparé à 33 aux Etats-Unis. Cette situation pourra s'améliorer si l'on se réfère aux prévisions du marché européen reprises au point a).

Archive of the European Commission

La libéralisation du marché des télécommunications par satellite et du réseau terrrestre de télécommunication est nécessaire afin de permettre l'utilisation optimale de la capacité qui sera disponible. En fait, l'état actuel de réglementation et des conventions internationale donne trop de poids au rôle des opérateurs publics dans la gestion du marché des télécommunications par satellites, et empêche une large utilisation des stations terrestres (en particulier des petites stations), ceci limitant leur marché. Les entreprises européennes actives sur ce marché ont les capacités technologiques de construire de telles stations, mais en l'absence d'un puissant marché local, elles seront incapables de maintenir leur compétitivité vis-à-vis de leurs homologues américains et japonais.

La libéralisation est aussi nécessaire pour éviter que la position des fournisseurs de services européens ne se dégrade. On estime que l'ouverture à la concurrence pourrait multiplier par un fateur 2 à 3 le chiffre d'affaires européen dans ce secteur. Les droits exclusifs accordés à certains opérateurs actuels ne protègent pas les fournisseurs de services européens parce qu'ils ne peuvent pas satisfaire toute la demande existante.

A la lumière des considérations ci-dessus, plusieurs Etats-membres ont entrepris une révision de leur législation. Sans coordination au niveau communautaire, il est probable que différentes solutions seront adoptées et qu'elles créeront des tensions entre les Etats-membres avec différents niveaux de libéralisation. Les régimes réglementaires nationaux actuels auront aussi un effet négatif sur la compétitivité globale des entreprises communautaires en tant qu'utilisateurs de services de télécommunications dans la Communauté, en les privant des moyens effectifs de communication, qui sont accordés à leurs concurrents, principalement aux Etats-Unis et au Japon.

Une libéralisation rapide du régime réglementaire dans le secteur des satellites est aussi une condition essentielle au succès de la politique audiovisuelle de la Communauté, condition exprimée dans la Communication de la Commission sur la politique audiovisuelle (12).

c) Les solutions

La Commission a élaboré un Livre Vert comprenant une série de recommandations destinées à améliorer la situation pour les communications par satellite en Europe. Ceci constitue un aspect important de la politique communautaire pour la libéralisation et l'harmonisation des télécommunications dans le contexte de 1992. Après une période de consultation appropriée, la Commission soumettra au Conseil des propositions de directives pour la mise en application du cadre règlementaire d'une politique communautaire concernant les communications par satellites.

Dans les années 60 et 70, époque durant laquelle la plupart des réglementations concernant les communications par satellites furent rédigées, un nombre relativement restreint d'antennes paraboliques de grande dimension étaient controlées par les gouvernements nationaux et par les organisations de radiodiffusion. Avec l'arrivée des antennes de faible diamètre, compte tenu du progrès technologique rapide et d'une demande de services de communications spécialisés qui augmente très vite, une quantité de mesures réglementaires devenues obsolètes devront être revues de façon à permettre d'exploiter intensivement les nouvelles opportunités offertes sur le marché européen.

L'adaptation des réglementations nationales restrictives et des conventions internationales aux règles de concurrence permettra un développement dynamique et compétitif des terminaux de communications par satellite sur toute l'Europe. A son

(12) COM(90)78

Historical Archives of the European Commission

tour, la Communauté jouera un rôle majeur afin de favoriser une demande croissante d'infrastructure et de services de communication par satellite dans les pays d'Europe Centrale et de l'Est.

Les engagements internationaux pris par des Etats-membres sont aussi pris en compte dans les propositions du Livre Vert à la lumière du droit communautaire et au même titre que les nouvelles approches communautaires envers les réseaux de télécommunications comme l'ONP et la libéralisation, ceci afin de créer un environnement favorable permettant une utilisation optimale des capacités disponibles de communications par satellite dans les services disponibles à l'échelle de l'Europe toute entière.

Le débat actuel dans les institutions de la Communauté et parmi tous ceux concernés dans la Communauté - l'industrie spatiale et des télécommunications, les syndicats et, en particulier, les nouveaux utilisateurs et fournisseurs de services - doit définir les orientations de base de la politique concernant l'utilisation de communications par satellite.

### 5.7 Les services de télécommunications à large bande

En émergence aujourd'hui, ces services peuvent être classés de façon schématique entre ceux qui font appel à l'image animée à haute définition et ceux qui concernent le transfert de données à grande vitesse. Il est cependant probable que cette classification pratique disparaîtra rapidement et que les services à large bande du futur pourront varier au cours d'une communication, c'est-à-dire qu'ils comporteront, à différents moments, de la voix, des données, des images. Ces concepts de services multimédia et leurs conséquences quant aux télécommunications sont actuellement en cours d'étude dans le programme de recherche communautaire RACE. Néanmoins, aujourd'hui, une demande de services moins élaborés existe déjà.

a) L'impact du Marché Intérieur

L'explosion du marché de la transmission de données à grande vitesse et à fort volume a eu lieu aux Etats-Unis avant de se produire en Europe. C'est ainsi que la demande d'artères à large bande a augmenté de 45% en 1989 et même de 100% pour le haut de gamme. Cette demande provient des centres de recherche et des utilisateurs importants du domaine professionnel.

Elle se précise de plus en plus en Europe et l'une de ses caractéristiques est d'être transnationale. Elle concerne le même type d'utilisateurs qu'aux Etas-Unis. Il faut noter d'ailleurs que, chez ce type d'utilisateurs, le transfert de données à grande vitesse est souvent accompagné de besoins d'images professionnelles à haute définition. La réalisation du marché intérieur va constituer un puissant stimulant pour ce type de services.

Un autre aspect concerne les services s'adressant au grand public. Télévision et Télécommunications sont aujourd'hui deux domaines techniquement séparés : dans le futur, il est probable que l'on assistera à une intégration progressive des deux domaines qui devra être réalisée en tenant compte de la dimension du Marché Intérieur.

b) Les problèmes

Ils sont liés au fait qu'il n'existe pas d'infrastructure européenne satisfaisante. L'assemblage de réseaux nationaux à des stades d'évolution très différents, compte tenu des réglementations différentes selon les Etats membres, et en particulier le manque de guichet unique, rendent très difficile l'apparition de services

Historical Archives of the European Commission

transeuropéens de télécommunication avancés. Il convient de noter cependant que des fournisseurs dont l'origine financière n'est pas communautaire offrent déjà des réseaux constitués à partir de lignes louées.

c) Les solutions

Elles se situent dans la continuité de celles qui ont déjà été entreprises par la Commission : promouvoir la coopération entre opérateurs européens de façon à disposer de télécommunications avancées transeuropéennes véritables, permettre aux utilisateurs de mettre en oeuvre au plus vite les résultats de la recherche en montant des expériences en vraie grandeur tout en restant au stade précompétitif. En outre, s'agissant ici de développements visant généralement le long terme, il convient de veiller à adapter les solutions à l'évolution de la situation.

A la suite de l'intervention de la Communauté, la CEPT a préparé un Memorandum of Understanding sur les autoroutes électroniques maintenant nommées "Managed European Transmission Network (METRAN)". Le but de ce Memorandum est de mettre en place un accord-cadre conduisant à l'engagement par les signataires d'établir un "Managed European Transmission Network" fondé sur un standard commun.

Historical Archives of the European Commission

## III. LES RESEAUX DE TRANSPORT D'ENERGIE

### Le contexte général

L'objectif fondamental du Marché intérieur de l'énergie est de renforcer la position concurrentielle de l'économie européenne, au bénéfice du consommateur final (domestique, résidentiel et industriel), par l'abaissement des coûts et l'allocation optimale des ressources énergétiques. Cet objectif ne saurait être atteint sans une meilleure intégration de la dimension européenne dans la conception, le développement et la gestion des infrastructures de production et des réseaux de transport. Ces derniers sont en outre les instruments indispensables à la mise en oeuvre de droits, tels que le transit du gaz naturel et de l'électricité(1) ainsi qu'à l'aménagement éventuel des conditions d'accès de tiers aux réseaux.

Or, la configuration actuelle des infrastructures et des réseaux résulte essentiellement de la politique d'auto-suffisance énergétique poursuivie au niveau national. Cette politique bénéficie d'une certaine coopération internationale justifiée par les besoins d'approvisionnement du marché. La recherche d'une intégration plus poussée des infrastructures de transport de gaz naturel et d'électricité apparaît donc comme une voie essentielle permettant la mise en oeuvre du Marché intérieur de l'énergie(2) tout en favorisant, à terme, le renforcement de la cohésion économique et sociale dans la Communauté.

Une réponse communautaire a déjà été apportée au développement et au renforcement des réseaux dans des régions essentiellement périphériques, éligibles à l'intervention des fonds structurels. Il s'agit de l'initiative REGEN(3) qui permettra, d'ici à 1993, la participation du Fonds européen de développement régional (FEDER) au financement de projets essentiels en matière de diversification des sources d'énergie et de renforcement de la sécurité des approvisionnements énergétiques.

Par ailleurs, la Commission examine actuellement, sous l'angle des échanges, les questions inhérentes à l'adaptation et au renforcement des réseaux et de leurs interconnexions ainsi qu'à la recherche d'une rentabilité accrue des systèmes énergétiques, par la mise en oeuvre de modalités de gestion et de contrôle intégrant davantage la dimension communautaire.

Enfin, qu'il s'agisse du gaz naturel ou de l'électricité, les relations d'interdépendance énergétique de la Communauté avec les pays-tiers voisins, constituent un élément stabilisateur essentiel pour la sécurité d'approvisionnement en même temps qu'elles traduisent l'expression d'une plus grande solidarité à l'échelle européenne. Des progrès seront nécessaires, parallèlement à la réalisation du Marché intérieur de l'énergie, pour renforcer la coopération technique et l'intégration des réseaux avec les pays de l'Europe centrale et orientale, les pays membres de l'AELE et ceux du Bassin méditerranéen.

---

(1) Conseil Energie du 29.10.90 : adoption de la directive relative au transit de l'électricité sur les grands réseaux et position commune sur la directive relative au transit du gaz naturel sur les réseaux à haute pression.

(2) COM(90) 124 final du 18.05.90 : premier rapport d'étape.

(3) Décision de la Commission du 02.05.90.

# I. Les réseaux de transport d'électricité

## 1. Situation actuelle

### a) La logique des interconnexions

Les réseaux interconnectés se sont progressivement développés, au niveau national puis international, à partir des réseaux régionaux de transport d'électricité. Les interconnexions présentent l'avantage de réaliser des économies d'échelle sur le nombre des unités de production exploitées en parallèle et de satisfaire à la demande avec une puissance totale installée beaucoup plus faible que dans un système isolé. Elles permettent en outre d'optimiser la gestion des capacités de production en fonction de leur degré de rentabilité et d'assurer un meilleur réglage de la fréquence face aux fluctuations de la demande ou à la défaillance d'une unité de production et d'améliorer ainsi la qualité et la sécurité du service par le jeu des secours mutuels. Il est cependant indispensable, pour acheminer l'énergie de secours fournie par l'ensemble du réseau, de disposer de réserves suffisantes en capacités de transmission.

### b) Les échanges internationaux

Les flux internationaux d'électricité comptabilisés restent cependant limités et représentent aujourd'hui en moyenne 6,6% de la consommation d'électricité en Europe. Ces échanges ont toutefois doublé au cours des 10 dernières années et leur croissance a été trois fois plus rapide que celle de la consommation.

Cette évolution est le résultat de la coopération internationale de l'industrie électrique européenne, organisée au sein de deux systèmes intégrés - l'UCPTE et NORDEL - qui regroupent les Etats membres de la Communauté (à l'exception du Royaume-Uni et de la République d'Irlande) ainsi que des pays tiers européens. Actuellement, la République d'Irlande ne dispose d'aucune interconnexion internationale de son réseau alors que la Grèce n'a que des interconnexions de capacité limitée avec les pays voisins de l'Europe centrale et orientale. Par ailleurs, quelques liaisons en courant continu permettent également des échanges limités entre les différents systèmes intégrés.
Récemment, les entreprises d'électricité des douze pays de la Communauté ont constitué un Comité européen de coordination - EURELECTRIC - dans la perspective de l'achèvement du Marché intérieur de l'énergie.

Le passage de la dimension nationale à la dimension communautaire nécessitera une évolution progressive du système actuel afin de préserver les équilibres indispensables à la sécurité de fonctionnement des réseaux interconnectés.

Historical Archives of the European Commission

## 2. La dimension communautaire

Ces raisons et les incertitudes qui subsistent quant à l'ampleur et à l'orientation des flux commerciaux d'électricité consécutifs à l'ouverture des marchés nationaux ainsi que l'évolution de l'offre et de la demande d'électricité, incitent à rechercher, dès à présent, une meilleure gestion commune des infrastructures existantes et de procéder au renforcement des interconnexions et des réseaux.

### a) L'optimisation des parcs de production

L'accroissement des échanges devrait, de manière générale, résulter de l'exploitation intensive des centres de production les plus rentables. Cette fonction de régulation s'exerce aujourd'hui à l'intérieur des zones de réglage et de contrôle et par échanges globaux entre les différentes zones. Elle n'existe pas au niveau communautaire.

#### . Les enjeux

Une meilleure coordination dans la gestion des parcs de production, s'appuyant sur les réseaux interconnectés devrait permettre de réaliser des économies supplémentaires d'ici à l'an 2000 d'au moins 3%, au delà des gains déjà réalisés, par les échanges résultant essentiellement des contrats bilatéraux de fourniture à court et moyen termes. Cette économie, réalisée en grande partie sur le coût des énergies primaires utilisées dans les centrales, serait de l'ordre du milliard d'écus en valeur actuelle. Pour réaliser cet objectif, il convient tout d'abord d'améliorer la technique de coordination de l'exploitation des parcs de production. La difficulté réside dans la faculté de réaliser à tout moment le classement des centrales de production par "ordre de mérite" de manière à ne faire fonctionner que les unités les plus rentables en réponse à la demande d'électricité dans l'ensemble de la Communauté. La connaissance dont dispose chaque entreprise d'électricité sur l'état de son parc de production lui permet de réaliser localement cet optimum de rentabilité. Toutefois, elle ne dispose pas avec précision d'informations sur l'état des autres parcs de production et des capacités de transit entre les autres pays.

#### . Les moyens

Des progrès peuvent être réalisés dans cette direction en favorisant les échanges d'information entre les industries électriques, sur l'état des parcs de production et des réseaux, ainsi que sur les coûts marginaux. Dans ce contexte, la création à l'étude d'une bourse d'échanges de l'électricité constituera une étape importante vers la transparence du marché et le développement des échanges. Cette pratique devrait conduire à la mise en place progressive, au niveau européen, d'une coordination des centres de dispatching permettant une meilleure connaissance et par suite, une optimisation accrue du fonctionnement de l'ensemble du système.

Historical EC/EU Online Collection

Une meilleure intégration des systèmes électriques résultera également de l'utilisation accrue d'équipements plus performants de gestion des réseaux, de contrôle de la tension et de commutation des lignes.

La mise en commun, déjà à l'étude entre plusieurs pays, des réserves hydroélectriques, associée aux possibilités de pompage, devrait entraîner des gains supplémentaires de productivité en améliorant la complémentarité avec les centrales thermiques. Une coopération renforcée avec NORDEL pourrait permettre une exploitation des réserves hydrauliques abondantes de la Norvège.

Il conviendrait également d'examiner dans quelle mesure la dissociation des fonctions de transport et de production d'électricité, au moins au niveau comptable, pourrait favoriser les échanges et la concurrence dans ce secteur.

De manière plus générale, toute évolution de la gestion du système électrique de la Communauté devra prendre en compte les appartenances à l'UCPTE et à NORDEL de pays tiers européens dont certains occupent une position essentielle dans les échanges intracommunautaires d'électricité. A titre d'exemple, la Suisse représente le tiers de la capacité totale des lignes d'interconnexion entre les douze pays membres de l'UCPTE et se trouve au centre géographique du système.

b) <u>Le renforcement des interconnexions</u>

La mise en oeuvre d'une politique de gestion des systèmes de production au niveau de la Communauté nécessite en second lieu d'augmenter les capacités d'échange d'électricité. D'ores et déjà, les interconnexions de la France, pays exportateur d'électricité, avec les pays voisins sont exploitées à la limite de leur capacité de transport. Dans les autres pays, cette situation tout en étant moins sensible ne laisse que peu de marge pour un accroissement des échanges. A titre d'exemple significatif, le transit de l'électricité entre la France et les Pays-Bas est limité par la faible capacité disponible sur les réseaux de l'Allemagne et de la Belgique.

Les projets d'interconnexion prévus à l'horizon de 1995 répondent à trois types de besoins.

- <u>Dans un premier cas,</u> il s'agit de raccorder des systèmes nationaux aux réseaux communautaires dans la perspective de leur participation effective au Marché intérieur de l'énergie. Il s'agit :

Historical Archive of the European Commission

. des projets d'interconnexion entre la République d'Irlande et le Royaume-Uni d'une part,
. et entre la Grèce et l'Italie d'autre part.

- Dans un deuxième cas, il s'agit de renforcer aussi bien les réseaux de transport nationaux que leurs interconnexions internationales afin d'améliorer la sécurité de l'ensemble du système et de permettre le développement des échanges commerciaux. En effet, dans un réseau maillé, la puissance est transmise indistinctement de tous les générateurs à tous les utilisateurs au travers de l'ensemble du réseau. Les goulets d'étranglement apparaissent donc comme autant de points faibles susceptibles de perturber le fonctionnement du système au risque d'entraîner des coupures de courant dans de vastes régions.

  Les projets à l'étude concernent en particulier :

  . le renforcement des lignes haute tension entre la France, l'Espagne et le Portugal, favorisant le transit d'électricité à partir de 1994 entre ces trois pays ;
  . l'établissement de nouvelles interconnexions de la France, avec l'Allemagne, la Belgique, l'Italie et la Suisse permettant d'accroître la capacité d'échange entre les réseaux de ces pays ;
  . le développement des interconnexions, à partir de l'Italie en direction de l'Autriche et de la Suisse prévu jusqu'en 1995 ;
  . l'augmentation des capacités d'échange de l'Allemagne avec les Pays-Bas, le Danemark et l'Autriche. En outre, le développement des interconnexions en Allemagne est prévu d'ici à 1993 en direction des nouveaux Länder ;
  . le renforcement des réseaux intérieurs est également prévu en France (Région Rhône/Alpes) et aux Pays-Bas. Celui du réseau allemand serait de nature à faciliter le transit intracommunautaire d'électricité ;
  . le doublement éventuel de la liaison sous-marine entre la France et le Royaume-Uni, dont la capacité est pleinement utilisée.

A plus long terme, de nouvelles interconnexions nationales et internationales seront étudiées selon une approche mieux coordonnée en fonction de l'implantation de nouveaux sites de production d'électricité. D'ici à l'an 2010, le parc de production devra être remplacé à raison de 40% et complété en fonction des nouveaux besoins. L'évolution constatée à partir du début des années 80, conduisant certains pays européens à s'écarter du principe d'autosuffisance, en raison de difficultés à développer leurs propres parcs de production, pourrait conduire à renforcer la solidarité européenne par une dépendance accrue à l'égard des transferts d'énergie électrique entre les pays de la Communauté.

Historical Archive of the European Commission

Toutefois, en raison des contraintes physiques inhérentes à la nature même du courant électrique et des contraintes économiques, le déficit de production par rapport à la consommation dans un pays donné ne devrait pas dépasser en moyenne les 20% selon le système en place et devrait s'accompagner de garanties permettant la fourniture d'électricité à des conditions comparables à celles qui résultent d'une production nationale.

- Dans un troisième cas, il s'agit d'établir ou de renforcer les capacités d'interconnexion entre les Etats membres et les pays tiers voisins.
  L'établissement de liaisons électriques avec les pays tiers méditerranéens devrait pouvoir bénéficier, dans le cadre de la coopération technique et financière, d'une attention particulière de la Communauté en faveur d'une plus grande intégration des marchés régionaux.
  Il s'agit à moyen terme de l'interconnexion des réseaux électriques entre l'Espagne et le Maroc d'une part et entre l'Italie et la Tunisie d'autre part.

  L'ouverture à l'économie de marché des pays de l'Europe centrale et orientale pose en termes nouveaux le principe d'une coopération énergétique avec la Communauté et l'établissement d'interconnexions électriques entre les deux systèmes. Si le raccordement des nouveaux Länder allemands est prévu pour 1992 dans le cadre de l'UCPTE, il n'en est pas de même à brève échéance pour les autres pays. L'accès de ces pays à un système électrique intégré en courant alternatif nécessite au préalable un développement suffisant de leurs réseaux et de leurs centres de production qui pourrait prendre une dizaine d'années. Dans l'intervalle une coopération sera développée sur la base de techniques d'échanges contrôlables. Actuellement, des projets de stations de conversion de courant alternatif en courant continu sont envisagés entre l'Autriche et la Hongrie, l'Allemagne et la Tchecoslovaquie. D'autres formes de coopération sont également à l'étude.

Sur un plan plus général, une réflexion devrait être poursuivie sur les limites économiques à l'extension des réseaux interconnectés. Une perspective d'évolution possible des systèmes électriques pourrait être de développer de grands axes de liaison en courant continu entre sous-ensembles tels que l'UCPTE, NORDEL, le Royaume-Uni et la République d'Irlande et les pays du COMECON. Les équilibres fondamentaux seraient alors réalisés dans le cadre de chaque sous-ensemble et des transferts supplémentaires pourraient être réalisés par transport à très haute tension (au delà de 400 kV) sur de longues distances.

Historical Archive of the European Commission

3) Vers un cadre communautaire harmonisé

L'expérience acquise lors de la réalisation des projets met en évidence des obstacles à l'origine de retards ou de blocages qui compromettent parfois la réalisation des ouvrages. A cet égard, les contraintes de protection de l'environnement et les oppositions locales conduisent, dans certains cas, à l'abandon des projets ou à des solutions alternatives dont la viabilité financière est discutable. Il en est de même de la grande variété des situations juridiques et des procédures d'autorisation auxquelles sont confrontés les grands projets de transport d'électricité et leurs interconnexions.

Vers 1995, l'excédent des capacités de production d'électricité par rapport à la demande sera en grande partie résorbé. Il convient donc d'aborder, dès à présent, une réflexion d'ensemble sur l'harmonisation et la simplification des règles et des procédures applicables, dans les Etats membres, à la réalisation des projets d'infrastructure de production et de réseaux afin de réduire les coûts et les délais imputables à la situation actuelle et de mieux maîtriser les contraintes liées à la protection de l'environnement.

A plus long terme, la mise en oeuvre d'un schéma indicatif de l'aménagement du territoire communautaire devrait ouvrir la possibilité de réserver des espaces à l'implantation d'infrastructures énergétiques garantissant à la fois la rapidité d'exécution et la meilleure protection possible de l'environnement.

La conception d'ensemble du système électrique de la Communauté devrait résulter d'une plus grande concertation entre les Etats membres, les organismes professionnels et, le cas échéant, les grands consommateurs d'électricité. En tenant compte également des travaux en cours au sein du Comité de suivi mis en place par la Directive du Conseil sur le transit de l'électricité (cf supra page 1) la Commission pourrait favoriser cette approche commune par :

- la mise en place d'un comité consultatif en matière d'infrastructure de réseaux ;
- la réalisation d'études de faisabilité mettant en évidence l'intérêt communautaire de projets essentiels au développement des échanges d'électricité et à l'optimisation des réseaux ;
- une déclaration d'intérêt européen stimulant l'obtention des autorisations et la mise en place des financements.

Historisches Archiv der Europäischen Kommission

## II. Les réseaux de transport de gaz naturel

### 1. Caractéristiques du secteur gazier

#### a) Situation du marché

Le marché du gaz naturel en Europe est relativement récent. Il s'est developpé dans les années 50 à partir de la découverte et de l'exploitation de gisements d'importance variable dans un certain nombre de pays (France, Italie, Pays-Bas, etc.), donnant lieu à des exportations dans le cas des Pays-Bas. La configuration actuelle des réseaux de transport à distance du gaz naturel retrace l'évolution d'un marché de dimension régionale, nationale puis continentale, à mesure de l'accroissement de la demande en Europe nécessitant l'approvisionnement à partir de gisements de plus en plus lointains soit par gazoducs soit au moyen d'installations portuaires de réception de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance principalement d'Algérie.
La situation actuelle de la pénétration du marché met en présence deux zones de développement inégal du gaz naturel en Europe. Certains pays ont atteint un stade de maturité et disposent d'un réseau de transport et de distribution important et bien intégré. Il s'agit des pays du Nord de l'Europe auxquels il convient d'ajouter l'Italie. D'autres, tels que l'Espagne ou la République d'Irlande poursuivent le développement de leur réseau gazier ou, comme la Grèce et le Portugal, projettent d'introduire le gaz naturel sur leur marché.
Aujourd'hui, la consommation de gaz naturel dans la Communauté est de l'ordre de 200 millions de tonnes d'équivalent pétrole (tep) par an et représente 18% du bilan énergétique global. De cet ensemble, 80 millions de tep proviennent de sources extérieures d'approvisionnement, réparties de manière équilibrée entre trois fournisseurs principaux (Algérie, Norvège et URSS). A l'intérieur de la Communauté, les Pays-Bas contribuent pour 24 millions de tep à l'approvisionnement des autres Etats membres dont 14 millions de tep pour l'Allemagne. Les prévisions à l'an 2000 font état d'une progression de la consommation en Europe de l'ordre de 25% et d'un accroissement en volume des importations extra-communautaires de l'ordre de 40% conduisant à une plus grande dépendance à l'égard de l'extérieur.

#### b) La sécurité de l'approvisionnement énergétique

Cette évolution met en évidence l'importance des réseaux de transport de gaz naturel et de leurs interconnexions pour la sécurité d'approvisionnement énergétique de la Communauté.
Le gaz naturel apporte, tout d'abord un élément de diversification des sources primaires d'énergie et permet, en particulier, de réduire la dépendance à l'égard du pétrole importé qui, dans certains Etats membres, représente une part excessive du bilan énergétique national. A cet égard, l'implantation du gaz naturel en Grèce et au Portugal permettra d'améliorer le niveau de sécurité d'approvisionnement dans ces pays et par suite dans l'ensemble de la Communauté.

De même, le développement des interconnexions gazières entre les Etats membres est de nature à renforcer la sécurité de l'approvisionnement par une flexibilité accrue du système, dans l'éventualité de l'interruption d'une partie des fournitures de gaz naturel. Le stockage souterrain, un réseau gazier intégré et l'existence de clients "interruptibles", constituent les trois moyens de base pour lutter contre cette situation. Selon les études menées par la Commission, les mesures de sécurité prévues pour la période 1986-1990 devraient suffire à faire face efficacement pendant au moins 9 mois à une interruption des approvisionnements en provenance de l'une quelconque des sources d'importation pour les pays et les régions reliés au réseau européen.
Une amélioration du niveau de sécurité pourrait résulter de l'établissement d'une liaison entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe, ce qui porterait cette période à 12 mois. Toutefois, cette liaison ne présente pas d'intérêt économique dans un proche avenir.

c) Le Marché intérieur de l'énergie

La poursuite de l'intégration des réseaux de gaz naturel répond également aux objectifs de développement des échanges visés par la réalisation du Marché intérieur de l'énergie.
Actuellement, plus de la moitié du gaz naturel consommé dans la Communauté résulte de transactions internationales et fait donc l'objet d'un flux frontalier - 22% de ce flux passe en transit par un ou plusieurs pays intermédiaires. Ce pourcentage devrait rester stable d'ici à l'an 2000 ce qui en volume représente un accroissement de 25%. Ces mouvements du gaz naturel, en exécution des contrats de fourniture à long terme, reflètent la coordination entre la plupart des compagnies européennes de transport de gaz naturel.

L'adoption par le Conseil de la directive instaurant le droit de transit sur les réseaux de transport de gaz naturel entre les sociétés gazières, constituera une étape importante vers l'ouverture du marché. La mise en oeuvre effective du droit de transit repose nécessairement sur l'extension des interconnexions permettant d'intégrer dans le système de transport gazier européen davantage de régions et d'Etats membres qui ne sont pas ou qui sont insuffisamment reliés à l'heure actuelle.

2. Le développement des interconnexions

Une série de projets gaziers sont déjà en cours de réalisation ou à l'étude pour compléter les interconnexions ou créer de nouvelles lignes de pénétration :

a) Une première série de développements vise à l'implantation du gaz naturel dans les Etats membres et les régions qui n'en disposent pas à ce jour. Il s'agit de :

Historical Archives of the European Commission

. L'introduction du gaz naturel au Portugal. Sa mise en service est prévue pour 1994.
. L'établissement des infrastructures gazières, en cours de construction en Grèce. Leur mise en service est prévue pour 1993.
. L'approvisionnement en gaz naturel, à l'étude, de la Corse et de la Sardaigne à partir d'une interconnexion avec l'Italie continentale. Sa réalisation pourrait s'effectuer jusqu'en 1998.
. La poursuite du réseau intérieur espagnol de Madrid à Séville, de Valence à Cartagène, de Cordoue à Grenade en vue de développer la part du marché gazier intérieur. L'extension du réseau en Galice permettra une interconnexion avec le futur réseau portugais, de Vigo à Braga, à partir de 1994.

b) Une deuxième série de projets porte sur l'établissement d'interconnexions entre Etats membres de la Communauté ou sur le renforcement de liaisons existantes, permettant l'ouverture de voies de pénétration nouvelles qui amélioreront la sécurité de l'approvisionnement gazier, la diversification des fournisseurs et le transit :

. Une interconnexion, en projet entre la France (Lacq) et l'Espagne (Calahora) permettra à partir de 1993 la fourniture de gaz norvégien à l'Espagne.
. L'interconnexion gazière entre le Royaume-Uni et la République d'Irlande est à l'étude. Sa mise en service est prévue pour 1993.
. La construction en Allemagne d'un nouveau gazoduc, de Emden à Ludwigshaven, éventuellement prolongé jusqu'en Autriche, renforcera la capacité de transport de la liaison nord-sud actuelle qui se trouve à la limite de saturation.
. La réalisation du projet "Zeepipe" dont la mise en service, prévue pour 1993, ouvrira une deuxième voie de pénétration via Zeebrugge au gaz norvégien à destination de plusieurs Etats membres.
. Trois projets d'interconnexion entre les réseaux gaziers de l'Allemagne et des nouveaux Länder pourraient être réalisés vers 1993-95. Il s'agit d'une liaison Lauterbach - Iena/Leipzig, d'un embranchement à partir du projet Emden - Ludwigshaven et d'un raccordement à proximité du gisement de gaz naturel de Salzwedel.
. D'autres projets d'interconnexion concernant les Etats membres du nord de l'Europe paraissent devoir être approfondis. Il pourrait s'agir de relier les réseaux gaziers de la Belgique et de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas (Groningue) et de la RFA (Emden) ainsi que du Danemark et de la Norvège (projet Scanpipe).

L'achèvement de ces projets - dont certains font déjà l'objet de propositions de soutien financier par la Commission dans le cadre des fonds structurels (programme REGEN) - apportera un élément supplémentaire de fiabilité et de sécurité d'approvisionnement en élevant la traduction de ces concepts du niveau national au niveau communautaire.

Historical Archive of European Commission

c) Une troisième série de projets concerne le développement ou le renforcement des interconnexions gazières entre le sud de l'Europe et l'Algérie, d'une part et vers les pays de l'Europe centrale et orientale, d'autre part :

- Le projet d'interconnexion de l'Espagne au Maroc pourrait ouvrir à partir de 1995 une voie d'accès directe au gaz algérien dans la péninsule ibérique et, à plus long terme, vers de nouveaux marchés en Europe nécessitant une interconnexion internationale entre la Catalogne et le Midi-Pyrénées.
- Le renforcement du gazoduc sous-marin entre la Tunisie et l'Italie (Transmed) devrait entrer en service en 1993. Sa réalisation permettra d'augmenter la fourniture de gaz algérien en Italie et d'accéder à de nouveaux marchés potentiels en Europe.
- La coopération technique avec les pays de l'Europe centrale et orientale et, en particulier, avec l'URSS, pourrait porter sur le développement et l'amélioration des conditions d'exploitation et de transport du gaz naturel, favorisant ainsi la sécurité de l'approvisionnement énergétique en Europe.

3. Les améliorations qualitatives

Des progrès supplémentaires devraient pouvoir être réalisés par une meilleure intégration de la dimension communautaire au niveau de la conception des réseaux et de leur exploitation.
La coordination entre les entreprises gazières de la Communauté est déjà une réalité et se manifeste en particulier lors de la négociation groupée de nouveaux contrats d'approvisionnement à long terme, comme par exemple avec la Norvège, conduisant à la réalisation concertée des gazoducs de pénétration (projet Zeepipe) et aux renforcements des réseaux intérieurs permettant le transit par plusieurs pays. Des progrès pourraient être réalisés dans ce domaine par une coordination plus systématique des entreprises gazières européennes dans la recherche des meilleures conditions d'approvisionnement extérieur.

La définition d'un schéma d'orientation de l'approvisionnement à long terme serait de nature à valoriser l'ensemble du système interconnecté et à permettre une souplesse accrue des échanges entre pays consommateurs. Actuellement, les entreprises gazières européennes procèdent déjà, de manière occasionnelle à des échanges de compensation permettant une application moins rigide des obligations de "take or pay" résultant des conditions contractuelles avec les fournisseurs extérieurs de gaz naturel. Une telle pratique devrait être encouragée au niveau communautaire et facilitée par une exploitation optimale des réseaux et des stockages. Elle pourrait servir de base à la création de véritables marchés d'échanges (bourses) pour le gaz naturel par les milieux professionnels ou leurs représentants dans le respect des règles de concurrence.

Historical Archive of the European Commission

En tenant compte également des travaux en cours au sein du Comité de suivi mis en place par la Direction du Conseil sur le transit du gaz naturel (cf supra page 1) la Commission pourrait favoriser la concertation au niveau communautaire par :

- la mise en place d'un comité consultatif en matière d'infrastructures de réseaux ;
- la réalisation d'études de faisabilité destinées à vérifier la rentabilité économique de projets d'intérêt communautaire au titre de la sécurité de l'approvisionnement et de la cohésion de l'espace européen ;
- la déclaration d'intérêt européen, stimulant l'obtention des autorisations et la mise en place des financements.

Par ailleurs, une réflexion d'ensemble devrait être également engagée sur l'harmonisation et la simplification des règles et des procédures concernant la réalisation des gazoducs afin de réduire les délais et les coûts imputables aux retards dans la prise de décision et de mieux maîtriser les contraintes de l'environnement.

Historical Archives of the European Commission

# IV. LES RESEAUX TRANSEUROPEENS DE FORMATION

## 1. L'évolution transeuropéenne des formations

### 1.1. Les besoins liés au marché unique

Des niveaux d'éducation et de formation élevés représentent le fondement pour le niveau de capital humain qu'une économie avancée nécessite. L'accroissement de la capacité à générer et à assimiler les nouvelles technologies, les méthodes d'organisation et la diversité culturelle, plus que le niveau des connaissances lui-même, deviennent le prérequis pour un ajustement structurel effectif, c'est-à-dire la pleine réalisation des potentialités du marché unique. Ils sont également une condition indispensable pour la réussite des politiques communautaires qui sont liées au capital humain et notamment la politique industrielle et le programme cadre de recherche et développement.

Pour **les entreprises**, la constitution du marché unique entraîne des évolutions profondes dans les profils des compétences qu'elles recherchent et utilisent. Les premiers effets se manifestent pour ceux qui effectuent ou effectueront une mobilité d'emploi, y compris pour une période temporaire, dans un autre Etat membre. La libre circulation suppose que soient remplies toute une série de conditions sur le plan de la qualification et de la formation.

**Les effets du marché unique sur les profils de compétence et les emplois** ne seront pas limités aux personnes effectuant une mobilité d'emploi. La libre circulation de la main d'oeuvre générera de fait une concurrence accrue entre catégories et poussera à une évolution des profils de compétence y compris pour ceux qui n'effectueront pas de mobilité d'emploi avec une élévation des qualifications, un élargissement des compétences et des capacités d'adaptation en général accrues.

Ces phénomènes devraient entraîner des changements profonds dans la structure même des systèmes d'éducation et de formation. **La coopération transnationale entre opérateurs de formation et la mobilité des formateurs et des formés deviennent des impératifs dans la perspective du marché unique**, pour développer les capacités de transférabilité.

Le marché unique demandera que les entreprises européennes soient plus compétitives, ce qui ne pourra s'obtenir sans une croissance et une européanisation accrue du secteur de la recherche et du développement, et des relations accrues entre R&D, formation et industrie. Pour y arriver, il faudra **accroître qualitativement les ressources humaines disponibles pour la science et la technologie, et en même temps faciliter les mobilités transnationales.** La constitution de réseaux thématiques de centres de recherche de haut niveau permet de répondre à cet objectif.

Pour **les individus**, qui sont les utilisateurs finaux, la constitution d'un espace communautaire de la formation offre des possibilités de formation nouvelles qui doivent être exploitées. Le **développement des échanges dans les cursus de formation** mais également **l'accès à des réseaux de diffusion large des formations** sont deux voies qui paraissent fondamentales et irréversibles dans l'optique de la construction du marché européen de la formation.

Archive of the European Commission

Pour les **institutions d'éducation et de formation**, l'accès à ces réseaux transeuropéens permet :

- une accélération des processus de convergence des curricula et de la reconnaissance mutuelle des diplômes;

- une réduction des coûts par le développement des cours communs et des opportunités de partage des matériels et des formateurs;

- une augmentation de la qualité de la formation en Europe issue de la coopération transnationale;

- un accroissement de l'offre par le nombre des cours accessibles en provenance d'autres institutions.

Pour les **formateurs**, l'intégration à des réseaux transeuropéens permet :

- un environnement plus riche et une multiplication des contacts avec les autres formateurs;

- la possibilité de diffuser leurs idées, leurs recherches et leurs matériels pédagogiques;

- un accès à l'information sur les pratiques pédagogiques différentes dans leur domaine et une incitation à la modernisation des méthodes.

Pour **les institutions de recherche**, l'intégration à des réseaux transeuropéens de centres de haut niveau permet :

d'améliorer le niveau scientifique et technologique de leurs chercheurs ce qui contribue au renforcement des bases scientifiques et techniques de l'industrie européenne et de sa compétitivité internationale;

de renforcer la cohésion de l'espace scientifique européen en permettant aux institutions situées dans les régions défavorisées de bénéficier du potentiel de formation à la recherche existant dans les régions les plus industrialisées;

de développer la synergie et les complémentarités entre elles dans le cadre d'approches multidisciplinaires.

Pour les **chercheurs**, l'accès à de tels réseaux signifie :

- qu'ils peuvent saisir des opportunités indispensables pour le développement de leur carrière professionnelle;

- qu'ils intègrent une dimension européenne dans leurs activités.

1.2. L'action communautaire

Les programmes d'action communautaires de formation professionnelle, lancés depuis quelques années, ont introduit la dimension européenne en termes de constitution de réseaux transnationaux. Il en a résulté la **mise en place de réseaux européens avec des pôles improtants et des opérations de plus en plus nombreuses**. Ces réseaux regroupent les acteurs les plus dynamiques dans le domaine de la formation, qu'il s'agisse de l'enseignement supérieur et des formations analogues (ERASMUS, COMETT), de la recherche et du développement technologique (SCIENCE, SPES, BRITE-EURAM, BRIDGE, ESPRIT, RACE, ...), de la formation professionnelle de base (PETRA), de la formation continue (FORCE), de l'innovation dans les systèmes

Historical Archive of the European Commission

de formation résultant du changement technologique (EUROTECNET) ou des formations linguistiques (LINGUA).

La logique de ces réseaux et la plus-value communautaire qu'ils apportent reposent sur **l'échange et la coopération.** Compte tenu de la diversité des systèmes d'éducation et de formation en Europe, qui est une richesse, ces échanges d'information, de personnes, d'expériences, ainsi que la collaboration sur des projets conjoints constituent un enrichissement mutuel très efficace. **Ces différents programmes, partiellement connectés entre eux, constituent l'épine dorsale des réseaux transeuropéens qui sont à développer dans l'optique de la réalisation du marché unique.**

## 2. Les projets de réseaux transeuropéens

### 2.1. L'amélioration des échanges d'information sur l'éducation et la formation

Un besoin reconnu pour améliorer l'accès à l'information en matière d'éducation et de formation existe au plan national et au plan communautaire. Il se développe plus particulièrement au plan transeuropéen à partir des actions initiées dans les différent programmes d'action.

**Le réseau EURYDICE,** réseau d'informations sur les systèmes d'éducation et de formation pour spécialistes et décideurs qui existe depuis dix ans, joue déjà un rôle très utile. Ce réseau d'information est **constitué d'une base documentaire sur les systèèmes éducatifs nationaux** et fonctionne à partir de 15 unités dans les Etats membres et d'une unité européenne qui assure la coordination générale. On observe un **développement exponentiel des demandes adressées à ce réseau.** Ce réseau pourrait ainsi devenir le noyau d'un réseau plus large qui pourrait intégrer des initiatives nationales te régionales de différents acteurs.

Suite à la résolution du Conseil et des Ministres de l'Education réunis au sein du Conseil du 19 novembre 1983, sur les mesures relatives à l'introduction des nouvelles technologies de l'information dans l'éducation, des initiatives communautaires doivent compléter et soutenir l'action des Etats membres pour la mise en place d'un processus d'échanges d'information et de données tenant compte de l'expérience d'EURYDICE. Ces initiatives comrpennent notamment un **réseau électronique d'échanges d'information permettant le courrier électronique, des répertoires électroniques des membres et des manifestations, l'échange de fichiers ...**

En ce qui concerne la **recherche,** la plupart des grands programmes de R&D ont déjà établi des systèmes d'information importants pour partager leurs bases de données et **échanger l'information en temps réel,** à travers par exemple les facilités du réseau électronique **EUROKOM.**

**Projets :**

- **Développement du réseau EURYDICE et de ses capacités de traitement et de transfert d'information entre les Etats.**

- **Mise en place d'un réseau de même nature sur les systèmes de formation professionnelle en liaison avec le CEDEFOP.**

- **Développement du réseau électronique EURYCLEE entre les centres de formation initiale et continue pour des échanges d'information et de données entre les formateurs et les formés dans toutes les langues communautaires.**

Historical Archives of the European Commission

- **Création ou extension des réseaux de bases de données nationales sur les cours de formation, les formations de haut niveau et aux technologies avancées et les programmes de recherche.**

- **Organisation d'une banque de données accessible en direct pour les institutions publiques et privées sur la correspondance des qualifications.**

2.2. Réseaux d'opérateurs

**Le réseau des AUEF (Associations Universités Entreprises pour la Formation) du programme COMETT constitue la base de réseaux transeuropéens de cette nature.** Les AUEF actuelles sont constituées sur une base régionale ou sectorielle.

Elles permettent, de manière variable, une large participation de tous les milieux concernés puisque plus de 2500 organismes ou entreprises étaient impliqués en 1989 dans le fonctionnement de ces structures et une réelle collaboration transnationale puisque le profil "moyen' d'uen AUEF correspond à 36 organismes membres de 4 Etats membres.

L'activité d'information des AUEF s'oriente vers une **évolution marquée vers l'informatisation des supports** : base de données, courrier électronique, disquettes de support de documentation ... Cette modernisation du réseau des AUEF est également fortement souhaitée pour les autres activités de ces structures, à savoir le placement d'étudiants dans des entreprises d'autres Etats membres, les échanges de personnel, les actions conjointes de formation continue et le développement de projets de formation à distance et de systèmes multi-médias.

Ce développement est également souhaité pour les **liens des AUEF avec d'autres réseaux européens**, en particulier les euro-info centres, le réseau BC-Net et les réseaux BIC et pour assurer des participations ou la valorisation des programmes communautaires de recherche et développement souvent reliés aux activités des AUEF.

Il faut viser, par l'intégration de ces réseaux, une collaboration plus forte des deux secteurs et une valorisation réciproque de leurs activités.

**Cette organisation de réseaux d'opérateurs pour la mobilité, l'échange et la réalisation de projets conjoints peut être transposée à l'ensemble des programmes communautaires de formation et de recherche pour renforcer la collaboration entre universités et entreprises** (COMETT), **les laboratoires de recherche idnustrielle et académique** (COMETT, SCIENCE, Capital humain et mobilité, BRITE, BRIDGE, ESPRIT, RACE), **entre universités** (ERASMUS, LINGUA), **les centres de formation professionnelle et continue** (PETRA, EUROTECNET, FORCE).

**Projets :**

- **Mise en place d'un réseau télématique pour les échanges et les bourses des programmes ERASMUS et COMETT, ainsi que les boruses de chercheurs, uen sorte de "bourse des bourses".**

- **Création d'une banque de données de demandes de partenariats d'entreprises pour les différentes actions transnationales de formation en liaison avec les programmes COMETT, EUROTECNET et FORCE.**

2.3. Systèmes d'enseignement à distance

Archival Archive of the European Commission

En face du développement très important des besoins de formation à tous les niveaux, la capacité de la technologie à produire des systèmes et des outils éducatifs est en pleine expansion. Un autre défi s'impose donc : **l'utilisation optimale de la technologie à des fins éducatives afin de parvenir à exploiter pleinement le potentiel de l'éducation et de la formation à distance au niveau européen.**

L'éducation et la formation à distance peuvent apporter des **solutions** économiquement viables, adaptées aux **besoins des PME, des populations dispersées, des publics désavantagés ou de ceux qui recherchent un emploi après une période d'inactivité ou de chômage prolongé.** L'exploitation optimale des dispositifs modernes de transmission de l'information à des fins éducatives doit **permettre aux individus motivés d'accéder à la formation quel que soit le lieu et quelle que soit la période.**

Cette ligne d'action est à développer dans la perspective de l'accès à la formation et de l'instrument communautaire sur l'accès qui a été prévu dans le programme d'action de la charte sociale des droits fondamentaux des travailleurs.

Un document de travail de services de la Commission (SEC(90)479 - 7 mars 1990) fixe les orientations à poursuivre en la matière pour valoriser l'enseignement à distance et exploiter les résultats des programmes communautaires de formation, et d'autres programmes, comme DELTA et IMPACT. Par ailleurs, on s'efforcera d'exploiter le mieux possible la nouvelle phase du programme visant le renforcement de l'industrie audio-visuelle communautaire (MEDIA).

**Projets :**

- **Organiser en réseau les pôles dynbamiques de l'enseignement à distance qui sont apparus dans les différents programmes communautaires de formation;**

- **Réaliser des projets pilotes conjoints et en réseau exploitant pleinement les nouvelles technologies de l'information et de la communication.**

- **Développer les systèmes d'enseignement et de formation à distance transnationaux qui ont été expérimentés soit sur une base sectorielle, soit sur une base géographique.**

- **Stimuler le développement de programmes de télévision pour l'éducation et la formation.**

Historical Archives of the European Commission

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES

Secrétariat Général

COM(90)585/2

(VERSION REVISEE I :
suite à la réunion spéciale des
Chefs de Cabinet du 29/11/90)

Bruxelles, le 30 novembre 1990

O/336/90

O.J. 1038 - point 9

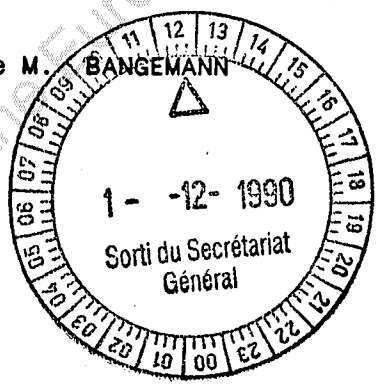
# TEXTE F

## VERS DES RESAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

---

Communication de M. BANGEMANN




- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Historical Archives of the European Commission

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME FLESCH, MM. BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW, DEWOST

JAV/rapfin/rev3/fin
30/11/1990
III A 2

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

**Communication de la Commission au Conseil et au Parlement**

**Projet**

Historical Archives of the European Commission

## TABLE DES MATIERES


Pages

Introduction ..... 3

**1. CADRE DES TRAVAUX ..... 4**

1.1 Mandat confié par le Conseil à la Commission .... 4
1.2 Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil ..... 5

**2. APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE ..... 5**

2.1 La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens..... 5
2.2 Problèmes liés à la répartition des responsabilités ..... 6
2.3 Apport de la Communauté ..... 6

**3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS ..... 7**

3.1 La dimension géographique ..... 7
3.2 Le contenu..... 8

**4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES ..... 9**

**5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANS-EUROPEENS ..... 10**

5.1 Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière ..... 10
5.2 L'environnement réglementaire ..... 12
5.3 La dimension concurrentielle ..... 13
5.4 Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des réseaux correspondants ..... 14
5.5 La portée des problèmes de financement ..... 15

**6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE 17**

6.1 Projets prioritaires par domaine d'application ... 17
6.2 Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens..... 26
6.3 Les interventions financières potentielles de la Communauté..... 29

Annexe 1 : Mise en place du cadre réglementaire ..... 31
Annexe 2 : Interventions FEDER ..... 33
Annexe 3 : Interventions BEI ..... 34

Projet de résolution du Conseil ..... 35

Glossaire ..... 38


Historical Archive of the European Commission

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS
# POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

## INTRODUCTION

Le Marché Intérieur, dont l'achèvement est en bonne voie sur base des orientations du Livre Blanc de juin 1985 et des dispositions de l'Acte Unique, produira tous ses effets économiques et sociaux si la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes dans un espace sans frontières internes peut s'appuyer sur des réseaux (infrastructures physiques, services et réglementations) réellement transeuropéens.

Cette exigence est particulièrement forte dans quatre domaines : les transports, les **télécommunications, l'énergie et la formation professionnelle.** Les travaux préparatoires menés avec les Etats Membres tout au long de 1990 ont largement confirmé l'acuité du problème posé par l'insuffisance de réseaux transeuropéens. La seule consultation des milieux économiques intéressés, effectuée en octobre dernier, aurait d'ailleurs suffi à dissiper le moindre doute sur ce point : ceux-ci sont unanimes pour dire que les bénéfices du grand marché dépendent autant d'un environnement réglementaire favorable que de la disponibilité d'infrastructures et de services assurant effectivement la libre circulation.

La Commission a déjà adressé au Conseil un Rapport d'étape en juillet 1990(1). **Elle est aujourd'hui en mesure de présenter une Communication, sous forme d'un programme d'action communautaire pour la réalisation de réseaux transeuropéens d'infrastructures.**

Cette Communication répond aux souhaits exprimés par le Conseil Européen (réunions de Strasbourg en décembre 1989 et de Dublin en juin 1990) ainsi qu'à la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990(2).

Après avoir exposé (i) les raisons pour lesquelles l'émergence de réseaux transeuropéens est une exigence prioritaire, (ii) les critères qui font ressortir les insuffisances d'infrastructures, (iii) l'importance de la dimension environnementale, (iv) les principaux obstacles à l'émergence de réseaux transeuropéens et (v) la nature de la contrainte financière, la Communication propose :

- un programme d'actions prioritaires visant à la réalisation de projets ou des réseaux, à l'adoption de lignes directrices en matière de financement ainsi que d'une série de mesures de portée générale destinées à accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens.

- un projet de résolution du Conseil portant adoption du programme d'actions prioritaires.

(1) Com(90)310 19.7.1990
(2) JOCE C 27 du 6.2.1990

## 1. CADRE DES TRAVAUX

### 1.1. Mandat confié par le Conseil à la Commission

L'idée d'une réflexion urgente sur un programme d'action prioritaire a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans les instances communautaires.

1.1.1. A la suite des réflexions menées au niveau ministériel au cours du second semestre de 1989, le Conseil Européen (décembre 1989 et juin 1990) a marqué l'importance qu'il accordait à la question des réseaux d'intérêt européen en organisant la suite des travaux de la manière suivante :

> **"Une priorité particulière devrait être accordée au développement et à l'interconnexion des réseaux transeuropéens, notamment dans le domaine du contrôle aérien, de la liaison des principales agglomérations de la Communauté par des réseaux de télécommunications à larges bandes, des liaisons terrestres les plus performantes et de la distribution d'énergie. Le Conseil européen invite la Commission à proposer les mesures appropriées en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et en portant une attention particulière aux situations périphériques dans le contexte de la cohésion économique et sociale."**

Ces conclusions ont été rappelées le 26 juin 1990 par le Conseil Européen de Dublin qui a demandé que des **"lignes directrices ... soient arrêtées avant la fin de l'année".**

1.1.2. La Commission adoptait, dès décembre 1989, une Communication intitulée "Vers des réseaux transeuropéens : objectifs et applications possibles" (3). Celle-ci mettait en évidence les problèmes d'adaptation des infrastructures à l'émergence de la nouvelle dimension du marché communautaire et estimait qu'une **"priorité particulière devrait être accordée au développement de réseaux transeuropéens notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la formation, en veillant à l'interopérabilité et à l'interconnexion."**

1.1.3. S'appuyant sur les Conclusions du Conseil Européen, ainsi que sur la Communication de la Commission, le Conseil (Janvier 1990) a invité celle-ci à lui soumettre, pour les quatres domaines proposés par la Commission :

> **"avant la fin de 1990, un programme de travail et des propositions de mesures appropriées, en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et sans préjudice de la répartition du travail entre les différentes formations du Conseil. .... La Commission présentera un premier rapport d'étape dans le courant du premier semestre 1990."**

---

(3) Com(89)643 18.12.1989

### 1.2. Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil

**Tout au long de 1990, la Commission s'est appuyée sur trois sources d'information et de réaction, notamment sur base du Rapport d'étape de juillet 90, pour procéder à l'évaluation des besoins d'infrastructures dans les quatres domaines d'application :**

- **les Etats membres,** au travers d'un groupe de réflexion composé de leurs représentants dont la constitution avait été demandée par le Conseil. Ce groupe s'est réuni à l'initiative de la Commission à six reprises. Les coordinateurs nationaux ont le plus souvent tenu à appuyer leur participation de contributions écrites qui se sont révélées très utiles pour l'avancement des travaux et l'identification des priorités (en particulier, France, Royaume-Uni, Espagne, Grèce, Portugal, Irlande, Pays-Bas et Danemark);

- **les milieux économiques intéressés,** c'est-à-dire principalement les organisations européennes les plus représentatives de l'industrie et des services concernées par les réseaux transeuropéens en qualité d'utilisateurs ou de fournisseurs de biens ou de services. Cette consultation a eu lieu tout au long de l'année et à l'occasion d'une audition informelle, le 8 octobre 1990, en présence des Services de la Commission et des coordinateurs nationaux;

- **les travaux effectués dans les enceintes communautaires spécialisées,** portant sur la création ou l'amélioration de réseaux transeuropéens; ceci comprend les travaux déjà décidés ou en cours au Conseil dans les différents domaines considérés, afin de tenir compte au mieux des actions engagées ou en voie de l'être et d'éviter toute duplication.

## 2. L'APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE

**L'évaluation des infrastructures dans la perspective de l'espace sans frontières conduit inévitablement à reconnaître la nécessité de tenir compte des besoins de ce marché en matière de réseaux. L'évaluation communautaire de ces besoins ne peut pas consister à additionner les seuls besoins nationaux estimés sur des bases nationales. Dans le respect du principe de subsidiarité qui doit permettre d'identifier la plus-value communautaire, ce constat doit amener tous les acteurs concernés par la conception et la réalisation des infrastructures et des services à intégrer la dimension communautaire. Celle-ci offre en effet de nombreux avantages pouvant favoriser leur émergence. Ce constat converge avec les orientations identifiées dans le document préliminaire "Europe 2000 : les perspectives de développement du territoire communautaire" (4) qui met en évidence la montée des pressions sur un espace européen compartimenté et fragile et la nécessité de constituer un cadre de référence cohérent "fournissant une information sur ce qui se passe dans l'ensemble de la Communauté".**

### 2.1. La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens

**Le Livre Blanc de juin 1985 s'appuyait sur la réalisation des quatre libertés fondamentales pour proposer une approche globale et équilibrée dans tous les secteurs concernés. Il est aujourd'hui reconnu que les effets économiques de la mise en oeuvre effective de ces libertés dépendent largement de l'existence de réseaux facilitant les communications et resserrant, en termes de délais et de distances, l'espace communautaire dans une perspective de cohésion. Une liaison plus étroite entre toutes les composantes de l'espace communautaire leur permettra de participer le plus**

(4) Com(90)544 16.11.1990

complètement possible à la nouvelle dimension communautaire et aux bénéfices attendus de la suppression des frontières.

Cinq raisons viennent renforcer la nécessité de disposer de tels réseaux :

- l'accroissement prévisible et en partie déjà constaté des échanges intracommunautaires libérés des entraves physiques, techniques et bientôt fiscales (**effet de volume**);

- le besoin d'interconnexion des infrastructures et des services existants pour les faire correspondre à la nouvelle dimension du marché (**exigence d'interopérabilité**);

- l'importance de la prise en compte de la dimension communautaire dans la conception et le développement des réseaux futurs (**effet de dimension**);

- l'exigence accrue d'une qualité de services adéquate pour l'ensemble de l'espace européen (**exigence de qualité**).

- la nécessité de rapprocher toutes les composantes de l'espace communautaire (**effet de cohésion**).

**2.2. Problèmes liés à la répartition des responsabilités**

2.2.1. Rôle des Pouvoirs Publics

La planification et le développement des infrastructures et des services ont traditionnellement été envisagés sur une base nationale ou régionale, pour des raisons historiques de compétence. Il en résulte une fragmentation des réseaux si on les examine d'un point de vue communautaire. La nouvelle dimension du Marché Intérieur oblige à envisager ces réseaux dans le contexte plus vaste de la Communauté et, au-delà, du continent européen. L'intégration indispensable des réseaux dans ce nouveau contexte exige que chaque niveau de décision (local, régional, national, communautaire...) prenne en considération les autres niveaux, lorsque la nature des projets le justifie. **Ceci doit conduire à une concertation accrue entre les décideurs des différents niveaux politiques.** Les enceintes adéquates doivent être recherchées pour optimiser cette concertation et la rendre la plus opérationnelle possible.

2.2.2. Responsabilité des opérateurs économiques

Si les Pouvoirs Publics jouent un rôle majeur dans la génération des réseaux et souvent dans leur réalisation, en particulier dans le domaine des transports et de la formation, le rôle des acteurs économiques revêt une importance croissante dans le lancement et la réalisation de nouveaux projets. La diversification croissante de l'offre, conséquence du développement technologique, entraîne un intérêt accru des opérateurs économiques. Toutefois, cet intérêt est étroitement lié au développement des marchés correspondants et implique dès lors une participation accrue des utilisateurs. Le développement de la notion de "services charges", en vertu de laquelle l'utilisateur est prêt à payer pour le service de qualité qu'il reçoit, devrait encore accentuer cette tendance, en facilitant le financement privé des réseaux.

**En d'autres termes, l'émergence de réseaux transeuropéens dépend tout autant des initiatives prises par les acteurs économiques indépendants que de l'action propre des Pouvoirs Publics. Cela se traduit aussi fréquemment par un partenariat entre les deux.**

Archival Publication by European Commission

### 2.3. L'apport de la Communauté

**La prise en compte dans un cadre communautaire de la problématique des réseaux offre plusieurs avantages déterminants.** Ceux-ci paraissent aujourd'hui, comme la consultation des acteurs économiques l'a démontré, insuffisamment exploités. La Communauté peut en effet :

- faciliter, grâce à une vision globale, l'identification de l'intérêt communautaire des projets existants ou des projets envisagés;
- stimuler l'utilisation optimale des réseaux existants;
- promouvoir l'adoption de normes garantissant l'interopérabilité des réseaux;
- stimuler la présentation conjointe de projets transnationaux;
- encourager la production de schémas directeurs dans le contexte d'une stratégie à moyen et à long terme de développement de réseaux et d'optimisation de l'utilisation de l'espace européen;
- favoriser une meilleure prise en compte de l'équilibre nécessaire entre le centre et la périphérie de la Communauté, dans le contexte de la cohésion économique et sociale;
- valoriser l'impact économique des réseaux sur les régions traversées;
- introduire dans l'analyse de la rentabilité des projets l'intérêt de ces projets pour l'ensemble de la Communauté;
- offrir un cadre de coordination pour les statistiques nécessaires à l'évaluation des besoins de réseaux;
- faciliter la mise en perspective des réseaux communautaires à l'échelle du continent européen, en particulier avec les pays de l'AELE et l'Europe de l'Est ainsi que leur prolongement en direction des pays tiers méditerranéens;
- promouvoir des synergies nouvelles entre régions d'Etats différents et entre secteurs industriels différents;
- aider ou compléter le financement de projets d'intérêt communautaire à l'aide des instruments à sa disposition.

## 3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

### 3.1. La dimension géographique

**Mettre les réseaux de la Communauté en mesure de répondre à la croissance rapide des échanges intracommunautaires que provoquera - et provoque déjà - l'achèvement du Marché Intérieur est la première priorité. Celle-ci doit d'abord porter sur les infrastructures situées sur le territoire de la Communauté.** Elle doit ainsi permettre de contribuer à un meilleur équilibre entre le centre et la périphérie en faisant profiter les régions périphériques des avantages du Marché Intérieur. Un réseau plus étendu et mieux maillé exerce un effet de cohésion, tout aussi bénéfique pour les régions périphériques que pour les régions centrales de la Communauté.

Historical archives of the European Commission

Mais, la problématique des réseaux transeuropéens ne peut pas se limiter au territoire communautaire. **L'impératif d'intégration de l'ensemble du continent européen doit être pris en considération :**

- l'extension des principes de libre circulation aux **pays membres de l'AELE**, en cours de négociation, impose une dimension supplémentaire aux projets de réseaux communautaires. De ce point de vue, les problèmes aigus de **transit avec l'Autriche et la Suisse**, dans les secteurs du transport et de l'énergie, requièrent une attention encore plus prioritaire.

- les nouveaux développements dans **les Pays de l'Europe centrale et orientale**, qui se traduisent par des accords de plus en plus ambitieux, justifient que les énormes besoins d'infrastructures et de services de ces pays soient satisfaits dans une perspective d'intégration avec la Communauté et les pays AELE. Les récentes orientations de la Commission concernant le projet de "Charte européenne de l'énergie" initié par le memorandum du Premier Ministre néerlandais lors du Conseil européen de Dublin et précisé lors du récent Sommmet de Paris de la CSCE s'inscrivent dans ce contexte. En outre, la situation de la Yougoslavie revêt une importance particulière pour le transit en matière de transports et d'énergie.

Par ailleurs, le développement des relations avec les **pays tiers méditerranéens** devrait se traduire par la recherche d'une plus grande interopérabilité des réseaux, en particulier dans les domaines de l'énergie et des télécommunications.

### 3.2. Le contenu des réseaux transeuropéens.

Plusieurs aspects importants des réseaux devraient recevoir une attention communautaire plus grande, en prenant en compte toutes les composantes d'un réseau : les équipements de transmission - les arcs - et de commutation - les noeuds -, les installations terminales, les services mis en oeuvre sur cette infrastructure et l'environnement réglementaire. Les insuffisances décelées au cours des travaux montrent que le **développement des réseaux transeuropéens** doit s'effectuer dans **quatre directions principales.**

#### 3.2.1. Développer l'exploitation transeuropéenne des réseaux existants

Les réseaux nationaux existants n'ont pas été développés dans une perspective d'échanges importants entre les Etats membres, conduisant d'une part à des interconnexions insuffisantes et d'autre part à des réglementations prévenant de tels échanges.

- **Le développement des échanges intracommunautaires requiert donc la mise en place des chaînons aujourd'hui manquants dans les réseaux existants et la suppression des goulets d'étranglement. L'action à entreprendre doit consister à interconnecter les réseaux existants ou à élaborer de nouveaux réseaux.**

- **L'exploitation optimale de ces réseaux exige la suppression des réglementations nationales inhibantes et, lorsque nécessaire, la mise en place d'une réglementation harmonisée.**

- **L'hétérogénéité historique du tissu économique de la Communauté doit être compensée par la recherche d'une implantation cohérente ou plus complète des réseaux sur l'ensemble du territoire communautaire.** C'est notamment le cas dans les domaines du gaz, de certains modes de transport (autoroutes, rail) et des services de télécommunications.

Historical Archives of European Commission

### 3.2.2. Concevoir les réseaux de demain

Les développements technologiques et l'internationalisation croissante des échanges doivent **conduire la Communauté et ses Etats membres à envisager de façon coordonnée et concertée les réseaux de demain, dans tous les domaines d'application.** Ceci vaut aussi bien pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse et les liaisons entre transport maritime et transport terrestre que pour les liaisons à large bande, le contrôle aérien, les échanges d'énergie et la formation. Le développement des interconnexions avec les pays d'Europe centrale et orientale relève de cette même conception.

### 3.2.3. Aménager les noeuds de communications

Les noeuds des réseaux transeuropéens revêtent une importance qui, aujourd'hui, n'est pas encore replacée dans le contexte européen. **L'importance des noeuds de communication pour les réseaux de transport de personnes et de marchandises** apparaît de plus en plus primordiale, si l'on songe aux futures liaisons ferroviaires à grande vitesse entre les grandes villes d'Europe (réseaux urbains) et au développement du transport combiné entre divers modes de transport (terminaux).

### 3.2.4. Promouvoir les services à l'utilisateur final

Les infrastructures en tant que telles n'ont de sens que si elles permettent d'offrir un service. **Les services offerts sur les réseaux doivent également être transeuropéens et prendre en compte au mieux les besoins des utilisateurs.** Cela peut se traduire par la nécessité d'un cadre de gestion adapté à cette dimension ou par la mise en place de services spécifiques (par ex. systèmes de réservation, systèmes de facturation des services, tarification, adaptation linguistique, bourses d'échanges d'énergie).

## 4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES

En tant que telles, les infrastructures liées aux réseaux transeuropéens ne posent pas de problèmes différents de ceux que l'on rencontre lors de la conception et de la réalisation de toute infrastructure physique, en particulier dans les domaines du transport et de l'énergie. **Il s'agit principalement d'une responsabilité des Etats membres et de leurs subdivisions territoriales même si la protection de l'environnement constitue une composante des autres politiques de la Communauté.**

Dans le respect du partage des responsabilités dans ce domaine, **la Communauté peut fixer des principes généraux à suivre par les Etats membres et peut mener des réflexions approfondies :**

- **Un cadre général communautaire a été fixé pour assurer la prise en compte du milieu naturel dans les projets d'infrastructure nationaux et régionaux** par la directive 85/337/CEE du Conseil (5) prévoyant d'évaluer les effets de certains projets publics ou privés sur l'environnement. (Cette directive pourrait être prochainement étendue aux politiques, programmes et plans tels que les programmes de développement régional, les programmes économiques et les plans d'aménagement du territoire proposés par les autorités publiques).

- La Commission a récemment mené des réflexions approfondies sur l'environnement et les transports en raison des choix à faire entre les nuisances créées par la congestion du trafic et la réalisation d'une infrastructure dont l'intention est de résoudre ces nuisances, mais qui, en

(5) JOCE L 175 5.7.1985

même temps, peut poser de graves problèmes de cohabitation avec d'autres fonctions de la vie sociale (habitat, travail) et des dommages à l'environnement bâti et naturel. Plus fondamentalement, la sauvegarde de l'environnement implique que le choix entre les modes ainsi qu'entre les différents systèmes possibles pour l'organisation des transports réponde à de nouveaux critères. Dans cette perspective, la Commission envisage d'établir **un schéma directeur à long terme d'infrastructure multimodale** (permettant de passer d'un mode de transport à un autre sans difficultés techniques) et de créer un réseau d'observation et de diffusion des initiatives prises par les villes en matière de maîtrise des transports et de gestion des espaces urbains.

* En ce qui concerne l'énergie, ce sont principalement les **interconnexions électriques** qui soulèvent les principales difficultés d'insertion dans l'environnement. Le paradoxe est cependant que les lignes électriques [illegible] constituent un désagrément visuel de plus en plus inacceptable alors que le développement de lignes d'interconnexion constitue le meilleur moyen d'utiliser de façon optimale les capacités de production existantes et de réduire les émissions atmosphériques polluantes pour l'environnement. Il s'agit donc de choisir les solutions les plus efficaces présentant le moindre impact sur l'environnement. Ce choix devrait être mieux expliqué.

* **L'approche proposée pour les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie doit constituer par elle-même une contribution importante à la protection de l'environnement.** En effet, en favorisant une approche intégrée des différents modes de transport et des interconnexions énergétiques à l'échelle communautaire, elle oriente les choix politiques vers une exploitation optimale des infrastructures disponibles sur le territoire communautaire.

## 5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

**Cinq types d'obstacles se conjuguent pour expliquer la situation actuelle d'insuffisance, sinon d'inexistence, des réseaux transeuropéens.** Faute d'action politique vigoureuse et concertée, rien ne permet d'entrevoir une résorption automatique de ces obstacles. Ceux-ci tiennent pour l'essentiel à des problèmes d'interopérabilité, à un environnement réglementaire insastisfaisant, à des contraintes liées à la dimension concurrentielle et à une absence très généralisée de vision globale à l'échelle communautaire des infrastructures renforcée par une insuffisance de statistiques conçues sur des bases communes. Si l'existence d'une contrainte liée au volume de financement n'est pas établie, les effets combinés des obstacles identifiés tendent à compliquer les solutions à rechercher pour le financement des réseaux transeuropéens.

### 5.1. Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière

**Les travaux menés dans les secteurs des télécommunications et des transports démontrent que la fragmentation des réseaux et leur mode de gestion calqué sur un modèle national conduisent à des obstacles à la prestation transfrontalière de services.**

L'absence d'interopérabilité entre les différents réseaux mis en place par les Etats membres conduit à l'impossibilité de les faire coïncider au-delà des frontières, de les faire fonctionner simultanément ou consécutivement pour qu'elles offrent un service cohérent, satisfaisant et de coût raisonnable à l'utilisateur. Ces difficultés affectent aussi bien les équipements, les installations que les services offerts.

L'utilisateur, qui voudrait recourir aux infrastructures de plusieurs pays pour offrir des services, se heurtera à une multiplicité d'agents et à une tarification fondée sur des paramètres différents.

En matière de **télécommunications**, les principaux obstacles sont de nature administrative et surtout tarifaire. Dans ce domaine particulier, la Commission s'est fixée pour objectif d'amener les opérateurs à orienter leurs tarifs sur les coûts réels, ce qui doit notamment permettre de réduire le prix à payer pour traverser les frontières internes de la Communauté. Elle a l'intention de publier dans le courant du 1er semestre 1991 une Communication sur les questions tarifaires qui proposera un certain nombre de recommandations destinées à accéler cette évolution.

**L'insuffisance de services télématiques paneuropéens** apparaît particulièrement criante dans la perspective du Marché Intérieur, lorsqu'il s'agit de services aussi élémentaires que le courrier électronique ou le videotex.

Des mesures ont déjà été prises, à la suite du Livre Vert de la Commission sur les **télécommunications**, pour fixer les exigences essentielles auxquelles doivent répondre les réseaux, notamment avec la directive sur la fourniture d'un réseau ouvert des télécommunications (ONP)(6) et pour assurer au plan européen la mise en oeuvre d'un programme de normalisation par un nouvel organisme créé à cet effet, l'ETSI.

Un nouveau **Livre vert** récemment adopté par la Commission en matière de **communications par satellites** (7) examine plus particulièrement les mesures à prendre pour garantir l'interopérabilité des réseaux de télécommunications par satellites (VSAT).

Dans certains domaines comme le videotex, les applications transfrontières se heurtent non seulement à la coexistence de normes techniques différentes mais surtout à des dispositions administratives et réglementaires nationales dont l'incompatibilité inhibe le développement de ces applications.

Pour les **radiocommunications avec les mobiles**, où l'incompatibilité des choix techniques nationaux impose à l'usager d'acquérir autant d'équipements terminaux différents que de services nationaux, la production de normes harmonisées, actuellement en cours, devra s'accompagner d'une mise en oeuvre effective au travers d'investissements nouveaux. Les dates d'introduction de ces services paneuropéens sont : 1991 pour la radiotéléphonie mobile, fin 1992 pour la radiomessagerie mobile et pour le téléphone sans fil.

La question reste aussi posée de savoir si les **travaux de normalisation** ont acquis un rythme suffisant pour assurer la compatibilité des réseaux de télécommunications de la Communauté dans un délai raisonnable par rapport à l'établissement du marché intérieur. Ce constat soulève néanmoins le problème de la disponibilité de l'expertise nécessaire dans la Communauté.

En matière de **transports**, les travaux effectués sur la compatibilité technique dans le **secteur ferroviaire**, à l'occasion des travaux sur les liaisons à grande vitesse, ont mis en évidence l'ampleur de la tâche face à une multiplication de spécifications techniques nationales. Ils représentent à cet égard l'exemple-type des situations à éviter. La seule solution immédiatement accessible consiste en la juxtaposition de systèmes différents, ce qui entraîne une extrême complexité des schémas électriques et électroniques et des contraintes importantes de poids et d'encombrement. La réalisation de tels "moutons à cinq pattes" se traduit par des coûts prohibitifs, des

---

(6) JOCE L 192 24.7.1990
(7) Com(90)490 20.11.1990

allongements de délais et une perte d'efficacité qui ne peuvent qu'hypothéquer la capacité concurrentielle du rail en Europe.

Il est en tout cas apparu urgent que la Communauté mette un terme aux développements nationaux actuellement constatés et lance un programme ambitieux de normalisation pour assurer dans un avenir raisonnable la compatibilité des infrastructures et des équipements.

Des situations similaires sont prévisibles dans le transport combiné qui fera l'objet de travaux analogues à ceux menés pour les liaisons à grande vitesse au cours de l'année 1991.

Dans le domaine du contrôle du trafic aérien, l'Europe est dotée de 22 systèmes techniquement incompatibles qui maintiennent ainsi des frontières aériennes inconciliables avec l'espace sans frontières voulu par l'Acte Unique européen.

Il serait donc souhaitable de mettre en place un programme de normalisation technique qui impliquerait toutes les parties intéressées par ces infrastructures. Il devrait notamment avoir pour effet d'empêcher la production de nouvelles normes nationales et de promouvoir l'approche européenne. C'est dans ce sens d'ailleurs que plaide le récent Livre vert de la Commission sur la normalisation européenne (8).

La gestion de bon nombre de réseaux ne prend pas en considération les besoins ou le confort de l'utilisateur et conduit à des situations diverses, comme le double contrôle des titres de voyage sur les lignes ferroviaires internationales, l'absence de systèmes intégrés de réservation ou à une limitation de choix.

### 5.2. L'environnement réglementaire

Deux aspects importants doivent être mentionnés ici : d'une part, les réglementations favorisant la liberté de circulation et le meilleur usage des réseaux et d'autre part celles qui rendent la mise en place de réseaux plus difficile ou plus onéreuse.

- D'une part, les règles nationales affectent la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services dans la Communauté. Elles ont été mises en évidence dans le Livre blanc de la Commission en juin 1985 et ont fait l'objet de mesures proposées par la Commission pour libéraliser ces secteurs.

  Ces mesures concernent aussi bien tous les modes de transport (aérien, routier, maritime, voie navigable, combiné) que les télécommunications et l'énergie (droit de transit pour l'électricité et le gaz).

  Un grand nombre des mesures nécessaires a déjà été adopté par le Conseil et est en cours de mise en oeuvre. D'autres sont encore en discussion au Conseil et devraient être décidées au plus tôt (cfr la section 6.2.2. infra p. 26).

- D'autre part, la mise en place de réseaux transeuropéens se heurte à des difficultés d'ordre juridique, administratif et fiscal considérables, du fait de dispositions nationales différentes les affectant.

  L'exemple d'Eurotunnel est particulièrement illustratif: le montage juridique prévu par le Traité franco-britannique suppose une double concession, l'une de droit français pour la partie du tunnel située en territoire français et l'autre de droit anglais pour la partie située en territoire anglais. Ce montage suppose en fait la duplication de toutes les procédures, qui sont menées par

(8) Com(90)456 8.10.1990

Historical Archives of the European Commission

des sociétés différentes dans chacun des deux pays, non seulement en ce qui concerne la construction et l'exploitation du tunnel mais également pour toutes les opérations financières nécessaires, comme par exemple la récente augmentation de capital des deux sociétés holdings, Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC. Le surcoût qui en résulte en termes de démarches administratives, de délais, de dossiers à présenter, de disparités fiscales etc... est évident.

A défaut de structure européenne actuellement disponible, comme le statut de la société européenne actuellement proposé par la Commission, l'exploitation du tunnel se fera par des entités juridiques séparées, répondant chacune à leur législation et à leur fiscalité propres.

Par ailleurs, la multiplicité et la diversité des procédures administratives, différentes d'un pays à l'autre, en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la mise en place d'infrastructures physiques constituent un facteur de retard et de coût supplémentaire dont il faut également tenir compte, notamment au niveau du financement.

### 5.3. La dimension concurrentielle

La Communauté est fondée sur les principes de la libre concurrence.

Le rôle des Pouvoirs Publics dans la conception et la réalisation d'infrastructures de transports et de formation demeure important.

En ce qui concerne les télécommunications, la séparation des fonctions réglementaires et d'exploitation résultant de l'action de la Communauté permettra d'introduire la concurrence dans ce secteur.

Dans le domaine de l'énergie (électricité et gaz), la réglementation confère à l'autorité publique une influence non négligeable par le biais de la tarification, des autorisations d'investissement et par la réglementation de la concurrence.

Dans ces conditions, le seuil d'intervention des autorités publiques pour les réseaux demeure assez flou. Les conséquences qui peuvent en résulter sont les suivantes :

- en vertu de la répartition des responsabilités entre Pouvoirs Publics et opérateurs économiques, un certain nombre de services demandés par le marché se trouvent naturellement en concurrence et l' intervention des Pouvoirs Publics est susceptible de fausser cette concurrence.

- l'intégration des réseaux, qui passe par l'interopérabilité des systèmes existants ou à créer, serait grandement facilitée par la coopération des acteurs économiques; toutefois, cette coopération ne peut pas déboucher sur une entente entre entreprises qui aurait pour objet ou pour effet de restreindre la concurrence d'une manière incompatible avec le Traité et ceci notamment au détriment des utilisateurs.

Ces questions font actuellement l'objet d'intenses discussions dans le domaine des télécommunications en conséquence de la récente libéralisation intervenue dans ce secteur à la suite de l'entrée en vigueur des directives adoptées dans le cadre du Livre vert sur les télécommunications (cfr le projet de directive concernant les lignes louées et le projet de lignes directrices sur l'application des règles de concurrence dans le secteur des télécommunications, applicables aux opérateurs publics bénéficiant de droits exclusifs ou spéciaux).

Historical Archives of the European Commission

Les autres domaines n'échappent pas plus au respect des règles de concurrence : par exemple, la coopération des producteurs et transporteurs d'électricité de la Communauté en vue d'une meilleure exploitation des capacités de production (souhaitable à tous égards) ne peut pas se traduire par l'élimination de la concurrence entre ces opérateurs.

Dans le domaine des transports, la même problématique se pose aussi bien à l'intérieur d'un même mode (coopération des compagnies aériennes, des compagnies de chemin de fer, tour de rôle des bateliers etc...) que dans les combinaisons de mode (par ex. coopération entre les chemins de fer et les transporteurs routiers).

Dans le domaine des systèmes de paiement, une intégration plus poussée des réseaux présuppose une coopération entre les participants à de tels systèmes. Il en va ainsi, par exemple, pour l'interopérabilité des cartes de paiement. Pour ce qui est des transferts, la Commission insiste, dans sa récente initiative (9), à la possibilité de relier entre eux les centres de compensation. Cette perspective ne pourra être réalisée que moyennant des accords entre les systèmes concernés qui devront respecter les règles de concurrence du Traité CEE. La nécessité apparaît de susciter, dans ce domaine, des initiatives de la part du secteur privé, notamment des établissements de crédit, pour mettre en place des réseaux transeuropéens. Sans attendre les effets de l'Union Economique et Monétaire, il conviendrait de donner aux autorités publiques, notamment aux banques centrales, la possibilité de participer à ces systèmes et de veiller à leur bon fonctionnement; ceci laisse d'ailleurs prévoir un rôle important pour le système européen de banques centrales.

Au total, le souhait d'une plus grande intégration des réseaux qui suppose toujours une plus grande coopération des acteurs trouve sa limite dans l'application des règles de concurrence, indispensable pour assurer que les bénéfices de la libéralisation opérée d'un côté ne seront pas confisqués de l'autre par la constitution d'ententes ou de nouveaux monopoles illicites. Il est donc souhaitable de trouver un équilibre entre les deux impératifs - intégration et concurrence - pour assurer l'émergence des réseaux transeuropéens dont le Marché Intérieur a besoin. Il peut s'avérer nécessaire, dans certains domaines complexes, que les opérateurs sachent en temps utile quelle est l'attitude de la Commission et la publication de lignes directrices, élaborées en consultation avec toutes les parties intéressées, peut aider à créer des bases solides d'une coopération, propice à l'intégration des infrastructures.

### 5.4. Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des infrastructures correspondantes

La Commission a, à plusieurs reprises et dans plusieurs domaines, insisté sur la nécessité d'avoir une vision globale de l'évolution des infrastructures européennes et, plus en amont encore, de l'évolution des besoins. Force est, toutefois, de reconnaître que les infrastructures continuent à être conçues et élaborées sur base d'informations n'intégrant que partiellement la dimension européenne.

Cette situation a été particulièrement mise en évidence, de façon quasi unanime, par les milieux économiques (UNICE, ERT, CLCA, FIEC en particulier) participant à l'audition du 8 octobre 1990, qui ont regretté l'absence de vision globale des besoins d'infrastructures, notamment de transports, à l'échelle du continent européen.

Dans le domaine des télécommunications, on peut relever par exemple la création par la Commission d'un Forum des utilisateurs européens du RNIS pour renforcer la demande et accentuer la pression sur les opérateurs.

---

(9) Com(90)447 24.10.1990

La modification qualitative entraînée par la nouvelle dimension du marché communautaire impose parallèlement une **redéfinition des cadres de conception des infrastructures, dans le respect de la subsidiarité :**

- en premier lieu, il faut **disposer d'instruments de mesures statistiques mieux adaptés**, plus performants, ce qui signifie la mise en place de systèmes d'information statistiques adéquats en termes de méthodes, de normalisation et d' instruments de mesures. Ces systèmes devront s'appuyer sur des réseaux transeuropéens de services télématiques. L'Office Statistique des Communautés constitue le cadre naturel de coordination de ces actions;

- en second lieu, une **prise en compte des grands facteurs affectant l'évolution de l'espace communautaire** du fait de l'achèvement du Marché Intérieur, comme vient de le faire un premier rapport d'étape soumis par la Commission au Conseil (4) préalablement à la présentation d'un rapport complet fin 1991.

Ces tentatives de cohérence sont probablement insuffisantes, compte tenu de l'ampleur des modifications induites par l'achèvement du Marché Intérieur et par la rapidité de l'intégration du continent européen.

### 5.5. La portée des problèmes de financement

#### 5.5.1. Les conditions du financement privé.

Les analyses effectuées ne montrent pas que la contrainte du volume de financement constitue a priori un obstacle à la constitution de réseaux transeuropéens. Le décloisonnement en cours des marchés financiers devrait contribuer à stimuler une telle mobilisation et les groupes financiers s'organisent de plus en plus pour assurer des financements transnationaux. **C'est plutôt dans la rareté des projets d'envergure et économiquement bien étudiés qu'il faut trouver l'absence de mobilisation des fonds privés.**

Toutes les analyses montrent que la logique qui sous-tend les réseaux transeuropéens peut être une logique de marché, puisqu'il s'agit de répondre à des besoins exprimés. **L'existence, sur un projet, de taux de rentabilité satisfaisants facilite incontestablement son financement par des opérateurs indépendants.** Mais la rentabilité ne doit pas toujours s'entendre dans un sens financier étroit. **Les externalités telles que les retombées positives plus générales d'un projet pour les zones concernées** (réduction de l'éloignement, décongestion d'infrastructures existantes, développement économique de certaines régions, localisation d'activités économiques etc...), **doivent être prises en compte. Elles le seront d'autant mieux que le projet est vu dans son ensemble et notamment dans son contexte communautaire global.**

Cette approche ne doit cependant pas faire conclure à l'absence de tout problème en matière financière. En effet :

- **l'importance des risques** pour le secteur privé demeure élevée (engagement à long terme, difficultés d'estimation du revenu potentiel et du coût et de la durée de construction, paramètres macroéconomiques, complexité de l'environnement juridique et administratif, incertitudes de nature politique);

- les réseaux financiers ne sont pas toujours structurés de façon à pouvoir traiter facilement des projets à caractère transeuropéen, d'autant plus que ceux-ci sont généralement tronçonnés sur des bases régionales ou nationales;

EU Archives - European Commission

- l'émergence de projets est souvent retardée, voire totalement inhibée, par **l'absence d'études de faisabilité**, faute de financements disponibles pour ce type d'études.

- le financement indépendant ne peut intervenir dans tous les cas et **l'intervention publique** (éventuellement associée à un apport de capitaux privés) est alors **nécessaire** :

  - lorsque les projets n'offrent **pas une rentabilité financière suffisante**, bien que la rentabilité socio-économique soit établie : ceci peut se produire dans toute la Communauté mais se rencontre plus souvent dans les **régions périphériques** dont la population est moins dense et où l'éloignement des grands centres économiques de la Communauté constitue un handicap majeur.

  - ou du fait d'une **impossibilité de faire payer le service correspondant par l'usager** ( par ex. : il paraît difficile d'installer des péages autoroutiers dans les régions les plus peuplées de la Communauté).

5.5.2. Les réponses communautaires actuelles.

**La Communauté intervient avec ses instruments financiers (budget et prêts)** pour aider à la réalisation de projets qui revêtent parfois un caractère transeuropéen, même si ces projets poursuivent d'autres fins comme le développement régional. L'objectif de la cohésion de la Communauté serait aussi bien servi par le financement de réseaux transeuropéens, susceptibles de réduire l'éloignement des régions des centres économiques actuels et de favoriser le développement d'activités économiques.

Ces **interventions pourraient être plus efficaces si elles s'intégraient clairement dans une politique communautaire pour la mise en place de réseaux.** De vrais schémas directeurs de réseaux européens dans les différents secteurs permettraient des interventions communautaires plus cohérentes. L'adoption attendue d'un schéma directeur pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse de la Communauté constituera un cadre de référence solide pour des interventions financières de la Communauté, lorsque celles-ci sont nécessaires. Ce n'est pas par hasard non plus que l'on constate déjà une focalisation des instruments financiers communautaires sur la réalisation de ce réseau. Dans ce contexte, il faut rappeler le **caractère additionnel des ressources communautaires**, appelées à renforcer les interventions nationales et/ou régionales qui jouent un rôle traditionnellement important dans le développement des infrastructures.

**Dans le domaine particulier des télécommunications, les orientations de la politique communautaire entérinées par le Conseil depuis 1986 ont permis des interventions financières cohérentes basées sur une définition coordonnée des priorités communautaires.**

**Les interventions communautaires actuelles sont les suivantes :**

**(i) En ce qui concerne les Fonds structurels, suite à la réforme de 1988, le FEDER consacrera, pour la période 1988-1993, un tiers des moyens prévus à des infrastructures de base, principalement dans les régions de l'objectif 1 (Irlande, Grèce, Portugal, Espagne principalement) inclus dans les cadres communautaires d'appui et les initiatives communautaires notamment REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM etc...**

Historical Archive of the European Commission

L'aide communautaire (subventions du FEDER) pour les infrastructures majeures de transport et de télécommunications devrait s'élever à 6,8 milliards d'ECUS et à 1,5 milliard d'Ecus pour l'énergie (chiffres en annexe 2).

(ii) En dehors des Fonds structurels, le **budget communautaire** offre, sauf pour ce qui concerne l'énergie, certaines possibilités pour la mise en place de réseaux transeuropéens, en particulier :

- dans le **secteur des télécommunications** avec des programmes comme CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, destinés à renforcer la coopération transeuropéenne entre les acteurs économiques (administrations, entreprises);

- dans le **secteur du transport**, où le Conseil vient d'accepter un programme pluriannuel (1990-1992) dont le montant prévisionnel s'élève à 328 MECUS pour aider au financement d'une série de grands projets européens (études ou travaux) par subvention ou tout autre moyen approprié;

- dans le **secteur de la formation professionnelle**, grâce aux programmes COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; dans le **domaine de la formation à la recherche par la recherche**, grâce au programme SCIENCE et dans nombre de programmes de recherche à frais partagés (DELTA visant le développement des nouvelles technologies appliquées à l'éducation et à la formation);

- dans le domaine de l'**information des petites et moyennes entreprises**, avec les Euro-Info-Centres et le Business Co-operation-NET.

(iii) Les **instruments communautaires de prêts** mobilisent les ressources suivantes et notamment:

- la **Banque Européenne d'Investissement** a prêté, en 1989 seulement, plus de 2800 MECUS à des projets d'intérêt communautaire dans les secteurs du transport, des télécommunications et de l'énergie (chiffres en annexe 3);

- les **prêts CECA** peuvent servir à financer des infrastructures utilisant l'acier, ce qui a permis notamment de financer le TGV Atlantique, le Canal Rhin-Main-Danube et le réseau de distribution de gaz en Grèce.

(iv) En outre, le programme **PHARE** favorisant la coopération avec les pays d'Europe centrale offre déjà certaines possibilités pour le développement de réseaux.

## 6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE : PROJETS PRIORITAIRES PAR DOMAINE D'APPLICATION, MESURES HORIZONTALES ET FINANCIERES

### 6.1. Projets prioritaires par domaine d'application

Les projets qui sont indiqués ci-après ont le plus souvent atteint un certain stade de maturation au sein des services de la Commission et peuvent, dans un certain nombre de cas, avoir fait l'objet de décisions des instances communautaires compétentes. Ces projets peuvent se situer au stade de la recherche et du développement, de l'étude de faisabilité ou de la mise en oeuvre mais ils ont tous pour objet de répondre aux préoccupations exprimées dans ce rapport concernant l'insuffisante mise en place de réseaux transeuropéens. La priorité a été évaluée en fonction des critères établis dans cette Communication ainsi qu'à la lumière des contributions des Etats membres au cours des travaux de coordination et des observations formulées par les milieux économiques.

Historical Archives of the European Commission

6.1.1. Les transports

Alors que les travaux effectués en vue de cette Communication ont révélé l'intérêt d'une approche globale de tous les moyens de transport du fait de leur complémentarité, la Communauté n'a développé des actions que pour certaines infrastructures, malgré la pression de la Commission pour dépasser une telle approche. C'est ce qui explique l'absence de projets dans les domaines portuaires et aéroportuaires, compte tenu du manque de décision du Conseil sur la proposition de la Commission visant à étendre les compétences communautaires à ces domaines.

Toutefois, les discussions menées avec les Etats membres révèlent qu'une majorité d'entre eux souhaitent développer une telle concertation dans la perspective d'une vue plus globale et multimodale.
Dans ce contexte, il convient particulièrement d'encourager l'adoption du programme de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (EURET 1990-1993) visant à optimiser l'exploitation des réseaux de transport et la logistique (tous modes de transport concernés).

6.1.1.1. Transport aérien

La Commission considère que la solution à la congestion du transport aérien passe par des décisions d'unification des systèmes de contrôle. Les mesures prises par la CEAC en avril 1990 ainsi que la création, sous l'égide d'EUROCONTROL, d'un centre unique de gestion du contrôle aérien ne sont pas suffisantes. Bien que la Commission apporte sa contribution à la mise en oeuvre de ces mesures, elle les considère comme une première étape, dans la mesure où elles se limitent à assurer la compatibilité des systèmes nationaux existants. Elle entend donc promouvoir des travaux d'études pour alimenter les décisions complémentaires qui devront intervenir avant 1994.

> Etudes sur un système unifié de contrôle aérien : participation au programme EUROCONTROL PHARE et étude ATLAS (R & D visant à définir une solution permettant la mise en place d'un système unifié utilisant les techniques avancées de télécommunications - 1990-1992).

6.1.1.2. Transport routier

(i) une étude sera effectuée dans le cadre du Comité des Infrastructures sur les perspectives d'avenir d'un réseau autoroutier communautaire à l'horizon 2010 (1991);

(ii) Certains projets sont dès à présent identifiés comme participant directement à l'interconnexion des réseaux actuels. Tel est le cas des projets suivants qui feront l'objet d'un soutien financier communautaire :

- des liaisons routières transpyrénéennes

  - Toulouse-Madrid et Bordeaux-Valence : construction du tunnel du Somport (mise en service en 1995).

  - Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens (mise en service en 1994)

- l'axe du Brenner

(iii) D'autres projets participent au désenclavement de régions périphériques et leur réalisation facilitera l'accès de ces régions aux bénéfices du marché intérieur :

Archive of the European Commission

- **L'axe routier vers l'Irlande** : A5/A55 (liaison entre Crewe et Holyhead au Royaume-Uni)

- **Brindisi - Patras - Athènes**

(iv) Enfin, certains autres projets doivent permettre de **meilleures connexions avec les pays voisins de la Communauté** :

- **Les liaisons scandinaves** :

  * Autoroute Aalborg-Frederikshaven

  * Liaisons du Fehmarn.

- **Athènes - Evzoni - Yougoslavie**

**6.1.1.3. Transport ferroviaire**

(i) L'attention se concentre sur les liaisons à grande vitesse dont le développement prévoit :

- **Liaisons ferroviaires à grande vitesse** (1990-2010):

  * Nord : Paris-Londres-Bruxelles-Amsterdam-Cologne et raccordements vers d'autres Etats membres;

  * Sud : Séville-Madrid-Barcelone-Lyon-Torino-Milano-Venezia et de là vers Tarvisio et Trieste; Porto-Lisbonne-Madrid.

En outre, pour donner à ces liaisons leur pleine dimension communautaire, il convient de procéder à une :

  * Etude des **15 maillons-clés** proposés par le Groupe à haut niveau **sur le réseau ferroviaire à grande vitesse** (fin 1991)

(ii) Le projet suivant s'inscrit dans le contexte du désenclavement :

- **L'axe Dublin-Holyhead-Crewe et l'axe Dublin-Belfast.**

**6.1.1.4. Transport combiné.**

(i) **L'axe du Brenner** (1990-2000)

(ii) **Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil du 12 novembre 1990 sur la mise en place d'un réseau européen de transport combiné** (définition d'un schéma cohérent de lignes et de terminaux etc...) et présentation d'un rapport au Conseil avant le 1er juin 1991.

Ces travaux qui se concentrent sur les modes ferroviaire et routier devront être étendus aux modes fluvial et maritime, ceci notamment au vu de l'intérêt exprimé pour le transport maritime par le Portugal, l'Irlande, le Danemark, la Grèce l'Espagne et la Belgique.

(iii) **Mise à gabarit des axes Royaume-Uni - Benelux - Italie et Allemagne - Espagne - Portugal** (1991-1992)

Historical Archives of the European Commission

**6.1.1.5. Transport fluvial**

La valorisation des réseaux existants passe par des interconnexions particulièrement en France (par ex: une étude sur la liaison Seine-Nord sera réalisée en 1991) et en Allemagne (Mittellandkanal).

**6.1.1.6. Transport maritime**

L'absence de consensus politique (cabotage, compétence en matière d'infrastructures portuaires) pour mener à bien des actions concertées au niveau communautaire empêche l'examen d'une exploitation plus rationnelle des réseaux de transport terrestres. Par exemple, le développement des infrastructures portuaires le long des façades atlantique et méditerranéenne devrait être étudié dans une telle perspective comme dans celle du développement de certaines économies (par ex. Irlande).

- Développement des relations vers l'Irlande

- Etude sur le développement du transport maritime côtier.

6.1.2. Télécommunications et services télématiques

Le développement des services télématiques dépend largement d'un environnement réglementaire favorable et des normes assurant l'interopérabilité (voir infra les mesures restant à prendre). Il appartient aux acteurs économiques de profiter de cet environnement libéralisé pour créer les applications qui répondent à leurs besoins. Par contre, les Pouvoirs Publics peuvent stimuler un certain nombre d'applications concrètes qui permettent une meilleure gestion des affaires communautaires ou des domaines dans lesquels le rôle des pouvoirs publics est prépondérant. C'est dans ce contexte que la Commission préconise la réalisation des projets suivants qui sont classés en trois catégories : les applications, les services et la R & D.

**6.1.2.1. Les applications**

**(a) Assurer le fonctionnement du marché intérieur**

La suppression des frontières physiques, techniques et fiscales entraîne de nouveaux besoins d'échanges d'informations entre les administrations et les opérateurs économiques afin d'assurer une gestion efficace de l'espace sans frontières dans une série de domaines (10). Il s'agit donc de mettre en place les réseaux de services télématiques nécessaires à la réalisation du marché intérieur, par ex: des systèmes d'échanges d'informations entre les institutions communautaires et en particulier avec les Etats membres dans le contexte du processus législatif, des procédures (par ex: les aides d'Etat), des systèmes de notification (par ex: la directive 83/189/CEE), des systèmes d'alerte etc... ainsi que des systèmes d'accès à l'information (banques de données etc...).
L'urgence requiert que toutes les administrations concernées des Etats membres et la Commission s'attellent immédiatement à cette tâche.

Les domaines jugés prioritaires par rapport à la réalisation de l'espace sans frontières sont :

(10) Com(90)473 5.10.1990

CEAC Archives © European Commission

**i) le domaine douanier et la fiscalité indirecte:**

Le développement de systèmes informatiques dans ces domaines requiert des réseaux de communications permettant l'échange électronique de données et de messages entre la Commission et les Etats membres et entre les Etats membres eux-mêmes d'une part et les interfaces nécessaires pour échanger des données entre les administrations nationales et les opérateurs économiques et les banques de données centrales pour fournir l'information douanière et fiscale aux administrations et aux opérateurs d'autre part.

Certains projets sont déjà en cours mais beaucoup reste à faire. Les projets qui suivent sont indispensables en matière douanière :

- TARIC (tarif douanier commun): amélioration des bases de données et mise en place des interfaces nécessaires;
- Mise en place d'un système de communications avancé pour la gestion du TARIC, le contrôle des quotas, les renseignements tarifaires contraignants, l'assistance mutuelle et les échanges d'information;
- Développement du système SCENT pour la transmission électronique de messages relatifs à la lutte contre la fraude;
- Un système de contrôle du transit;
- Un système des contrôles à l'exportation.

En ce qui concerne le développement de systèmes informatiques dans le domaine de la fiscalité indirecte, les Etats membres vont devoir prendre, sur base des orientations dégagées par le Conseil en novembre 1990, les mesures nécessaires pour permettre l'échange de données informatisées par voie télématique et rendre ces systèmes opérationnels pour le 1er janvier 1993. Cela suppose la mise en place dans les plus brefs délais de :

- un réseau télématique pour assurer l'échange rapide d'information entre les administrations nationales pour la TVA;
- un système de contrôle pour le transfert des biens soumis à accises entre entrepôts;
- un système similaire au système SCENT pour les biens soumis à des taxes indirectes pour aider à la suppression ou à la détection de fraudes.

**ii) le domaine vétérinaire et phytosanitaire :**

- SHIFT (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) vise à mettre en place un système intensif d'échanges d'informations entre la Commission, les administrations vétérinaires nationales et les unités d'inspection aux postes frontières pour accélérer les importations de viande et de produits à base de viande;
- ANIMO (Animal Moves Management System) est un système d'enregistrement et de surveillance de tous les déplacements d'animaux dans la Communauté en vue d'assurer la santé animale et du public. Il s'agit d'un système de gestion très important pour les services vétérinaires et il implique une intégration étroite de toutes les administrations concernées dans un système unique.

Historical Archives of the European Commission

* FYSAN (Système pour le suivi phyto-sanitaire) est un système destiné à surveiller les maladies des plantes dans les Etats membres en vue de contrôler ces maladies et d'améliorer la situation phytosanitaire en Europe.

**iii) la circulation des personnes**

Le Conseil européen a demandé l'établissement d'une Convention sur l'exercice des contrôles aux frontières externes de la Communauté. La mise en oeuvre de cette Convention supposera un échange important d'informations ente les administrations nationales concernées. Dès à présent, ce besoin est apparu dans le cadre de l'Accord de Schengen et se met en place, à cet effet, un système spécifique d'échanges d'informations (SIS), préfiguration d'un système à l'échelle communautaire. Bien que la compétence communautaire ne soit pas formellement reconnue, la Commission, compte tenu de l'expertise qu'elle a acquise dans l'exécution de différents programmes, est prête à apporter sa contribution à la mise en place de ces réseaux.

iv) **le domaine statistique :**

* Mise en place d'infrastructures de collecte de données statistiques (projets STATEL et STADIUM) avec les Instituts Nationaux de Statistique des Etats membres;

* Etudes des procédures à mettre en place dans les Etats membres pour l'élaboration et la transmission des données du commerce intracommunautaire vers les systèmes statistiques (Ex. projet COMEDI);

* Développement d'infrastructures pour la gestion, la diffusion et la mise en cohérence des informations de référence utilisées dans les systèmes statistiques (Ex. nomenclatures statistiques).

**Trois programmes existants** sont en cours de redéfinition pour prendre en considération les besoins les plus immédiats liés à la suppression des frontières. Ils offrent une expérience déjà bien établie d'une collaboration entre les administrations concernées et ont permis d'identifier les besoins les plus immédiats et les problèmes à résoudre. Il s'agit de:

- **INSIS** (au niveau des institutions communautaires et des Etats membres) qui requiert le renforcement de la participation active des administrations des Etats membres;

- **CADDIA** qui est directement lié à la gestion de l'espace sans frontières dans les domaines douanier, agricole et statistique;

- **TEDIS**, dont la seconde phase vient d'être adoptée par la Commission, qui offre aux acteurs économiques les moyens de développer des systèmes EDI paneuropéens intersectoriels concernant directement les administrations, les transports et les services financiers. Les succès de Tedis auprès des entreprises révèlent un peu plus les retards généralement accusés par les administrations dans ce domaine.

Digitized by Archive of the European Commission

b) **Amélioration des systèmes de gestion de la circulation routière promue dans le cadre du programme DRIVE :**

Le concept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), développé par le DRIVE Infrastructure Group afin de résoudre les problèmes de circulation routière, a déjà servi de base à deux initiatives concrètes :

(i) Projet **POLIS** lancé en décembre 1989 par plusieurs villes d'Europe visant à développer des systèmes de gestion du trafic urbain (en vue de réduire la congestion et les risques d'accident): études de faisabilité en cours, projets pilote en 1991 et mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

(ii) Projet **CORRIDOR** lancé en septembre 1990 visant à développer des systèmes de gestion du trafic interurbain (prioritairement dans les zones de congestion). Etudes de faisabilité à lancer en 1991. Projets pilotes prévus en 1992 en vue d'une mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

**(c) Les systèmes transeuropéens de paiement**

Sur base des orientations de la Commission, études techniques de faisabilité visant à stimuler par les acteurs concernés la création de réseaux transeuropéens dans le domaine des systèmes de paiement et la réalisation d'interconnexions entre centres de compensation existants (1991).

(d) **Annuaire électronique européen pour le téléphone**

Etude de faisabilité juridique et technique (1991).

**(e) Soutien au développement du marché de l'information**

Projets pilotes (1990) concernant l'interconnexion des systèmes d'information sur le fret routier et l'intégration des bases de données relatives aux normes (programme IMPACT).

**6.1.2.2. Le développement de nouveaux services**

- Développement du réseau numérique à intégration de services (RNIS) sur la base de la recommandation du Conseil sur l'introduction coordonnée du RNIS dans la Communauté européenne. 18 pays de la CEPT, incluant tous les Etats membres, ont maintenant signé un Memorandum of Understanding prévoyant de mettre en place la première phase de la recommandation du Conseil d'ici à 1993 sur la base des normes européennes de télécommunications développées par l'ETSI.

- Définition de projets pilotes sur base des résultats des travaux du Forum des utilisateurs européens du RNIS.

- Développement de services de télécommunications mobiles sur base des recommandations du Conseil et de directives visant la réservation de fréquences en ce qui concerne le téléphone cellulaire (GSM), le téléphone numérique sans fil (DECT) et les services de radiomessagerie (ERMES).

- Mise en place de nouveaux services de télécommunications par satellites conformément aux propositions contenues dans le Livre Vert sur les communications par satellites.

Historical Archives of the European Commission

**6.1.2.3. Recherche et développement**

**(i) Les systèmes télématiques d'intérêt général**

Le programme cadre de recherche et de développement (1990-1994) offre, dans le contexte du programme spécifique en cours de discussion au Conseil sur les systèmes télématiques d'intérêt général la possibilité de définir les besoins nouveaux et les problèmes techniques, la recherche des solutions à ces problèmes et la mise en oeuvre de projets pilotes dans les domaines de la coopération administrative (systèmes nerveux européens), des transports, de la formation et de la médecine.

**(ii) La gestion des transports**

- Programme cadre de recherche et développement : étude ATLAS et programme DRIVE;

- En dehors du cadre communautaire (Eureka), développement du projet PROMETHEUS.

**(iii) Développement des liaisons à large bande**

- Réaliser le programme RACE destiné à définir les scénarios de référence, à assurer la prénormalisation et à évaluer les applications pilotes (échéance 1995).

- Mise en place du réseau METRAN (Managed European Transmission Network) dans le cadre du Memorandum of Understanding de la CEPT en cours d'adoption à la suite de la communication de la Commission sur les autoroutes électroniques (COM(88)341).

**6.1.3. Les interconnexions énergétiques**

C'est aux opérateurs économiques qu'il appartient de définir les projets et leur viabilité économique. La Commission considère qu'un certain nombre de projets à l'étude ou en cours présente un intérêt communautaire élevé, soit qu'ils visent à étendre le réseau existant à de nouveaux Etats membres, soit qu'ils contribuent à renforcer la sécurité d'approvisionnement et l'exploitation optimale des capacités de production. A ce stade, deux domaines d'application prioritaires ont été identifiés.

**6.1.3.1. Les interconnexions électriques**

- Interconnexion République d'Irlande / Royaume-Uni (1995)
- Interconnexion Grèce / Italie (1993)
- Renforcement des interconnexions (1991-1995):
  - France vers Espagne et Portugal
  - France vers Allemagne, Belgique, Italie, Suisse;
  - Italie vers Autriche et Suisse;
  - Allemagne vers Pays-Bas, Danemark et Autriche
- Renforcement des interconnexions intérieures en Allemagne, France, Belgique et Pays-Bas (1991-1995).

**6.1.3.2. Les interconnexions gazières**

- Introduction du gaz naturel en Grèce (1993) et au Portugal (1994);

Archive of the European Commission

- Interconnexions Irlande / Royaume-Uni (1993), France / Espagne-Portugal;

- Projets "Midal" entre Emden et Ludwigshafen (Allemagne) et "Zeepipe" (Belgique) destinés à ouvrir de nouvelles voies de pénétration au gaz norvégien (1991-1993);

- Trois projets en Allemagne pour interconnecter les nouveaux Länder (1991-1993).

- Interconnexions Belgique / Allemagne; Allemagne / Danemark; Danemark / Norvège ("Scanpipe") et Royaume-Uni / Continent.

- Renforcement du gazoduc Transmed (Italie-Tunisie - 1992);

- Interconnexion Italie continentale - Corse - Sardaigne;

- Interconnexion Espagne - Maroc (1995).

6.1.4. La formation professionnelle

La plupart des projets ci-dessous font appel à des services télématiques. Toutes les actions de recherche et de développement technologique prévues par le troisième programme-cadre de recherche et développement (1990-1994) prévoient comme mesures d'accompagnement des actions de formation dont certaines seront réalisées en réseau. Ceci s'applique en particulier au programme spécifique "capital humain et mobilité".

6.1.4.1. Echanges d'information et bases de données.

Les projets proposés concernent tous l'amélioration des échanges d'information à l'échelle communautaire en vue d'assurer la transparence des systèmes de formation, la valorisation des expériences et l'amélioration des méthodes utilisées. Les liens avec les services télématiques sont évidents.

- Développement du réseau Eurydice et de ses capacités de traitement et de transfert d'information entre les Etats;

- Mise en place d'un réseau de même nature sur les systèmes de formation professionnelle en liaison avec le CEDEFOP;

- Développement du réseau électronique EURYCLEE entre les centres de formation initiale et continue pour des échanges d'information et de données entre les professeurs et les élèves dans toutes les langues communautaires;

- Création ou extension des réseaux de bases de données nationales sur les cours de formation, les formations de haut niveau et aux technologies avancées et les programmes de recherche;

- Organisation d'une banque de données accessible en direct pour les organisations publiques et privées sur la correspondance des qualifications professionnelles;

- Mise en place d'un réseau télématique pour les échanges et les bourses des programmes ERASMUS et COMETT, ainsi que les bourses de chercheurs (une bourse des bourses);

Historical Archive of the European Commission

- Création d'une banque de données de demandes de partenariats d'entreprises pour les différentes actions transnationales de formation en liaison avec les programmes COMETT, EUROTECNET et FORCE.

**6.1.4.2. Systèmes d'enseignement à distance.**

- Organiser en réseau les pôles dynamiques de l'enseignement à distance qui sont apparus dans les différents programmes communautaires de formation;

- Réaliser des projets pilotes conjoints et en réseau exploitant pleinement les nouvelles technologies de l'information et de la communication;

- Développer les systèmes d'enseignement et de formation à distance transnationaux qui ont été expérimentés soit sur une base sectorielle, soit sur une base géographique;

- Stimuler le développement de programmes de télévision pour l'éducation et la formation.

## 6.2. Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens

### 6.2.1. L'élaboration de schémas directeurs.

Il s'agit d'une méthode de travail, valable pour les transports, les télécommunications et l'énergie.

Elle consiste à réunir tous les acteurs concernés par un réseau et à rechercher le schéma du réseau le plus approprié à l'échelle de la Communauté pour toutes les parties concernées, tout en cherchant à identifier les difficultés pouvant affecter la réalisation du réseau, sur le plan technique comme sur le plan réglementaire ou administratif.

Cette méthode doit pouvoir être accompagnée de la réalisation d'études approfondies sur les problèmes identifiés, et notamment d'études de faisabilité réalisées à l'initiative conjointe des Etats concernés et de la Commission. Le financement communautaire de telles études se justifie particulièrement dans ce cas.

### 6.2.2. Mise en place rapide des réglementations nécessaires à l'émergence des réseaux transeuropéens

Des mesures réglementaires déjà proposées ou devant être proposées sont encore nécessaires pour assurer le développement des réseaux transeuropéens dans des conditions satisfaisantes.

Toutes ces mesures sont destinées à créer un cadre juridique favorisant à la fois la prestation de services, l'établissement des entreprises et la libre circulation des marchandises, conditions essentielles à la mise en place et au fonctionnement des réseaux transeuropéens.

La liste de ces mesures est reprise en annexe à cette Communication.

### 6.2.3. Le renforcement des programmes de normalisation

Les besoins de normalisation européenne apparaissent considérables si l'on veut assurer à terme l'intégration des infrastructures. Cette tâche essentielle est déjà bien entamée mais demande à être renforcée sous l'impulsion de tous les acteurs

National Archives © European Commission

concernés. Les conséquences suivantes doivent être relevées : la charge de travail qui devrait en résulter pour les organismes européens de normalisation renforce encore la nécessité de décentralisation au travers des organismes associés (ASB) favorisant la pré-normalisation (cfr l'exemple d'Edifact Board pour l'EDI ou de l' AECMA pour l'industrie aéronautique) avec la pleine participation des industriels concernés; d'autre part les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de prendre en considération d'éventuels besoins supplémentaires de financement.

Dans tous les domaines concernés, la normalisation statistique devrait également être renforcée (concepts, méthodes et définitions).

**6.2.3.1. En matière de transports**

- Transport aérien

  * établissement des spécifications techniques concernant les équipements destinés au contrôle aérien et pour l'accès aux marchés publics.

- Transport ferroviaire

  * normalisation à effectuer sur base de la directive "nouvelle approche" pour les matériels et les infrastructures du réseau à grande vitesse.

- Transport combiné

  * Normalisation des containers

  * Initiatives à prendre à la suite des travaux du groupe à haut niveau (juin 1991).

- Transport maritime

  * Normalisation résultant de la directive d'harmonisation technique à proposer.

**6.2.3.2. En matière de télécommunications et de services télématiques.**

Le développement rapide des technologies dans ce domaine impose un rythme soutenu de normalisation et une adaptation permanente des programmes conduits par les organismes européens de normalisation et en particulier l'ETSI. A titre d'exemples, on peut relever les besoins de normalisation suivants :

- Courrier électronique : définition des dernières spécifications techniques;

- Définition d'une masse critique de messages EDI conformes à la norme internationale EDIFACT;

- Videotex :

  * Définition des protocoles d'accès du videotex au RNIS

  * Définition des normes videotex de la 2ème génération

- RNIS :

  * achèvement de la normalisation en cours

  * normes nécessaires pour assurer la migration des applications

Historical Archives of the European Commission

- Satellites : accélérer le travail de normalisation de l'ETSI concernant les équipements de télécommunications par satellites.

- Radiocommunications mobiles : stimulation de la production des normes pertinentes pour les nouveaux systèmes mobiles.

**6.2.3.3. En matière douanière et fiscale.**

Les administrations nationales sont à des niveaux différents de développement dans ce domaine. Il est donc difficile d'assurer l'uniformité de traitement nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur. Les mesures nécessaires à assurer une application uniforme des règles communautaires par les Etats membres devront recevoir un haut degré de priorité dans les mois à venir. Au minimum, la compatibilité des systèmes doit être assurée, ce qui implique :

* une étude immédiate sur l'étendue des problèmes et les recommandations pour les résoudre;

* le développement de messages électroniques normalisés pour l'échange de données utilisant la norme EDIFACT;

* le développement de codes normalisés pour utilisation par tous les Etats membres;

* dans la perspective du développement des échanges avec l'AELE et les pays d'Europe centrale et orientale, la participation au programme PHARE et aux négociations en cours pour assurer la compatibilité requise.

**6.2.3.4. En matière énergétique.**

- Normes des équipements et qualité des produits.

Historical Archives of the European Commission

## 6.2.4. L'octroi d'une déclaration d'intérêt européen

L'intérêt d'une déclaration d'intérêt européen est apparu au cours des contacts que la Commission a eus avec les milieux économiques et particulièrement bancaires.

Cette déclaration pourrait être octroyée selon une procédure communautaire à déterminer, dans des cas bien déterminés et limités en nombre, à un réseau transeuropéen ou à un projet appartenant à un réseau transeuropéen afin de mobiliser les investisseurs potentiels.

Les conditions d'octroi devraient être sévères et ne viser que des projets bien définis et économiquement viables, contribuant au développement de la Communauté et ayant fait l'objet d'études indépendantes de faisabilité et d'impact environnemental positives.

Les conséquences d'une telle déclaration pourraient être triples : (i) réduire l'incertitude politique affectant tout grand projet d'infrastructure par l'engagement qu'elle comporte; (ii) faciliter l'accès au financement sans entraîner une contribution financière automatique de la Communauté; (iii) assurer les investisseurs que la coordination et la coopération administrative nécessaires sont soutenus au plus haut niveau.

La procédure d'octroi et les modalités de consultation devront être précisées.

Une telle déclaration pourrait être valide pour tous les types de réseaux ou de projets transeuropéens.

Cette approche vient de trouver une concrétisation, sous la forme d'une "déclaration d'utilité européenne", dans le programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport (1990-1992) adopté le 20 novembre 1990 par le Conseil.

6.2.5. Une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens avec tous les acteurs.

Au cours de l'audition du 8 octobre 1990, les principaux représentants de l'industrie européenne ont déploré l'absence d'une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens.

Cette réflexion devrait être menée à l'échelle continentale afin de prendre en considération les besoins d'interconnexions avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale avec lesquels de nombreux projets de coopération de la Communauté sont en cours de développement, ainsi que leur prolongement vers les pays méditerranéens.

Cette réflexion doit permettre :

- l'analyse de l'évolution à long terme des besoins de réseaux : ceci suppose la disponibilité de statistiques satisfaisantes et d'analyses prospectives solides;

- l'identification de la nature et de la configuration optimale des réseaux à mettre en place;

- l'implication de toutes les parties concernées par la réalisation concrète de ces réseaux.

L'organisation chargée d'une telle mission d'étude devrait être indépendante des autorités politiques et pouvoir s'autofinancer après une période de démarrage. Elle devrait constituer une enceinte de réflexion à laquelle toutes les parties intéressées et représentatives (pouvoirs publics, utilisateurs, producteurs, consommateurs) pourraient participer. Il est particulièrement important d'impliquer dès le début des réflexions les principaux acteurs qui seront directement liés à l'exploitation des réseaux transeuropéens (par ex: pour les industries à caractère maritime, cela signifie la construction navale, les fabricants d'équipements, les transporteurs maritimes, les responsables d'infrastructures portuaires et ceux des autres modes de transport, les chargeurs).

Historical Archives of the European Commission

## 6.3. Les interventions financières potentielles

La mise en oeuvre et l'application des mesures horizontales citées dans la section précédente devraient favoriser l'émergence de réseaux transeuropéens, la mobilisation de ressources financières indépendantes et l'ajustement des circuits financiers.

En ce qui concerne le financement public et la Communauté en particulier, les solutions suivantes sont à envisager pour aider à surmonter les trois difficultés identifiées précédemment : financement d'études de faisabilité, insuffisance de rentabilité risquant de conduire à un chaînon manquant, financement de projets à caractère transeuropéen dans les régions périphériques visant à réduire l'éloignement de ces régions et à assurer la cohésion.

6.3.1. Les instruments budgétaires.

La Communauté pourrait, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, accorder aux réseaux transeuropéens une priorité de financement pour :

- l'exécution d'études de faisabilité de projets d'intérêt européen s'inscrivant dans la logique des réseaux transeuropéens;

- l'octroi de prêts pour des projets dont la rentabilité est très différée dans le temps;

- des contributions budgétaires aux projets sous la forme la plus appropriée (soutiens directs, bonifications d'intérêts, etc...)

Par ailleurs, il est rappelé que les politiques structurelles contribuent substantiellement à la réalisation de cet objectif dans le cadre et les limites des missions qui leur sont propres.

L'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992 pourrait donner l'occasion de renforcer le caractère prioritaire de la réalisation des réseaux transeuropéens.

6.3.2. Les instruments de prêts BEI et CECA

* La BEI est prête à poursuivre et à étendre le plus largement possible son action en faveur du financement des réseaux transeuropéens, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par l'article 130 du Traité CEE. Cela signifie d'une part qu'elle est disposée à participer, comme par le passé, au financement proprement dit de tels projets en exerçant une influence mobilisatrice sur les milieux financiers. Cela implique aussi qu'elle pourrait faciliter leur émergence et leur développement en intervenant, compte tenu de son expérience, par des initiatives appropriées, dès le stade des études préparatoires ou en contribuant à la mise en place du montage financier optimal. Ce rôle pourrait s'exercer en étroite collaboration avec les acteurs intéressés, en particulier la Commission.

* Les prêts CECA doivent également servir au financement de réseaux transeuropéens dans les limites permises par cet instrument.

## CONCLUSIONS

Le programme présenté par la Commission requiert un suivi permanent de la part de la Commission et du Conseil. Il requiert également des orientations politiques précises de ce dernier et en tout premier lieu l'adoption d'un programme d'actions prioritaires. C'est pourquoi la Commission propose au Conseil d'adopter le projet de résolution ci-joint et en application de cette résolution, de lui faire un rapport régulier sur l'évolution des travaux.

Historical Archive of the European Commission

## ANNEXE 1 : MISE EN PLACE DU CADRE REGLEMENTAIRE

Liste des mesures réglementaires proposées ou devant être proposées qui sont nécessaires pour assurer le développement et l'exploitation des réseaux transeuropéens.

**1. Mesures générales**

Certaines mesures de portée générale sont applicables à plusieurs des domaines concernés :

- Mise en oeuvre des directives pour la passation des marchés publics, en particulier dans les secteurs des télécommunications, des transports et de l'énergie;

- Présentation et adoption de la directive sur la protection des données.

- Propositions relatives à la validité contractuelle et légale des messages électroniques.

- Adoption du statut de la société européenne.

- Proposition de directive fiscale relative à un régime de prise en compte par les entreprises des pertes subies par leurs établissements stables et filiales situés dans d'autres Etats membres.

**2. Dans le domaine des transports**

(i) La majorité des mesures réglementaires dans ce domaine visent le régime du cabotage qui doit être introduit pour tous les modes (transport routier de marchandises et de voyageurs, transport combiné, transport fluvial et maritime). Les propositions sont sur la table du Conseil et doivent être adoptées au plus tôt.

(ii) Des mesures de nature technique sont envisagées afin d'assurer l'interopérabilité, notamment pour :

- le transport ferroviaire

  - A proposer par la Commission : directive "nouvelle approche" sur les exigences essentielles pour assurer la compatibilité des technologies et des infrastructures des trains opérant sur les liaisons à grande vitesse.

- le transport maritime

  - Proposition de directive d'harmonisation technique pour les équipements de navires (11)

(iii) D'autres mesures concernent l'instauration d'une concertation communautaire dans le domaine des infrastructures de transport aérien et de transport maritime (12)

(11) Com(89)266
(12) Com(88)577 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

**3. Dans le domaine des télécommunications**

- Elaboration et adoption des directives d'application de la directive ONP du 28 juin 1990 (6), notamment dans les domaines suivants :

  . lignes louées;
  . services de transmission de données par commutation de paquet et par commutation de circuit;
  . réseau numérique à intégration de services;
  . services de téléphonie vocale;
  . services télex;
  . services mobiles, le cas échéant;
  . sous réserve d'études supplémentaires, nouveau type d'accès aux réseaux et accès au réseau à large bande;

- Harmonisation des procédures de déclaration et d'autorisation pour la prestation de services sur le réseau public de télécommunications en vue d'établir les conditions dans lesquelles la reconnaissance mutuelle des déclarations et des autorisations sera assurée;

- Préparation d'orientations réglementaires concernant les radiocommunications pour les mobiles;

- Elaboration et adoption des mesures visées par le Livre Vert du 14/11/1990 sur les télécommunications par satellites, notamment dans les domaines suivants :

  . la reconnaissance mutuelle des agréments pour les équipements terminaux de communications par satellites;
  . la reconnaissance mutuelle des autorisations pour le réseau de satellites uni-directionnels et bi-directionnels;
  . l'harmonisation des conditions relatives à la fourniture d'un réseau ouvert pour la connexion des réseaux de terminaux de satellites;
  . l'harmonisation des techniques futures déjà identifiées de transmission pour la diffusion par satellites à l'intention du grand public.

**4. Dans le domaine de l'énergie.**

- Mise en oeuvre effective des directives sur le transit;

- Conclusions des réflexions sur l'accès des tiers aux réseaux;

- Etudes et propositions sur la levée des obstacles administratifs et juridiques à la mise en place d'interconnexions;

- procédures de concertation sur l'optimisation de la gestion des réseaux.

Historical Archives of the European Commission

ANNEXE 2

# CONCOURS COMMUNAUTAIRES EN FAVEUR DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE BASE

## CADRES COMMUNAUTAIRES D'APPUI (CCA)
## DES REGIONS " " OBJECTIF N° 1 (1989-93)
## (EN MILLIONS D'ECUS)

| | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS | | | | | INFRASTRUCTURES TELECOM+STAR | INFRASTRUCTURES ENERGIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ROUTES AUTOROUTES | RAIL | PORTS | AEROPORTS | AUTRES | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

ANNEXE 3

Financements de la BEI (prêts individuels et crédits sur prêts globaux) dans la Communauté, en faveur de réseaux d'intérêt communautaire (1)

(montants en millions d'écus)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Réseaux d'intérêt communautaire | 4817.9 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transport | 1334.1 | 3663.6 | 1384.7 |
| . Rail | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| . Route | 1148.4 | 1509.2 | 434.5 |
| . Infrastructures portuaires | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| . Infrastructures aéroportuaires | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| . Centres intermodaux | | 83.1 | 16.4 |
| . Transports urbains | | 35.5 | 35.5 |
| Télécommunications | 269.8 | 1568.4 | 817.0 |
| Transport et distribution d'énergie | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Ensemble des réseaux | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transport | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| . Rail | 399.8 | 1475.9 | 606.8 |
| . Route | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| . Infrastructures portuaires | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| . Infrastructures aéroportuaires | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| . Centres intermodaux | | 83.2 | 16.4 |
| . Transports urbains | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| . Autres | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Télécommunications | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transport et distribution d'énergie | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total de l'activité dans la Communauté | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) non compris 578 millions pour des réseaux localisés en Yougoslavie :
- transport d'électricité : 92 millions
- lignes de chemin de fer : 124.3 millions
- autoroute : 361.7 millions

Historical Archives of the European Commission

# PROJET DE RESOLUTION DU CONSEIL SUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS.

**LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,**

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne,

Considérant que le Conseil européen (Strasbourg en décembre 1989 et Dublin en juin 1990) a demandé que des "lignes directrices" sur les réseaux transeuropéens soient arrêtées avant la fin de 1990 et que le Conseil a demandé à la Commission, par sa Résolution du 22 janvier 1990 *, de lui soumettre dans ce même délai un programme de travail et des propositions de mesures appropriées;

Considérant que la mise en place de l'espace sans frontières et la réalisation des libertés de circulation des personnes, des biens et des services requièrent des réseaux transeuropéens de transports, de télécommunications, d'énergie et de formation professionnelle pour permettre au marché intérieur de déployer tous ses effets bénéfiques;

Considérant que la réalisation de réseaux transeuropéens reliant également les régions périphériques au centre de la Communauté contribuera à la cohésion économique et sociale de la Communauté;

Considérant que les réseaux transeuropéens doivent aussi être conçus dans la perspective du développement harmonieux des relations de la Communauté avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale, et en tenant compte de leur prolongement vers les pays méditerranéens;

Considérant que l'examen effectué par la Commission au cours de l'année 1990, avec l'aide des Etats membres et des opérateurs économiques, a démontré les insuffisances des réseaux existants et la nécessité d'une plus grande concertation pour la conception et l'exploitation optimale des réseaux de demain;

Considérant que les raisons de ces insuffisances ont été identifiées et qu'il convient de les éliminer en prenant les mesures appropriées telles que proposées par la Commission sous la forme d'un programme d'action communautaire;

Considérant qu'il convient que le Conseil adopte ce programme;

Considérant qu'il appartient à la Commission de présenter les propositions complémentaires nécessaires à la mise en oeuvre de ce programme;

Considérant que le programme d'action communautaire ainsi adopté doit faire l'objet d'un rapport annuel de la Commission sur sa mise en oeuvre;

Historical Archives of the European Commission

* JOCE C 27 6.2.1990

ADOPTE LA PRESENTE RESOLUTION :

1. Le Conseil affirme que, au vu du constat effectué par la Commission dans son rapport, la réalisation de l'espace sans frontières intérieures, voulu par l'article 8 A du Traité CEE, doit s'accompagner de la mise à disposition des citoyens, des entreprises et des administrations, de réseaux réellement transeuropéens, c'est-à-dire interconnectés et interopérables dans les domaines des transports, des télécommunications, de l'énergie et de la formation professionnelle.

2. Le Conseil estime que les insuffisances actuelles justifient la mise en oeuvre immédiate d'un programme d'actions. En conséquence, il adopte le programme proposé par la Commission, qui s'articule autour de trois éléments complémentaires et indissociables: des projets prioritaires choisis en fonction de leur contribution au fonctionnement du marché intérieur et au renforcement de la cohésion économique et sociale, des mesures générales destinées à faciliter l'émergence, la réalisation et l'exploitation optimale des réseaux transeuropéens, et des mesures financières.

3. En ce qui concerne les projets prioritaires, sans préjudice des travaux en cours ou décidés, le Conseil invite la Commission à faire les propositions complémentaires pour la mise en oeuvre de ces projets et insiste plus particulièrement, en vue de la réalisation du marché intérieur, sur les principes suivants.

3.1. Dans le domaine des transports, le bon fonctionnement du marché des transports requiert une approche multimodale de l'ensemble des modes de transport permettant l'utilisation optimale des infrastructures et par la même occasion contribuant au renforcement de la protection de l'environnement. Il invite la Commission à poursuivre ses travaux dans les différents secteurs identifiés dans sa communication;

3.2. Dans le domaine des télécommunications et des services télématiques, il invite la Commission à lui faire des propositions avant la mi-1991 pour assurer la mise en place avant la fin 1992 des réseaux de services télématiques nécessaires à la réalisation du marché intérieur, en particulier par l'interconnexion des systèmes d'information des administrations publiques concernées, tout en s'appuyant sur les travaux engagés dans le cadre des programmes existants;

3.3. Dans le domaine énergétique, en vue de parachever le marché intérieur et dans la perspective d'une Charte européenne de l'énergie, il invite la Commission à examiner avec les parties concernées comment les réseaux peuvent être mieux développés et exploités à l'échelle continentale pour assurer l'utilisation optimale des capacités de production et renforcer la sécurité d'approvisionnement de la Communauté;

3.4. Dans le domaine de la formation professionnelle, il invite la Commission à promouvoir avec les Etats membres et les parties concernées l'interconnexion des différents réseaux existants entre tous les acteurs de la formation professionnelle afin de produire tous leurs effets multiplicateurs dans l'ensemble de la Communauté et les autres pays européens.

4. En ce qui concerne **les mesures de portée générale**, et dans le respect du principe de subsidiarité, le Conseil souhaite qu'elles contribuent à créer un environnement favorable à la création de réseaux transeuropéens par tous les acteurs concernés.

4.1. Le Conseil estime que les **mesures réglementaires nécessaires**, énumérées par la Commission en annexe à sa Communication, pour assurer **l'interopérabilité des réseaux et la prestation de services transeuropéens** doivent être adoptées et mises en oeuvre sans délai ou être proposées rapidement par la Commission.

4.2. Le Conseil invite la Commission, en coopération étroite avec toutes les parties intéressées, à procéder à:

- l'établissement régulier, dans la forme la plus appropriée, de **schémas directeurs** de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, des télécommunications et de l'énergie;

- l'établissement d'un **programme annuel de normalisation européenne** nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux et ayant pour effet d'empêcher l'élaboration de nouvelles normes nationales divergentes;

- la **collecte de toutes les données nécessaires** pour évaluer les besoins de réseaux et les difficultés techniques et financières affectant leur émergence en vue d'alimenter les travaux précités.

- **l'établissement d'études de faisabilité** permettant d'identifier les projets d'intérêt européen;

4.3. Le Conseil accueille favorablement le principe d'une **déclaration d'intérêt européen** et invite la Commission à lui **faire des propositions** pour la mise en place d'une procédure communautaire qui permettrait d'accorder une telle déclaration à des projets spécifiques.

5. En ce qui concerne **les mesures financières**, le Conseil estime que les projets doivent être rentables et rappelle qu'il entend **privilégier le financement privé** en créant les conditions les plus favorables pour l'émergence, la réalisation et l'exploitation des réseaux transeuropéens à cette fin. Il considère cependant que des **interventions publiques demeurent indispensables** dans un certain nombre de cas, bien identifiés par la Commission. Ces interventions communautaires revêtent un caractère additionnel. Ceci n'empêche pas que la Communauté accorde, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, une **priorité de financement aux réseaux transeuropéens.** Ce **caractère prioritaire pourrait être renforcé** lors de l'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992.

**6. Il invite enfin la Commission à :**

**6.1. lui présenter dans le courant de l'année 1991 les propositions appropriées permettant la réalisation des demandes précitées;**

**6.2. lui soumettre annuellement un rapport sur la mise en oeuvre des réseaux transeuropéens.**

Archive of the European Commission

## TOWARDS TRANSEUROPEAN NETWORKS

Glossary of abbreviations, acronyms and other terms used in the final report in alphabetical order.

AECMA - European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.

AIM - Advanced Informatics in Medicine in Europe

ANIMO - Animal Moves Management System

ASB - Associated Standardisation Bodies

ATLAS - Air Traffic Control/Air Land System

CADDIA Cooperation on Automation of Data and Documentation of Imports/Exports and Agriculture

CEDEFOP European Centre for the Development of Vocational Training

CEPT - European Conference of Post and Telecommunications Administrations.

CLCA - Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers

COMETT Action Programme of the Community in Education and Training for Technology

CORRIDOR Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites

CSCE - Conference on Security and Cooperation in Europe

DECT - Digital Cordless Telephone Project

DELTA - Developing European Learning through Technological Advance

DRIVE - Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe

ECAC - European Civil Aviation Conference

ECSC - European Coal and Steel Community

EDI - Electronic Data Interchange

EDIFACT Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport

Historical Archives of the European Commission

EFTA - European Free Trade Assocation, Geneva;

EIB - European Investment Bank

ENS - European Nervous Systems

ERASMUS European Community Action Scheme for Mobility of University Students

ERDF - European Regional Development Fund

ERMES - European Radio Messaging System

ERT - European Round Table (Industrial concerns)

ETSI - European Telecommunications Standards Institute

EUREKA European Research Coordination Agency

EURO-CONTROL European Air Traffic Control Organisation

EUROTECNET European Technical Network

EURYCLEE Project for an Electronic Network between basic and advanced training centres for information and data exchange between teachers and pupils in all Community languages.

EURYDICE Education Information Network in the European Community

FIEC - European Construction Industries Federation

FORCE - Continuing Vocational Training

FYSAN - System for Plant Health Monitoring

GSM - Cellular Telephones Project

IMPACT- Information Market Policy Actions

INSIS - Interinstitutional Integrated Services Information System

INTERREG Community Initiatives Concerning Border Areas

IRIS - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

ISDN - Integrated Services Digital Network

LINGUA- Promotion of the Teaching and Learning of Foreign Languages in the EC

Historical Archives of the European Commission

METRAN- Managed European Transmission Networks

ONP - Open Network Provision

PCRD - Framework Programme on Research and Development

PETRA - Action programme for the training and preparation of young people for adult and working life.

PHARE - Poland and Hungary Aid to Economic Recovery

PHARE - Eurocontrol project on linking ground based control and on board flight management systems.

POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (through road transport informatics between European cities)

PRISMA- Community initiative concerning the improvement in tendering for services by businesses in Objective 1 regions(ERDF)

PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiuency and Unprecedented Safety

RACE - Research and development programme on Advanced Communications technologies for Europe.

REGEN - Community initiative aimed at improvement of energy infrastructures in the peripheral regions

SCENT - System Customs Enforcement Network

SCIENCE Plan to stimulate the international cooperation and interchange needed by European research scientists.

SHIFT - System for Animal Health Inspection at Frontier Posts

SIS - Specific Infomation Exchange System (Schengen Agreement)

STAR - Special Telecommunications Actions for Regional Development

TARIC - Customs Integrated Tariff

TEDIS - Trade Electronic Data Information Systems

TELEMATIQUE Community initiative concerning the development and improvement of services provided on telecommunications networks in ERDF Objective 1 regions.

UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe

VSAT - Very Small Aperture Terminals

Historical Archive of European Commission

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES
---
Secrétariat Général

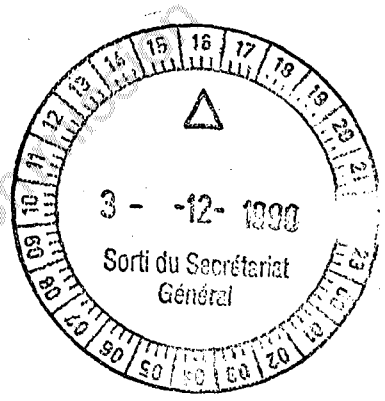
COM(90)585/2

(VERSION REVISEE I :
suite à la réunion spéciale des
Chefs de Cabinet du 29/11/90)

Bruxelles, le 3 décembre 1990

0/336/90

O.J. 1038 - point 9




# TEXTE D

VERS DES RESAUX TRANSEUROPEENS

POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

---

Communication de M. BANGEMANN

Historical Archives of the European Commission

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME FLESCH, MM. BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW,

# AUF DEM WEG ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

## EIN GEMEINSCHAFTLICHES AKTIONSPROGRAMM

Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Parlament

Entwurf

Historical Archives of the European Commission

INHALT

Seite

Einleitung.....3.

1. ARBEITSRAHMEN.....4.

1.1 Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat.....4.
1.2 Durchführung der Ratsentschließung.....5.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION.....5.

2.1 Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen.....6.
2.2 Probleme bei der Teilung der Verantwortungen.....6-7.
2.3 Der Beitrag der Gemeinschaft.....7.

3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE.....8.

3.1 Die geographische Dimension.....8.
3.2 Die inhaltliche Ausgestaltung.....9.

4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN.....10.

5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR..11.

5.1 Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit.....12.
5.2 Der Rechts- und Verwaltungsrahmen.....13.
5.3 Die wettbewerbspolitische Dimension.....14.
5.4 Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Entwicklung der Infrastrukturnachfrage und entsprechender Infrastrukturen.....15.
5.5 Die Tragweite der Finanzierungsprobleme.....16-18.

6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS : VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH, HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN.....18.

6.1 Vorrangig Projekte nach Anwendungsbereich.....:.18-27.
6.2 Die Maßnahmen zur möglichen Beschleunigung der europäisch weiten Netze.....28-31.
6.3 Die möglichen finanziellen Interventionen .....31-32.

ANLAGE 1: Rechtliche Begleitmaßnahmen.....34-35.
ANHANG 2 : Beitrag EFRE.....36.
ANHANG 3 : Beitrag EIB.....37.
Entwurf Entschließung des Rates.....38-40.
Glossar.....41.

Historical Archive of the European Commission

Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur

Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm

Einleitung

Der Binnenmarkt, der sich aufgrund der Leitlinien des Kommissionsweißbuchs vom Juni 1985 und der Vorschriften der Einheitlichen Europäischen Akte auf dem Wege der Vollendung befindet, wird seine volle wirtschaftliche und soziale Wirkung nur dann entfalten, wenn für den freien Waren-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr in einem Raum ohne Binnengrenzen die notwendigen transeuropäischen Netze (materielle Infrastrukturen, Dienstleistungen und Regelungen) bestehen.

Diese Notwendigkeit stellt sich insbesondere in den vier Bereichen Verkehr, Telekommunikation, Energie und Berufsbildung. Die mit den Mitgliedstaaten im Laufe des Jahres 1990 durchgeführten Vorarbeiten haben weitgehend bestätigt, daß die fehlenden transeuropäischen Netze ein akutes Problem darstellen. Die einmalige Befragung der interessierten Wirtschaftskreise im Oktober letzten Jahres hatte im übrigen ausgereicht, um jeden diesbezüglichen Zweifel auszuschalten. In dieser Frage sind nämlich alle der einhelligen Ansicht, daß die Vorteile des großen Marktes sowohl von einem günstigen Rechts- und Verwaltungsrahmens auch von Infrastrukturen und Dienstleistungen abhangen, die die Freizügigkeit wirkungsvoll gewährleisten.

Die Kommission hat dem Rat im Juli 1990 bereits einen Zwischenbericht übermittelt(1). Sie ist nun in der Lage, eine Mitteilung in Form eines gemeinschaftlichen Aktionsprogramms für die Verwirklichung der transeuropäischen Netze vorzulegen.

Diese Mitteilung entspricht den Wünschen des Europäischen Rats von Straßburg (Dezember 1989) sowie des Europäischen Rats von Dublin (Juni 1990) und der Ratsentschließung vom 22. Januar 1990(2).

Nachdem a) die Gründe dargelegt werden, warum der Aufbau europaweiter Netze Priorität erlangen sollte, b) die Merkmale der Unzulänglichkeiten bei den Infrastrukturen herausgearbeitet werden, c) die Bedeutung der Umweltdimension dargelegt wird, d) die prinzipiellen Hindernisse für den Aufbau europaweiter Netze entfaltet und e) die finanziellen Probleme analysiert werden, schlägt die Kommission vor :

- ein Aktionsprogramm, welches die Realisierung vorrangiger Netze oder Projekte umfaßt, die Annahme von finanziellen Leitlinien sowie eine Reihe von allgemeinen Begleitmaßnahmen, die den Aufbau europaweiter Netze beschleunigen sollen ;

- eine Ratsentschließung für die Annahme dieses Aktionsprogramms

Historical Archives of the European Commission

(1) KOM(90)310 vom 19.7.1990
(2) ABl. Nr. C 27 vom 6.2.1990

1. ARBEITSRAHMEN

1.1. Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat

Die Idee einer dringenden Denkübung über ein prioritäres Aktionsprogramm ist von den Gemeinschaftsorganen wiederholt angesprochen worden.

1.1.1. Nachdem sich die Minister im zweiten Halbjahr 1989 Gedanken über die Europäischen Infrastrukturnetze gemacht hatten, bezeichnete der Europäische Rat (Dezember 1989 und Juni 1990) dieses Thema als einen Gegenstand von europäischem Interesse und organisierte dementsprechend die weiteren Arbeiten:

"Besonderer Vorrang müßte dem Ausbau und der Verknüpfung transeuropäischer Netze eingeräumt werden, und zwar insbesondere im Bereich der Kontrolle des Luftraums, der Verbindung der wichtigsten Ballungsgebiete in der Gemeinschaft durch Breitband-Telekommunikationsnetze, der hochleistungsfähigen terrestrischen Verbindungen sowie im Bereich der Energieverteilung. Der Europäische Rat ersucht die Kommission, geeignete Maßnahmen vorzuschlagen und dabei die Möglichkeit zu berücksichtigen, diese Maßnahmen unter besondere Beachtung der Randgebiete im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen".

An diese Schlußfolgerungen erinnerte am 26. Juni 1990 der Europäische Rat in Dublin, der darum gebeten hat, " daß vor Ende des Jahres 1990 Leitlinien erlassen werden".

1.1.2. Die Kommission nahm bereits im Dezember 1989 eine Mitteilung unter dem Titel "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur: Ziele und Anwendungsmöglichkeiten"(3) an, in der sie die Probleme im Zusammenhang mit der Anpassung der Infrastrukturen an die neue Dimension des Gemeinschaftsmarktes darlegte und die Ansicht vertrat, "daß der Entwicklung eines transeuropäischen Netzes im Bereich Transport, Energie, Telekommunikation und Bildung eine besondere Bedeutung beigemessen werden muß. Berücksichtigt werden müssen dabei die Kommuniktionsfähigkeit und die Möglichkeit der Verbindung untereinander".

1.1.3. Vor dem Hintergrund der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates und der Kommissionsmitteilung forderte der Rat (Januar 1990) die Kommission für die vier von ihr vorgeschlagenen Anwendungsbereiche auf,

"ihm vor Ende 1990 - unbeschadet der Arbeitsaufteilung im Rat je nach Zusammensetzung - ein Arbeitsprogramm und Vorschläge für geeignete Maßnahmen zu unterbreiten und dabei die Möglichkeit einer Ausdehnung dieser Aktionen auf die gesamte Gemeinschaft zu berücksichtigen..... Die Kommission wird im Laufe des ersten Halbjahres 1990 einen ersten Zwischenbericht vorlegen".

(3) KOM(89)643 vom 18.12.1989

Historical Archives of the European Commission

1.2. Durchführung der Ratsentschließung.

Die Kommission hat im Laufe des Jahres 1990 auf drei Ebenen Informationen und Reaktionen gesammelt und insbesondere auf der Grundlage des Zwischenberichts vom Juli 1990 den Infrastrukturbedarf in den vier Anwendungsbereichen veranschlagt. Hierbei stützte sie sich:

- auf die Mitgliedstaaten im Rahmen einer aus einzelstaatlichen Koordinatoren bestehenden Diskussionsgruppe, deren Bildung vom Rat beantragt worden war. Die Gruppe hat auf Initiative der Kommission sechs Sitzungen gehalten. Die einzelstaatlichen Koordinatoren haben nicht nur an diesen Sitzungen teilgenommen, sondern darüber hinaus sehr häufig schriftliche Beiträge vorgelegt, die für die weiteren Arbeiten und besonders für das Herausarbeiten der Projekte sehr nützlich waren (insbesondere Frankreich, das Vereinigte Königreich, Spanien, Griechenland, Portugal, Irland, die Niederlande und Dänemark);

- auf die beteiligten Wirtschaftsträger, im wesentlichen also auf die europäischen Verbände, die die von den transeuropäischen Netzen als Anbieter oder Nachfrager betroffenen Industrie- und Dienstleistungssektoren am ehesten repräsentieren. Diese Wirtschaftskreise wurden das ganze Jahr über konsultiert und insbesondere anläßlich einer informellen Anhörung am 8. Oktober 1990 in Anwesenheit der Kommissionsdienststellen und der einzelstaatlichen Koordinatoren;

- auf die in den Sondergremien der Gemeinschaft durchgeführten Arbeiten über die Schaffung oder Verbesserung der transeuropäischen Netze. Diese vom Rat in den vier Anwendungsbereichen beschlossenen und zum Teil noch nicht abgeschlossenen Arbeiten dienen dazu, den bereits durchgeführten oder bevorstehenden Maßnahmen soweit Rechnung zu tragen, daß Überschneidungen vermieden werden.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION

Infrastrukturprognosen für den Raum ohne Binnengrenzen müssen sich auf den Infrastrukturbedarf des künftigen Binnenmarkts stützen. Die gemeinschaftliche Veranschlagung dieser Infrastrukturnachfrage besteht aber nicht lediglich in einer Addition des auf einzelstaatlicher Ebene veranschlagten Infrastrukturbedarfs. Das Subsidiaritätsprinzip erlaubt es, die Gemeinschaftsdimension besser zu erkennen, dies gilt auch für die an der Konzeption und Realisierung beteiligten Wirtschaftsträger. Diese bietet im übrigen zahlreiche Vorteile, die zur Entstehung transeuropäischer Netze beitragen können. Diese Feststellung entspricht auch der im Dokument "Europe 2000: les perspectives de développement du territoire communautaire"(4) dargestellten Situation, derzufolge der Druck auf einen abgeschotteten und anfälligen europäischen Raum zunimmt und ein in sich geschlossener Bezugsrahmen geschaffen werden muß, der Informationen über die Entwicklung der gesamten Gemeinschaft liefert.

2.1. Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen

(4) KOM(90)544 vom 16.11.1990

Im Weißbuch vom Juni 1985 wurde die Verwirklichung der vier Grundfreiheiten als Ausgangspunkt für ein umfassendes und ausgewogenes Konzept in allen beteiligten Sektoren gewählt. Inzwischen wird generell die Auffassung vertreten, daß die wirtschaftlichen Wirkungen der tatsächlichen Umsetzung dieser Grundfreiheiten weitgehend von Infrastrukturen abhängen, die im Hinblick auf einen stärkeren Zusammenhalt die Möglichkeit zu leichterer Kommunikation, zu Zeitersparnis und zur Überwindung geographischer Entfernungen bieten.

Nur durch eine engere wechselseitige Verbindung aller Komponenten des Gemeinschaftsraums wird es nämlich möglich sein, umfassend an der Gemeinschaftsdimension mitzuwirken und an den von der Aufhebung der Grenzen erwarteten Gewinnen teilzuhaben.

Für diese Notwendigkeit sprechen vier weitere Gründe:

- die voraussehbare und zum Teil bereits eingetretene Zunahme des von materiellen, technischen und bald auch steuerlichen Schranken befreiten innergemeinschaftlichen Handels (volumenmäßiger Effekt);

- die notwendig gewordene Anpassung der bestehenden Infrastrukturen und Dienstleistungen an die neue Marktdimension durch Schaffung der erforderlichen Verbindungen (Vernetzungserfordernis);

- die unbedingte Berücksichtigung der Gemeinschaftsdimension bei der Konzipierung und Entwicklung der künftigen Infrastrukturnetze (dimensionaler Effekt);

- das wachsende Erfordernis von qualitätsorientierten Dienstleistungen für den gesamten europäischen Raum (Qualitätserfordernis).

- die Notwendigkeit einer Annäherung aller Bestandteile des Gemeinschaftsraums (Kohäsionserfordernis).

## 2.2. Probleme bei der Teilung der Verantwortungen

### 2.2.1 Die Aufgabe der öffentlichen Hand

Infrastrukturen wurden aus Kompetenzgründen von jeher auf nationaler oder regionaler Ebene geplant und entwickelt, was aus gemeinschaftlicher Sicht zu einer Fragmentierung der Infrastrukturnetze geführt hat. Aufgrund der neuen Marktdimension aber müssen diese Infrastrukturnetze nun in einen über den europäischen Kontinent hinausgehenden Gemeinschaftsrahmen gestellt werden. Die erforderliche infrastrukturelle Integration setzt voraus, daß auf jeder (lokalen, regionalen, nationalen, gemeinschaftlichen...) Entscheidungsebene die anderen Entscheidungsebenen berücksichtigt werden, sofern die Projekte dies rechtfertigen. Dies muß aber eine verstärkte Konzertierung der Entscheidungsträger auf den verschiedenen politischen Ebenen nach sich ziehen. Diese Konzertierung muß in den entsprechenden Gremien optimiert und so funktionell wie möglich gestaltet werden.

Archives of the European Commission

2.2.2. Die Verantwortung der Wirtschaftsträger

Obwohl die öffentliche Hand bei der Planung und häufig auch bei der Verwirklichung von Infrastrukturen eine tragende Rolle spielt, darf doch die in zunehmenden Maße wichtige Rolle der Wirtschaftsträger bei der Initiierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten nicht übersehen werden. Die technologisch bedingte wachsende Diversifizierung des Angebots weckt immer mehr das Interesse der Wirtschaftsträger. Dieses Interesse steht aber in unmittelbarer Beziehung zur Entwicklung entsprechender Märkte, setzt also damit ein verstärkte Beteiligung der Benutzer voraus. Der neue Begriff der "Servicegebühren", der besagt, daß der Benutzer durchaus bereit ist, für Qualitätsleistungen zu zahlen, dürfte dieser Tendenz noch Aufwind geben, weil auf diese Weise die private Infrastrukturfinanzierung erleichtert wird.

Die Entwicklung transeuropäischer Netze hängt also gleichermaßen von der Einzelinitiative unabhängiger Wirtschaftsträger und von der Eigeninitiative der öffentlichen Hand ab. Ein Beweis hierfür ist im übrigen die häufig zu beobachtende partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Ebenen.

2.3. Der Beitrag der Gemeinschaft

Die gemeinschaftsweite Berücksichtigung der Infrastrukturprobleme bietet mehrere entscheidende Vorteile. Die Befragung der Wirtschaftsträger hat aber gezeigt, daß diese Vorteile gegenwärtig nicht hinreichend genutzt werden. Die Gemeinschaft kann nämlich:

- dank einer globalen Sichtweise helfen festzustellen, welche bestehenden oder geplanten Projekte von Gemeinschaftsinteresse sind;
- die optimale Nutzung der bestehenden Netze fördern;
- die Annahme von Normen fördern, die die Interoperabilität zwischen den Netzen gewährleisten
- die gemeinsame Vorlage grenzüberschreitender Projekte fördern;
- die Aufstellung von Leitschemata für eine mittel- und langfristige Strategie der Infrastrukturentwicklung und die optimale Nutzung des europäischen Raums fördern;
- eine stärkere Berücksichtigung des mit Blick auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt notwendigen Gleichgewichts zwischen den zentralen und peripheren Gebieten der Gemeinschaft fördern;
- die wirtschaftliche Auswirkung der Infrastrukturnetze auf die durch sie erschlossenen Regionen erhöhen;
- bei der Rentabilitätsanalyse der Projekte dem Interesse dieser Projekte für die gesamte Gemeinschaft Rechnung tragen;
- einen Koordinierungsrahmen für die zur Veranschlagung des Netzbedarfs notwendigen Statistiken bieten;

Historical Archives of the European Commission

- den Blick für die Perspektive öffnen, daß sich die Gemeinschaftsnetze auf den europäischen Kontinent, insbesondere auf die EFTA-Länder und Osteuropa erstrecken und ebenso eine Verlängerung in dritte Mittelmeerländer ermöglichen;

- neue Synergien zwischen den Regionen verschiedener Staaten und zwischen verschiedenen Industriesektoren fördern;

- zur Finanzierung von Projekten von gemeinsamem Interesse mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Instrumente beitragen oder eine solche Finanzierung vervollständigen.

## 3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE

### 3.1. Die geographische Dimension

Vorrangiges Ziel sind Infrastrukturnetze, die dem schnell wachsenden innergemeinschaftlichen Handel im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes gerecht werden. Im Rahmen dieser Priorität, die zunächst einmal die Infrastrukturen im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft betreffen, ist darauf zu achten, daß ein besseres Gleichgewicht zwischen den zentralen und den peripheren Gebieten der Gemeinschaft hergestellt wird, damit die Randgebiete ebenfalls von den Vorteilen des Binnenmarkts profitieren. Ein ausgedehnteres und engmaschigeres Infrastrukturnetz wirkt sich auf den für die Randgebiete und die zentralen Gebiete der Gemeinschaft gleichermaßen wichtigen Zusammenhalt aus.

Die Infrastrukturprobleme beschränken sich aber naturgemäß nicht auf den Gemeinschaftsraum. Die infrastrukturelle Integration ist ein Gebot, das für den gesamten europäischen Kontinent gilt:

- Die Ausdehnung der Grundsätze der Freizügigkeit auf die EFTA-Länder, über die gegenwärtig verhandelt wird, setzt voraus, daß die gemeinschaftlichen Infrastrukturprojekte auf diese Ausdehnung zugeschnitten sind. Die akuten Transitprobleme zwischen Österreich und der Schweiz im Verkehrs- und im Energiesektor bedürfen aus dieser Sicht einer noch dringenderen Aufmerksamkeit.

- Die neuesten Entwicklungen in den mittel- und osteuropäischen Ländern, die ihren Niederschlag in zunehmend hochgesteckten Vereinbarungen finden, sind Grund genug, um den enormen Infrastrukturbedarf dieser Länder im Hinblick auf ihre Integration mit der Gemeinschaft und den EFTA-Ländern zu befriedigen. Die jüngsten Orientierungshilfen der Kommission hinsichtlich einer "Europäischen Energiecharta", die mit dem niederländische Memorandum während des Europaischen Rates in Dublin vorgelegt und während des Pariser KSZE-Gipfels präzisiert wurden, sind in diesem Kontext zu sehen. Darüberhinaus ist die geographische Lage Jugoslawiens von besonderer Bedeutung für den Transitverkehr und die Energiebeförderung.

  Im übrigen wird die Entwicklung der Beziehungen mit dritten Mittelmeerländern die Erforschung von Möglichkeiten der Interoperabilität erfordern, insbesondere im Energie und Telekommunikationsbereich.

Historical Archive of the European Commission

### 3.2. Die inhaltliche Ausgestaltung

Die Gemeinschaft sollte sich stärker mit mehreren wichtigen Aspekten der transeuropäischen Netze befassen und hierbei alle integralen Bestandteile eines Netzes berücksichtigen: die Übertragungs- und Umschalteinrichtungen, wie Streckenführung und Knotenpunkte, die Terminals, den im Rahmen der Infrastruktur angebotenen Service sowie den Rechts- und Verwaltungsrahmen. Die im Laufe der Arbeiten festgestellten Infrastrukturmängel deuten darauf hin, daß die transeuropäischen Netze in vier Hauptrichtungen entwickelt werden müssen:

#### 3.2.1. Erhöhte europäische Nutzung der bestehenden Netze

Die bestehenden einzelstaatlichen Infrastrukturnetze wurden nicht für den heutigen bedeutenden Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen, was zur Folge hatte, daß einerseits Verbindungen fehlen und andererseits Vorschriften diesem Warenverkehr entgegenwirken.

- Die Zunahme des innergemeinschaftlichen Handels setzt daher voraus, daß die in den bestehenden Infrastrukturnetzen fehlenden Bindeglieder eingesetzt und Engpässe überwunden werden. Hier müssen die bestehenden Netze miteinander verbunden oder neue Netze angelegt werden.

- Sollen diese Netze optimal genutzt werden, so müssen prohibitive einzelstaatliche Regelungen abgeschafft und gegebenenfalls eine harmonisierte Regelung erlassen werden.

- Die historisch bedingten unterschiedlichen Wirtschaftsstrukturen innerhalb der Gemeinschaft müssen durch das Bemühen um eine kohärente und möglichst komplette Installation der Infrastrukturnetze im gesamten Gemeinschaftsgebiet ausgeglichen werden. Dies ist insbesondere wichtig für den Bereich der Gasversorgung, für bestimmte Verkehrsträger (Autobahn, Schiene) und die Telekommunikationsdienste.

#### 3.2.2. Konzipierung der Netze von morgen

Die technologischen Entwicklungen und die zunehmende Internationalisierung des Handels stellen die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten vor die Aufgabe, die Netze von morgen in allen Anwendungsbereichen durch Zusammenarbeit und gegenseitige Absprache zu entwickeln. Dieser Grundsatz gilt ebenso für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Eisenbahnverkehr und den Beziehungen zwischen dem See- und dem Landverkehr wie für die Breitbandverbindungen, die Flugsicherung,den Energieaustausch und die Bildung. Die Entwicklung von Vernetzungsmöglichkeiten mit den mittel- und osteuropäischen Ländern gehört praktisch ebenfalls in dieses Konzept.

#### 3.2.3. Die Kommunikationsknoten

Die Bedeutung der Knotenpunkte in den transeuropäischen Netzen muß erst noch in einen europäischen Kontext gestellt werden. Denkt man an die künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den großen Städten Europas (Intercity-Netze) und an die Entwicklung des kombinierten Verkehrs (Umschlagterminals), so kommt den Knotenpunkten in den Personen- und Güterverkehrsnetzen eine herausragende Bedeutung zu.

Archival Archives of the European Commission

3.2.4. Förderung des Service an den Endverbraucher

Infrastrukturen als solche sind nur sinnvoll, wenn gleichzeitig ein Service angeboten wird. Dieser Service muß ebenso wie die Infrastrukturen transeuropäisch angelegt sein und den Bedürfnissen der Benutzer optimal Rechnung tragen. Hierfür sind möglicherweise ein auf diese Dimension zugeschnittenes Management oder ein spezifischer Service notwendig (z.B. Reservierungssysteme, Fakturierungssysteme, Tarifierung, Berücksichtigung der anderen Sprachen, Energietauschbörsen).

4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN

Die Infrastrukturen zur Schaffung transeuropäischer Netze werfen grundsätzlich keine anderen Probleme als bei der Konzipierung und Realisierung aller materiellen Infrastrukturen auf, insbesondere im Verkehrs- und im Energiesektor. Hierfür sind im wesentlichen die Mitgliedstaaten und ihre Gebietskörperschaften verantwortlich, auch wenn der Umweltschutz eine Komponente der anderen Gemeinschaftspolitiken darstellt.

Um die Verantwortungen in diesem Bereich zu teilen, kann die Gemeinschaft allgemeine von den Mitgliedstaaten zu befolgende Grundsätze aufstellen und eingehende Überlegungen anstellen:

- Die Richtlinie des Rates 85/337/EWG(5) hat einen allgemeinen Gemeinschaftsrahmen geschaffen, um zu gewährleisten, daß die natürliche Umwelt bei nationalen und regionalen Infrastrukturvorhaben durch eine UmweltVerträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen oder privaten Projekten berücksichtigt wird. (Diese Richtlinie könnte demnächst auf andere Politiken, Programme und Pläne wie die regionalen Entwicklungsprogramme, die staatlichen Wirtschaftsprogramme und Raumordnungspläne ausgedehnt werden).

- Da zwischen der durch Verkehrsballungen entstehenden Umweltbelastung und der Verwirklichung einer Infrastruktur gewählt werden muß, durch die diese Belastung beseitigt werden soll, die aber gleichzeitig ernste Problem für das soziale Leben (Wohnen, Arbeiten) mit sich bringen und Schäden in der bebauten und natürlichen Umwelt verursachen kann, hat sich die Kommission eingehend mit dem Thema Umwelt und Verkehr befaßt. Grundsätzliche Voraussetzung für den Umweltschutz ist, daß bei der Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und möglichen Verkehrssystemen neue Kriterien angewandt werden. Deshalb beabsichtigt die Kommission ein Leitschema für eine langfristige multimodale Infrastruktur (erlaubt den Wechsel der Transportträger ohne technische Probleme) aufzustellen. Außerdem meint sie, daß die von den Städten im Bereich der Verkehrskontrolle und der Verwaltung der städtischen Räume ergriffenen Initiativen von verschiedenen Stellen aus beobachtet und bekannt gemacht werden müssen.

- Im Energiesektor ist besonders die grenzüberschreitende Vernetzung der einzelnen Stromsysteme für die Umwelt problematisch. Paradoxerweise stellen nämlich gerade die Überlandleitungen eine visuelle Belastung dar, die sich immer schwieriger akzeptieren läßt. Dabei ist die Schaffung eines transeuropäischen Verbundsystems durch die Installation derartiger Leitungen das beste Mittel, um die bestehenden Produktionskapazitäten optimal zu nutzen und die umweltbelastenden atmosphärischen Emissionen herabzusetzen. Folglich müssen die wirkungsvollsten Lösungen, die gleichzeitig am umweltverträglichsten sind, gewählt werden. Diese Wahl müßte gleichzeitig besser erklärt werden.

(5) ABl. Nr. L 175 vom 5.7.1985

Historisches Archiv der Europäischen Kommission

* Die für die europaweiten Verkehrs- und Energienetze vorgeschlagene Lösung muß einen bedeutenden Beitrag zum Umweltschutz leisten. Wird nämlich einer Lösung der Vorzug gegeben, die die verschiedenen Verkehrsträger und die Energieverbindungen auf Gemeinschaftsebene integriert, dann wird die politische Wahl auf eine optimale Nutzung der im Gemeinschaftsgebiet verfügbaren Infrastrukturen gelenkt.

## 5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

Warum die heutigen Infrastrukturnetze unzureichend oder gar inexistent sind, erklärt sich aus dem Zusammenspiel fünf verschiedener Hindernisse. Ohne eine tatkräftige, konzertierte politische Aktion wird keines dieser Hindernisse von selbst verschwinden. Die Hindernisse lassen sich im wesentlichen auf Probleme fehlender Kommunikationsfähigkeit, auf einen unzureichenden Rechts- und Verwaltungsrahmen, auf wettbewerbspolitische Sachzwänge und auf das generelle Fehlen einer umfassenden Infrastrukturvision auf Gemeinschaftsebene infolge unzulänglicher Statistiken zurückführen. Obwohl das Finanzierungsvolumen kein eigentliches Problem darstellt, trägt doch die kombinierte Wirkung der vorerwähnten Hindernisse nicht gerade zu einer einfachen Lösung der Frage der Finanzierung der transeuropäischen Netze bei.

### 5.1. Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit

Die Arbeiten im Telekommunikations- und im Verkehrssektor zeigen, daß die Fragmentierung der Infrastrukturen und deren auf den nationalen Rahmen zugeschnittene Verwaltung zu Hindernissen bei der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen führen.

Die fehlende Kommunikationsfähigkeit zwischen den verschiedenen von den Mitgliedstaaten geschaffenen Infrastrukturen hat zur Folge, daß diese beim Überschreiten der Grenzen keinen Anschluß finden und weder gleichzeitig noch nacheinander funktionieren. Somit können sie dem Benutzer auch keinen zusammenhängenden, ausreichenden und preisgünstigen Servie bieten. Diese Schwierigkeiten beeinträchtigen sowohl die entsprechenden Einrichtungen und Anlagen als auch das Serviceangebot.

Der Dienstleistungserbringer, der die Infrastrukturen mehrerer Länder benutzen möchte, wird mit einer Vielzahl von Verwaltungen und einer auf unterschiedlichen Grundlagen beruhenden Tarifstruktur konfrontiert.

Im Telekommunikationsbereich sind die Haupthindernisse administrativer und tariflicher Natur. Besonders in diesem Bereich will die Kommission erreichen; daß die Betreiber ihre Tarife auf der Basis reeller Kosten ausrichten können, welches zu Preissenkungen nach Abschaffung der Binnenkontrollen führen dürfte. Sie hat die Absicht, im Laufe der ersten Hälfte 1991 eine Mitteilung über diese Tarifstrukturprobleme herauszugeben.

Besonders flagrant im Blick auf den Binnenmarkt sind die fehlenden europaweiten Telematikdienste, denkt man an so grundlegende Dienste wie die elektronische Post und Videotex.

Historical Archive of the European Commission

Im Anschluß an das Grünbuch der Kommission über Telekommunikation wurden wichtige Maßnahmen getroffen, um für die Telekommunikationsnetze grundlegende Sicherheitsanforderungen festzulegen das geschah besonders mit der Richtlinie über die Schaffung eines offenen Telekommunikationsnetzes(6) (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) und die Durchführung eines Normungsprogramms durch eine zu diesem Zweck gegründete neue Einrichtung (ETSI) auf europäischer Ebene zu gewährleisten.

Ein neues Grünbuch für den Bereich der Satellitenkommunikation(7) untersucht insbesondere die Maßnahmen, die die Interoperabilität der Telekommunikationsnetze durch Satelliten garantieren werden.

In manchen Bereichen wie dem Videotex stoßen sich grenzüberschreitende Anwendungen nicht nur an der gleichzeitigen Existenz verschiedener technischer Normen, sondern auch und vor allem an einzelstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, deren Unvereinbarkeit für diese Anwendungen entwicklungshemmend sind. Im Mobilfunksektor, wo die Inkompatibilität der von den einzelnen Staaten gewählten Techniken den Benutzer zwingt, für jeden nationalen Dienst eine anderes Endgerät zu kaufen, wird die gegenwartige Ausarbeitung harmonisierter Normen mit einer effizienten Durchsetzung im Rahmen neuer Investitionen einhergehen müssen. Es ist vorgesehen, diese europaweiten Dienste wie folgt einzuführen : 1991 : Videotext, Ende 1992 : Funkmelder und drahtlose Telephone.

Im übrigen stellt sich die Frage, ob die Normungsarbeiten schnell genug vorankommen, um die Kompatibilität der Telekommunikationsnetze der Gemeinschaft innerhalb einer für die Errichtung des Binnenmarkts vernünftigen Zeit zu gewährleisten. Hiermit stellt sich also gleichzeitig die Frage, ob genügend in der Gemeinschaft Ressourcen verfügbar sind.

Im Verkehrssektor haben die Arbeiten über die technische Kompatibilität im Bereich der Schiene anläßlich der umfassenderen Arbeiten über die Hochgeschwindigkeitsverbindungen gezeigt, wie umfangreich hier die Aufgabe angesichts der Vielzahl nationaler Normen ist. Sie sind ein typisches Beispiel dafür, welche Situationen vermieden werden sollten.

Jedenfalls schien der Gemeinschaft höchste Eile geboten, den gegenwärtig zu beobachtenden nationalen Entwicklungen einen Riegel vorzuschieben und ein hoch gestecktes Normungsprogramm in die Wege zu leiten, um die Kompatibilität der Infrastrukturen und Ausrüstungen zu gewährleisten.

Mit ähnlichen Zuständen wird im kombinierten Verkehr gerechnet, der im Laufe des Jahres 1991 im gleichen Umfange wie die Hochgeschwindigkeitsverbindungen bearbeitet werden soll.

Im Bereich der Flugsicherung bestehen in Europa 22 verschiedene, technisch inkompatibele Kontrollsysteme. Die hieraus resultierenden Grenzen im Luftraum sind mit dem von der Einheitlichen Europäischen Akte angestrebten Raum ohne Grenzen unvereinbar.

Daher müßte ein technisches Normungsprogramm ausgearbeitet werden, an dem alle von diesen Infrastrukturen betroffenen Parteien mitwirken würden. Dieses Programm müßte normalerweise verhindern, daß neue nationale Normen verabschiedet werden, und nur noch europäische Normen zulassen. In diesem Sinne spricht sich im übrigen die Kommission in ihrem jüngsten Grünbuch zur Entwicklung der europäischen Normung aus(8).

(6) JOCE L192 vom 24.07.1990
(7) KOM (90)490 vom 20.11.1990
(8) KOM(90)456 vom 8.10.1990

In zahlreichen Fällen tragen die Infrastrukturnetze nicht den Bedürfnissen des Benutzers Rechnung, was zu so schizophrenen Situationen wie der doppelten Kontrolle der Reisepapiere im internationalen Eisenbahnverkehr, zu fehlenden integrierten Reservierungssystemen oder einer drastischen Beschränkung der Auswahl

5.2. Der Rechts- und Verwaltungsrahmen

Erwähnenswert sind hier zwei wichtige Aspekte: einerseits die Regelungen, die die Freizügigkeit fördern, und die bessere Verwendung der Infrastrukturnetze; andererseits die Regelungen, die den Bau von Infrastrukturnetzen erschweren oder verteuern.

* Einerseits beeinträchtigen die einzelstaatlichen Vorschriften den freien Warenverkehr, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr in der Gemeinschaft. Deswegen hat die Kommission im Juni 1985 in ihrem Weißbuch Maßnahmen vorgeschlagen, um diese Sektoren zu liberalisieren.

  Diese Maßnahmen betreffen ebenso alle Verkehrsträger (Luft-, Straßen-, Seeverkehr, Binnenschiffahrt, kombinierter Verkehr) wie auch den Telekommunikations- und den Energiesektor (Durchleitungsrechte für Strom und Gas).

  Viele dieser Maßnahmen wurden bereits vom Rat verabschiedet und werden nun umgesetzt. Andere werden noch im Rat erörtert und dürften demnächst angenommen werden (siehe Kapitel 6.2.2, S. ).

* Andererseits stehen der Schaffung europäischer Infrastrukturen wegen unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften erhebliche rechtliche, administrative und steuerliche Schwierigkeiten im Wege.

  Dies wird besonders deutlich am Eurotunnel-Beispiel: Der von Frankreich und dem Vereinigten Königreich geschlossene Vertrag sieht eine doppelte Konzession vor, und zwar eine Konzession nach französischem Recht für den im französischen Hoheitsgebiet gelegenen Tunnelteil und eine andere Konzession nach englischem Recht für den im englischen Hoheitsgebiet gelegenen Teil. Dieser Rechtsrahmen hat zufolge, daß alle Verfahren von den verschiedenen Gesellschaften in beiden Ländern zweimal durchgeführt werden müssen, nicht nur für den Bau und Betrieb des Tunnels, sondern auch bei allen Finanztransaktionen, wie bei der jüngsten Kapitalerhöhung der beiden Holdinggesellschaften Eurotunnel SA und Eurotunnel PLC. Der hieraus resultierende Arbeitsaufwand durch Verwaltungsgänge, Fristen, Aktenvorlagen, steuerliche Unterschiede usw. ist unübersehbar.

  Da gegenwärtig keine einheitliche europäische Gesellschaftsstruktur wie das von der Kommission vorgeschlagene Statut für eine europäische Aktiengesellschaft vorliegt, wird der Tunnel von getrennten juristischen Personen betrieben, die ihrer jeweiligen Gesetzgebung und ihrem jeweiligen Steuerrecht unterliegen.

  Die Vielzahl der von einem Mitgliedstaat zum anderen unterschiedlichen Verwaltungsverfahren, die befolgt werden müssen, um die für die Errichtung materieller Infrastrukturen notwendigen Genehmigungen zu erhalten, verzögern und verteuern im übrigen die Arbeit. Dies ist insbesondere bei der Finanzierung zu berücksichtigen.

Historical Archive of the European Commission

## 5.3. Die wettbewerbspolitische Dimension

Die Gemeinschaft funktioniert nach den Grundsätzen des freien Wettbewerbs.

Die öffentliche Hand spielt bei der Konzipierung und Realisierung der Verkehrs- und Bildungsinfrastrukturen nach wie vor eine tragende Rolle.

Durch die Trennung der reglementierenden Funktion von der Wirtschaftsfunktion die aus den Handlungen der Kommission hervorgeht, kann der Telekommunikationssektor für den Wettbewerb zugänglich gemacht werden.

Im Energiesektor (Strom und Gas) verfügt der Staat aufgrund der geltenden Vorschriften über eine nicht unerhebliche Einflußnahme im Rahmen der Tarifierung, der Investitionsgenehmigungen und des Wettbewerbsrechts.

Unter diesen Umständen läßt sich die Schwelle für Interventionen der öffentlichen Hand im Bereich der Infrastrukturen nicht genau festlegen. Hieraus ergeben sich folgende Konsequenzen:

- Da die Verantwortung sowohl bei der öffentlichen Hand als auch bei den Wirtschaftsträgern liegt, entsteht bei einer bestimmten Anzahl von nachgefragten Leistungen automatisch Wettbewerb, so daß staatliche Interventionen diesen Wettbewerb verfälschen können.

Diese Fragen werden zur Zeit intensiv im Telekommunikationssektor als Folge des Inkrafttretens der angenommenen Richtlinie im Rahmen des Grünbuchs über die Telekommunikation (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) wegen der dort jüngst eingeleiteten Liberalisierung erörtert (vgl. Entwurf von Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Telekommunikationssektor gegenüber den öffentlichen Unternehmen mit Ausschließlichkeits- oder Sonderrechten).

Auch die anderen Bereiche müssen den Wettbewerbsregeln gehorchen: Die Zusammenarbeit der Stromerzeuger und Strombeförderer der Gemeinschaft im Hinblick auf eine (in jeder Hinsicht wünschenswerte) bessere Nutzung der Produktionskapazitäten darf z.B. nicht zu einer Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen diesen Wirtschaftsträgern führen.

Im Verkehrssektor stellt sich dasselbe Problem sowohl innerhalb desselben Verkehrsträgers (Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften, der Eisenbahngesellschaften, "Tour-de-Rôle"-System für die Binnenschiffer usw. ..) als auch in den verkehrsträgerübergreifenden Bereichen (z. B. Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße).
Im Finanzsektor setzt eine stärkere Integration der Zahlungssysteme voraus, daß die Teilnehmer an diesen Systemen zusammenarbeiten. Dies trifft beispielsweise für die Interoperabilität der Zahlungskarten zu. Die Kommission verweist in ihrem jüngsten Diskussionspapier[7] nachdrücklich auf die Möglichkeit für den Überweisungsverkehr, die bestehenden Clearingstellen miteinander zu verbinden. Realisierbar ist diese Möglichkeit aber nur durch Vereinbarungen zwischen den betreffenden Systemen; derartige Vereinbarungen unterlägen den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages. Zur Schaffung transeuropäischer Netze in diesem Bereich müssen nicht nur der private Sektor, insbesondere die Kreditinstitute, aktiv werden, sondern müssen auch der Staat, insbesondere die Zentralbanken, die Möglichkeit erhalten, an diesen Systemen mitzuwirken und für ihr reibungsloses Funktionieren zu sorgen. Dies dürfte auch eine wichtige Aufgabe des künftigen Europäischen Zentralbanksystems sein.

(7) KOM(90)447 vom 26.9.1990

Archive of the European Commission

Der Wunsch nach einer größeren Integration der Infrastrukturnetze, die auf jeden Fall eine stärkere Zusammenarbeit der Wirtschaftsträger voraussetzt, kann also aufgrund der Anwendung der Wettbewerbsregeln, die notwendig ist, damit die auf der einen Seite erwirtschafteten Vorteile der Liberalisierung auf der anderen Seite nicht durch Absprachen oder neue unzulässige Monopole zunichte gemacht werden, nicht ins Uferlose wachsen. Mithin muß also ein Gleichgewicht zwischen den beiden Geboten - Integration und Wettbewerb - gefunden werden, damit die transeuropäischen Netze entstehen können, auf die der Binnenmarkt angewiesen ist. Deswegen sollten die Wirtschaftsträger rechtzeitig wissen, wie die Kommission zu dieser Frage steht, und es sollten im Einvernehmen mit allen interessierten Wirtschaftskreisen ausgearbeitete "Leitlinien" veröffentlicht werden, um ein für die Integration der Infrastrukturen günstiges Klima der Zusammenarbeit zu schaffen.

5.4.7 Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Nachfrageentwicklung und die Förderung entsprechender Infrastrukturen.

Die Kommission hat wiederholt und in verschiedenen Bereichen auf die Notwendigkeit einer Gesamtübersicht über die Entwicklung der europäischen Infrastrukturen und - auf einer vorgelagerten Ebene - über die Nachfrageentwicklung hingewiesen. Immer noch aber werden die Infrastrukturen auf der Grundlage von Informationen konzipiert und realisiert, die der europäischen Dimension nur teilweise Rechnung tragen.

Auf diese Situation haben fast alle Wirtschaftskreise (unter anderem UNICE, ERT, CLCA, FIEC) im Rahmen der Anhörung vom 8. Oktober 1990 hingewiesen. Sie haben bedauert, daß eine Gesamtübersicht über den Infrastrukturbedarf, vor allem im Verkehrssektor, auf europäischer Ebene fehlt.

Im Telekommunikationssektor ist beispielsweise erwähnenswert, daß die Kommission ein europäisches ISDN-Verbraucherforum geschaffen hat, um die Nachfrage zu fördern und den Druck auf die Wirtschaftsträger zu verstärken.

Wegen der durch die neue Dimension des Gemeinschaftsmarkts bedingten qualitativen Veränderung müssen auch die Strukturen für die Konzipierung der Infrastrukturen unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips neu definiert werden.
Zu diesem Zweck:

- müssen erstens sachgerechtere und zuverlässigere statistische Meßinstrumente zur Verfügung stehen, was bedeutet, daß in bezug auf Methodik, Normung und Instrumentarium geeignete statistische Informationssysteme geschaffen werden müssen. Diese Systeme müssen sich auf transeuropäische Telematiknetze stützen, um deren Entwicklung man sich ebenfalls bemüht. Das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften bietet sich selbstverständlich zur Koordinierung dieser Maßnahmen an;

- müssen zweitens die Hauptfaktoren berücksichtigt werden, die aufgrund der Vollendung des Binnenmarkts Konsequenzen für die Entwicklung des Gemeinschaftsraums nach sich ziehen. Dies hat die Kommission in einem dem Rat erst kürzlich vorgelegten ersten diesbezüglichen Zwischenbericht getan, dem Ende 1991 ein vollständiger Bericht folgen wird.

Historical Archives of the European Commission

Angesichts der umfangreichen Veränderungen im Zuge der Verwirklichung des Binnenmarkts und der raschen Integrationsentwicklung auf dem europäischen Kontinent dürften diese Versuche zur Herstellung eines Zusammenhalts aber wahrscheinlich nicht ausreichen.

5.5. Die Tragweite der Finanzierungsprobleme

5.5.1. Die Voraussetzungen für die private Finanzierung

Nach den bisherigen Analysen stellt das Finanzierungsvolumen offensichtlich kein Haupthindernis bei der Errichtung der transeuropäischen Netze dar. Die gegenwärtige Öffnung der Finanzmärkte dürfte im übrigen zu einer Mobilisierung der Finanzkräfte beitragen. Die Finanzkonzerne stellen sich in zunehmenden Maße auf grenzüberschreitende Finanzierungen ein. Das Ausbleiben einer privaten Finanzierung ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß großangelegte und wirtschaftlich präzise Projekte selten sind.

Alle Analysen zeigen, daß die den transeuropäischen Netzen zugrundeliegende Logik vom Markt bestimmt wird, da hier einer zum Ausdruck gebrachten Nachfrage entsprochen werden soll. Projekte mit einer ausreichenden Rentabilität werden sicherlich leichter von selbständigen Wirtschaftsträgern finanziert. Rentabilität allein darf aber nicht immer für die Finanzierung ausschlaggebend sein. Wichtig ist auch die Berücksichtigung externer Faktoren, z.B. die allgemeinen positiven Auswirkungen eines Projekts für die betreffenden Gebiete (geringere Entfernungen, Entlastung bestehender Infrastrukturen, wirtschaftliche Förderung bestimmter Gebiete, Unternehmensniederlassungen usw.). Wird das Projekt in seiner Gesamtheit und insbesondere in einem gemeinschaftspolitischen Gesamtkontext beurteilt, so fällt eine solche Berücksichtigung optimal aus.

Dieser Ansatz darf jedoch nicht den Eindruck erwecken, als gäbe es überhaupt keine finanziellen Probleme:

- Das Risiko für den privaten Sektor bleibt nämlich groß (langfristige Engagements, Schwierigkeiten bei der Veranschlagung der potentiellen Einnahmen, der Kosten und der Ausführungsdauer, makroökonomische Parameter, komplizierter Rechts- und Verwaltungsrahmen, politisch bedingte Unsicherheit);

- Die Finanzstrukturen sind nicht so angelegt, daß europaweite Projekte ohne weiteres finanziell untergebracht werden können, zumal wegen ihrer häufigen regionalen oder nationalen Fragmentierung;

- Die Entstehung von Projekten wird häufig dadurch verzögert oder völlig verhindert, daß wegen fehlender Finanzierungsmittel keine Durchführbarkeitsstudien durchgeführt werden;

- Da private Finanzierung nicht in allen Fällen möglich ist, muß der Staat intervenieren, (eventuell mit einer zusätzlichen Beteiligung von Privaten)

    - wenn Projekte aus finanzieller Sicht nicht hinreichend rentabel sind, ihre sozio-ökonomische Rentabilität aber feststeht: Derartige Fälle können überall in der Gemeinschaft, häufiger aber in den Randgebieten vorkommen. Die geringere Bevölkerungsdichte und die größere Entfernung von den Hauptwirtschaftszentren der Gemeinschaft bedeutet nämlich für diese Gebiete ein großes Handicap;

Historical Archive of the European Commission

* wenn keine Möglichkeit besteht, die Vergütung für eine bestimmte Leistung auf den Benutzer abzuwälzen (z.B. dürfte es schwierig sein, in den besonders dicht besiedelten Gebieten der Gemeinschaft Autobahngebühren einzuführen).

5.5.2. Die gegenwärtigen Lösungen auf Gemeinschaftsebene.

Die Gemeinschaft trägt mit ihren Finanzinstrumenten (Haushalt und Darlehen) zur Verwirklichung von Projekten bei, die manchmal transeuropäischen Charakter haben, auch wenn sie z.B. regionale Entwicklungszwecke verfolgen. Dem durch diese Instrumente verfolgten Ziel des gemeinschaftlichen Zusammenhalts würde sicherlich auch die Finanzierung transeuropäischer Netze dienen, durch die sich die geographische Entfernung der peripheren Gebiete von den gegenwärtigen Wirtschaftspolen vermindert und die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gefördert wird.

Diese Interventionen könnten wirkungsvoller sein, wenn sie integraler Bestandteil einer Gemeinschaftspolitik für die Schaffung transeuropäischer Infrastrukturnetze wären. Lägen echte Leitschemata vor, wären auch zusammenhängende Gemeinschaftsinterventionen möglich.Die erwartete Annahme eines Leitschemas für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen in der Gemeinschaft wird einen ersten zuverlässigen Bezugsrahmen für mögliche Finanzinterventionen der Gemeinschaft darstellen. Nicht rein zufällig konzentrieren sich im übrigen die gemeinschaftlichen Finanzinstrumente bereits jetzt auf die Verwirklichung dieses Netzes. In diesem Zusammenhang muß an den ergänzenden Charakter der Gemeinschaftsmittel erinnert werden; darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten aufgerufen, ihre Finanzmittel auf nationaler und regionaler Ebene zu verstärken, die traditionell eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Infrastrukturen gespielt haben.

Im Telekommunikationssektor bilden die vom Rat seit 1986 erlassenen politischen Leitlinien die Grundlage für zielgerichtete Finanzinterventionen auf der Basis gemeinsam definierter Gemeinschaftsprioritäten.

Gegenwärtig sind folgende Gemeinschaftsinterventionen möglich:

(i) Aus den Strukturfonds nach ihrer Reform im Jahre 1988 fließen rund ein Drittel der für 1988 bis 1993 vorgesehenen Mittel in wirtschaftliche Basisinfrastrukturen, vor allem in die Regionen des Ziels 1 (insbesondere Irland, Griechenland, Portugal, Spanien), und zwar im Rahmen der gemeinschaftlichen Förderkonzepte und Gemeinschaftsaktionen wie REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM usw.

Der Gemeinschaftsbeitrag (EFRE-Zuschüsse) für wichtige Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen dürfte sich auf 6,8 Mrd. ECU und für den Energiesektor auf 1,5 Mrd. ECU belaufen (Zahlen siehe Anhang 2).

(ii) Der Gemeinschaftshaushalt mit Ausnahmen für den Energiebereich,sieht bestimmte Möglichkeiten für die Errichtung europäischer Infrastrukturen vor, insbesondere:

* im Telekommunikationssektor mit den Programmen, CADDIA; INSIS, TEDIS, IMPACT zur Förderung der europaweiten Zusammenarbeit zwischen den Wirtschaftsträgern (Verwaltungen, Unternehmen);

Historical Archives of the European Commission

- Im Verkehrssektor, für den der Rat erst kürzlich ein mehrjähriges Programm (1990 bis 1992) von voraussichtlich 328 MECU zur Finanzierung einer Reihe großer europäischer Projekte (Studien oder Arbeiten) angenommen hat, Zuschüsse oder andere geeignete Mittel;

- Im Berufsbildungssektor mit den Programmen COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA. Auf dem Forschungssektor SCIENCE oder eine Anzahl mitfinanzierter Forschungsprogramme (DELTA sieht beispielsweise die Entwicklung neuer Technologien vor, die im Bereich der Bildung und Ausbildung angewendet werden sollen).

- Im Bereich der Informationen für kleine und mittlere Unternehmen, gibt es die Euro-Info-Zentren oder das Programm Wirtschafts Co-operation-Net.

(iii) Mit den gemeinschaftlichen Darlehensinstrumenten werden folgende Mittel mobilisiert:

- Die Europäische Investitionsbank hat allein im Jahre 1989 mehr als 2800 MECU für Projekte von gemeinschaftlichem Interesse im Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektor (Zahlen siehe Anhang 3) finanziert;

- Die EGKS-Darlehen können zur Finanzierung von Infrastrukturen dienen, bei denen Stahl verwendet wird; auf diese Weise konnten insbesondere erst kürzlich die TGV-Strecke zum Atlantik, der Rhein-Main-Donau-Kanal und das Gasverteilungsnetz in Griechenland finanziert werden.

- Außerdem bietet das PHARE-Programm für die Kooperation mit den zentraleuropäischen Ländern bereits Möglichkeiten zur Entwicklung von Netzen.

## 6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS: VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH - HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN

### 6.1. Vorrangige Projekte nach Anwendungsbereich

Die nachstehend aufgeführten Projekte haben in den meisten Fällen in den Dienststellen der Kommission einen bestimmten Reifegrad erreicht und waren teilweise bereits Gegenstand von Entscheidungen der zuständigen europäischen Organe. Sie befinden sich entweder im Stadium der Forschung und Entwicklung, der Durchführbarkeitsstudie oder bereits der Durchführung, und sollen in allen Fällen eine Antwort auf die in diesem Bericht dargelegten Bedenken wegen der unzureichenden Verwirklichung der transeuropäischen Netze sein. Der Vorrang wurde nach Maßgabe ihres Beitrags zum reibungslosen Funktionieren eines grenzenfreien Raumes ermittelt. Ihre Priorität wurde zum ersten anhand der Kriterien ermittelt, die zuvor in dieser Mitteilung dargelegt wurden. Zum zweiten greifen sie die Beiträge der Mitgliedstaaten auf, die im Laufe der Koordinierungsarbeiten eingereicht wurden und zum dritten stützen sie sich auf Beobachtungen, die von wirtschaftlichen Interessengruppen formuliert wurden.

Historical archives of the European Commission

6.1.1. Verkehr

Obwohl sich die Vorarbeiten für diese Mitteilung auf Kommissionsebene auf einen Gesamtansatz für alle Transportarten und ihrer möglichen Komplementarität bezog, hat sich die Gemeinschaft insgesamt nicht dazu durchgerungen, Maßnahmen für alle Transportarten vorzusehen. Dies ist die Erklärung dafür, daß im Bereich der Häfen und Flughäfen keine Projekte vorgesehen sind. Es ist zu bedeuern, daß es für diese Bereiche keine Ratsentscheidungen gibt, obwohl die Kommission auch hierfür gemeinschaftliche Kompetenzen annimmt.

Dennoch haben die Diskussionen mit den Mitgliedstaaten gezeigt, daß eine Mehrheit unter ihnen diese Abstimmung im Hinblick auf ein multimodales Gesamtkonzept zu entwickeln wünscht. In diesem Zusammenhang bleibt die

- Annahme des technischen Forschungs- und Entwicklungsprogramms im Bereich des Verkehrs (EURET 1990-1993), das zu einer besseren Nutzung der Transportnetze und der logistischen Einrichtungen bei allen Verkehrsarten beitragen soll, zu fördern.

6.1.1.1. Luftverkehr

Nach Auffassung der Kommission liegt die Lösung der Überlastung des Luftverkehrs in Entscheidungen für eine Vereinheitlichung des Luftverkehrskontrollsystems. Die Maßnahmen, die die CEAC im April 1990 getroffen hat, wie z;B. unter der Ägide von EUROCONTROL die Schaffung eines Zentrums für die Verwaltung des Luftverkehrs, sind nicht ausreichend. Obwohl die Kommission diese Vorschläge unterstützt, sieht sie diese nur als erste Etappe an. Deswegen wird sie zusätzliche Studien fördern, die vor 1994 zu ergänznden Entscheidungen beitragen helfen.

- Studien über ein einheitliches Luftverkehrskontrollsystem : Teilnahme am Programm EUROCONTROL PHARE (Forschung und Entwicklung im Hinblick auf die Errichtung eines einheitlichen System unter Nutzung der modernen Telekommunikationstechniken 1990-1992.

6.1.1.2. Straßenverkehr

(I) Es werden im Rahmen des Infrastruktursausschusses Studien über die Zukunftperspektiven eines Autobahnnetzes von gemeinschaftlichen Interesse mit Blick auf auf das Jahr 2010 (1990) durchgeführt.

(II) Bereits jetzt sind einige Projekte erkannt worden, die direkt zu einer Verbindung der bereits bestehenden Netze beitragen können. Dazu gehören :

- Straßenverbindungen über die Pyrenäen
  - Toulouse - Madrid und Bordeaux - Valence: Bau des Somport-Tunnels zwischen 1991 und 1995;
  - Toulouse - Barcelona durch den Puymorens-Tunnel (1993)
- Brenner-Achse

(III) Andere Projekte ziehen Vorteil daraus, daß sie in den peripheren Regionen realisiert werden sollen, um auch diesen Regionen den Zugang zu den Vorteilen des Binnenmarktes zu ermöglichen :

Historical Archives of the European Commission

- Verbindung nach Irland: A 5/A55 (Crewe - Holyhead im Vereinigten Königreich)

- Brindisi - Patras - Athen

- Ausbau der Autobahnverbindung Lissabon - Madrid

(iv) Schließlich gestatten weitere Projekte eine bessere Anbindung mit den Nachbarstaaten der Gemeinschaft :

- Verbindungen nach Skandinavien:

  * Autobahn Aalborg - Frederikshavn

  * Fehmarn-Verbindung

- Ausbau der Straßenverbindungen nach Griechenland:

  * Athen - Evzoni - Jugoslawien

6.1.1.3. Eisenbahnverkehr

(i) Hier konzentriert sich die Aufmerksamkeit auf die Hochgeschwindigkeitszüge :

- Hochgeschwindigkeitsverbindungen (1990-2010):

  * Nordeuropa: Paris - London - Brüssel - Amsterdam - Köln und Verbindungen nach anderen Mitgliedstaaten;

  * Südeuropa: Sevilla - Madrid - Barcelona - Lyon - Turin - Mailand - Venedig und weiter nach Tarvis und Triest; Porto - Lissabon - Madrid.

- Darüber hinaus geht es darum, den vollen Gemeinschaftsraum zu erfassen. Mittel dazu ist :

  * Untersuchung der 15 von der hochrangigen Gruppe vorgeschlagenen Verbindungsglieder für das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz (Ende 1991);

(ii) Die folgenden Projekte sollen zur Überwindung der Randlage beitragen :

- Achse Dublin - Holyhead - Crewe und Achse Dublin - Belfast

6.1.1.4. Kombinierter Verkehr

(i) Alpen-Transitachse Brenner (1990-2000)

(ii) Durchführung der Entschließung des Rates vom 12. November 1990 über die Errichtung eines europaweiten Netzes für den kombinierten Verkehr (Festlegung eines zusammenhängenden Plans für Verbindungen, Terminals usw.) und Vorlage eines Berichts an den Rat vor dem 1. Juni 1991;

Historical Archives of the European Commission

Die Arbeiten, die sich die Schienen und Straßen konzentrieren, werden jedoch auch die Binnen- und Seeschiffahrt einschließen. Dieses geht besonders auf entsprechende Interessen Portugals, Irlands; Dänemarks, Griechenlands, Spaniens und Belgiens zurück.

(iii) Festlegung der Lichtraumprofile für die Achsen Vereinigtes Königreich - Benelux - Italien und Deutschland - Spanien - Portugal (1991-1992)

6.1.1.5. Binnenschiffsverkehr

(i) Die Überprüfung der bestehenden Netze insbesondere mit der Verbindung zu Frankreich (eine Studie über die Verbindung Seine-Norden wird beispielweise 1991 realisiert sein) und in Deutschland (Mittellandkanal).

(ii) Langfristig könnte auch eine Nord-Süd-Achse realisiert werden; die das Mittelmeer mit der Nordsee verbindet; eine entsprechende Studie wird 1991 angefertigt.

6.1.1.6. Seeschiffsverkehr

Der nicht vorhandene politische Konsens über gemeinschaftliche Abstimmungen (Kabotage, Kompetenzen für die Hafeninfrastruktur) verhindert auf diesem Sektor, daß untersucht werden kann, wie der Landverkehr so rationell wie möglich durchgeführt werden kann. So könnte beispielsweise die Entwicklung der Hafeninfrastrukturen entlang der Atlantik- und Mittelmeerküste untersucht werden, um herauszufinden, ob eine solche Perspektive nicht zur Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige beitragen könnte (z.B. Irland).

- Ausbau der Verbindungen nach Irland

- Untersuchung der Entwicklung des Seeküstenverkehrs

6.1.2. Telekommunikation und Telematikeinrichtungen

Der Ausbau der Telematik-Dienste hängt weitgehend von günstigen Rahmenvorschriften und Normen ab, welche die Anschließbarkeit gewährleisten. Wenn die Wirtschaft aus der Liberalisierung Nutzen ziehen will, muß sie die Anwendungen schaffen, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Die öffentlichen Einrichtungen können ihrerseits eine Reihe von konkreten Anwendungen anregen, die eine bessere Regelung von Gemeinschaftsangelegenheiten ermöglichen oder von Gebieten, in denen sie eine beherrschende Rolle spielen. In diesem Rahmen sieht die Kommission die Durchführung der nachstehenden Projekte vor, die in drei Gruppen unterteilt sind: Anwendungen, Dienste und Forschung und Entwicklung.

Historical Archives of the European Commission

6.1.2.1. Anwendungen

(a) Sicherstellung des Funktionierens des Binnenmarktes

Die Überwindung der materiellen, technischen und steuerlichen Grenzen wird neue Bedürfnisse beim Informationsaustausch zwischen Behörden und Wirtschaft hervorrufen um eine effiziente Verwaltung des Raumes ohne Grenzen in einer ganzen Reihe von Bereichen(9) zu fördern. In gleicher Weise geht es um die Installation von Informationssystemen zwischen den Institutionen der Gemeinschaft und besonders mit den Mitgliedstaaten in den Bereichen Gesetzgebung, Verfahren (z.B. Subventionen), Notifizierungen (z.B. Richtlinie 83/189) etc. ebenso wie um den Zugang zu anderen Informationssystemen (Datenbanken etc.). Wegen der besonderen Dringlichkeit ist es erforderlich, daß alle betroffenen Verwaltungen in den Mitgliedstaaten diese Arbeit umgekend aufnehmen.

Folgende Bereiche werden in diesem Bericht als prioritär angesehen :

a) Das Zollwesen und die indirekte Besteuerung :

Die Entwicklung von Informationssystemen erfordert einerseits in diesem Bereich Kommunikationsnetze mit deren Hilfe ein elektronischer Daten- und Mitteilungsaustausch zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten und innerhalb der Mitgliedstaaten und andererseits erforderliche Interfaces um Daten zwischen nationalen Behörden, den Unternehmen und zentralen Datenbanken über zollbezogene oder steuerliche Informationen auszutauschen.

Obwohl einige Projekte bereits in der Durchführung sind, bleibt noch viel zu tun. Folgende Projekte sind für den Zollbereich umverzichtbar :

- TARIC (Gemeinsamer Zolltarif): Verbesserung der Datenbanken und Einführung der erforderlichen Schnittstellen;
- Errichtung eines fortgeschrittenen Kommunikationssystems für die Verwaltung von TARIC, die Überwachung der Zollkontingente, die gegenseitige Verwaltungshilfe und den Informationsaustausch;
- Weiterentwicklung des Vorhabens SCENT für die elektronische Übertragung von Nachrichten zur Betrugsbekämpfung;
- Überwachung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens
- Ausfuhrüberwachungssysteme;

Hinsichtlich der Entwicklung von Informationssystemen im Bereich der indirekten Besteuerung, werden die Mitgliedstaaten im Lichte der Ratsorientierungspunkte vom November 1990 alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen um den informatisierten Datenaustausch mit Hilfe der Telematik zu ermöglichen und dieses System bis zum 1.1.1993 seine Arbeit aufnehmen zu lassen. Das erfordert ohne Verzögerung :

(9) KOM(90)473 vom 5.10.1990

Historical Archive of the European Commission

* ein Telematiknetz um den schnellen Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden über die Mehrwertsteuer sicherzustellen ;

* ein Kontrollsystem über die Übertragung von Gütern; auf die Verbrauchsteuern erhoben werden;

* ein ähnliches System wie SCENT für die Güter, die der indirekten Besteuerung unterliegen, um den Mißbrauch zu verhindern.

b) Tiergesundheit und Pflanzenschutz:

* SHIFT (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts), Aufbau eines Informationsaustauschssystems zwischen der Kommission, den nationalen Veterinärbehörden und den Überwachungseinheiten an den Grenzübergängen zur Beschleunigung der Einfuhr von Fleisch und Fleischerzeugnissen;

* ANIMO (Animal Moves Management System): System der Erfassung und Überwachung aller Bewegungen von Tieren in der Gemeinschaft zur Gewährleistung der Tiergesundheit und der öffentlichen Gesundheit; dieses für die tierärztlichen Dienste sehr wichtige Überwachungssystem, erfordert die enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden in einem einheitlichen Rahmen;

* FYSAN (Überwachung des Pflanzenschutzes) System zur Überwachung der Pflanzenkrankheiten in den Mitgliedstaaten und zur Verbesserung des Pflanzenschutzes in Europa;

c) Der Austausch von Personen

Der Europäische Rat hat die Aufstellung einer Konvention über die Kontrollen an den Außengrenzen der Gemeinschaft gewünscht. Mit Hilfe dieser Konvention wird ein bedeutsamer Informationsaustausch zwischen den beteiligten nationalen Behörden ermöglicht. Von dann ab wird das im Schengen-Abkommen vorgesehene Informationsaustausch-System (SIS) installiert sein und könnte gemeinschaftsweit eingeführt werden.. Obwohl die Kompetenzen der Gemeinschaftauf diesem Gebiet nicht formell anerkannt sind, wird die Kommission unter Berücksichtigung ihrer Erfahrung aus verschiedenen Programmen heraus, ihren Beitrag zum Aufbau solcher Netze leisten.

d) Statistik :

* Aufbau von Infrastrukturen zur statistischen Datensammlung (Projekte STATEL und STADIUM) mit den Statistikbehörden der Mitgliedstaaten;

* Studien über ein Verfahren zur Ausarbeitung und zur Übertragung von Daten, die den innergemeinschaftlichen Handel betreffen (Projekt COMEDI) auf der Ebene der Mitgliedstaaten;

* Entwicklung von Infrastrukturen für die die Verwaltung, die Verbreitung und die Angleichung von Informationen, die sich auf den Gebrauch von Statistiksystemen beziehen (Beispiel : Statistische Nomenklaturen).

Historical Archive of the European Commission

Drei bestehende Programme werden gegenwärtig neu definiert, um die dringendsten, mit der Beseitigung der Grenzen verbundenen Probleme berücksichtigen zu können. Sie sind das Beispiel einer gut funktionierenden Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Verwaltungen und konnten zur Festlegung der dringendsten Bedürfnisse und der anstehenden Probleme beitragen. Es handelt sich um :

- INSIS (Gemeinschaftsinstitutionen und Mitgliedstaaten) erfrodert die Verstärkung der aktiven Beteiligung der Mitgliedsverwaltungen;

- CADDIA ist direkt verbunden mit der Verwaltung des Raumes ohne Binnengrenzen in den Bereichen Zoll, Landwirtschaft und Statistik;

- TEDIS, dessen zweite Phase von der Kommission beschlossen wurde, bietet den Beteiligten des Wirtschaftslebens Mittel um das System EDI zu entwickeln, welches sich direkt auf die Verwaltung, den Transport und Finanzdienstleistungen bezieht. Der Erfolg von TEDIS innerhalb der Unternehmen mindert ein wenig die Verzörgerungen, die durch die Behörden in diesen Bereichen entstanden sind.

(ii) Verbesserung der Systeme zur Lenkung des Straßenverkehrs im Rahmen des Programms DRIVE:

Das IRIS-Konzept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), welches durch die DRIVE-Infrastrukturgruppe entwickelt wurde, damit die Probleme des Straßenverkehrs bewältigt werden können, hat bereits zwei konkrete Initiativen hervorgebracht :

- Im Dezember 1989 von mehreren europäischen Städten in die Wege geleitetes Projekt POLIS, mit den städtische Verkehrslenkungssysteme im Hinblick auf den Abbau von Verkehrsstaus und Unfallrisiken entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie angelaufen, Pilotvorhaben im Jahr 1991 und Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozio-ökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltanforderungen zu untersuchen.

- Im September 1990 in die Wege geleitetes Projekt CORRIDOR, mit dem vor allem in den verkehrsbelasteten Zonen Verkehrsleitsysteme zwischen den Städten entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991 einzuleiten, Pilotvorhaben für das Jahr 1992 vorgesehen, Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozioökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltanforderungen zu untersuchen.

(iii) Europaweite Zahlungssysteme

Auf der Grundlage der Kommissionseckpunkte technische Durchführbarkeitsstudien, mit denen der Aufbau europaweiter Netze im Bereich der Zahlungssysteme durch die Beteiligten und die Einbeziehung der bestehenden Verrechnungszentren in diese Netze gefördert werden soll (1991);

(iv) Elektronisches Fernsprechverzeichnis

Technische und rechtliche Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991

Historical Archive of the European Commission

(v) Förderung des Ausbaus des Informationsmarktes

Pilotvorhaben im Jahre 1990 über die Vernetzung von Informationssystemen im Straßen-Güterverkehr und Einbeziehung der Datenbanken im Bereich der Normen (Programm IMPACT).

6.1.2.2. Entwicklung neuer Dienste

- Entwicklung eines ISDN-Netzes auf der Basis der Ratsempfehlungen über die koordinierte Einführung von ISDN in der Europäischen Gemeinschaft. 18 Mitglieder der CEPT, darunter alle Mitgliedstaaten, haben inzwischen ein "Memorandum of understanding" unterzeichnet, welches die Durchführung der ersten Phase der Ratsempfehlung bis 1993 auf der Grundlage der europäischen Telekommunikationsnormen, die durch ETSI entwickelt wurden, vorsieht.

- Festlegung von Pilotvorhaben auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeiten des Forums der europäischen ISDN-Benutzer.

- Entwicklung mobiler Telekommunikationsdienste auf der Grundlage der Ratsempfehlungen und der Richtlinien über die Reservierung der Frequenzen beim "telephone cellulaire" (GSM), beim drahtlosen numerischen Telefon (DECT) und bei den "services de radiomessagerie" (ERMES).

- Aufbau neuer Satellitentelekommunikationsdienste entsprechend den Vorschlägen, die sich im Grünbuch über die Satellitenkommunikation befinden.

6.1.2.3. Forschung und Entwicklung

(i) Telematiksysteme von allgemeinem Interesse

- Das Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung 1990 bis 1994 bietet im Rahmen des gegenwärtig im Rat erörterten Sonderprogramms über Telematikdienste von allgemeinem Interesse die Möglichkeit, folgende Fragen aufzugreifen: neuer Bedarf und technische Schwierigkeiten, Lösungsvorschläge für diese Probleme und Durchführung von Pilotvorhaben in den Bereichen der behördlichen Zusammenarbeit (Europäisches Nervensystem), des Verkehrs, der Ausbildung und der Medizin.

(ii) Verkehrsfragen

- Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung: ATLAS-Studie und Programm DRIVE;

- Entwicklung des Projekts PROMETHEUS außerhalb des Gemeinschaftsrahmens (Eureka);

(iii) Ausbau der Breitbandverbindungen

- Durchführung des Programms RACE, mit dem die Bezugsfelder definiert, die Vornormung gewährleistet und Pilotanwendungen ausgewertet werden sollen (Termin 1995).

Historical Archives of the European Commission

## 6.1.3. Strom- und Gasverbundnetze

Die Projekte und ihre Wirtschaftlichkeit müssen von der Industrie ermittelt werden. Die Kommission ist der Auffassung, daß bestimmte, in der Untersuchungs- oder Durchführungsphase befindliche Vorhaben, von besonderem gemeinschaftlichen Interesse sind, da sie entweder auf die Ausweitung des bestehenden Netzes auf neue Mitgliedstaaten abzielen oder zur Stärkung der Versorgungssicherheit und der optimalen Nutzung der Erzeugungskapazitäten beitragen. Gegenwärtig wurden zwei prioritäre Bereiche ausgewählt :

### 6.1.3.1. Stromverbundnetze

- Verbundnetz Republik Irland/Vereinigtes Königreich (1995)
- Verbundnetz Griechenland/Italien (1993)
- Ausbau der Verbundnetze in den Jahren 1991 bis 1995 von
  - Frankreich nach Spanien und Portugal
  - Frankreich nach Deutschland, Belgien, Italien, Schweiz
  - Italien nach Österreich und der Schweiz
  - Deutschland nach den Niederlanden, Dänemark und Österreich

- Ausbau der Binnenverbundnetze in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden (1991-1995).

### 6.1.3.2. Erdgasverbundnetze

- Einführung der Erdgasversorgung in Griechenland im Jahr 1993 und in Portugal im Jahr 1994;

- Verbundnetze Irland/Vereinigtes Königreich (1993), Frankreich/Spanien-Portugal;

- Vorhaben "Midal" zwischen Emden und Ludwigshafen und "Zeepipe" (Belgien), um neue Zugangswege für norwegisches Erdgas zu erschließen (1991-1993);

- drei Vorhaben in Deutschland zur Einbeziehung der neuen Länder in die Verbundnetze (1991-1993);

- Verbundnetze Belgien/Deutschland; Deutschland/Dänemark; Dänemark/Norwegen ("Scanpipe") und Vereinigtes Königreich/Kontinent;

- Ausbau der Ferngasleitung Transmed (Italien-Tunesien: 1992);

- Verbundnetz Italien-Korsika-Sardinien

- Verbundnetz Spanien-Marokko (1995).

## 6.1.4. Berufsausbildung

In den meisten der nachstehend erwähnten Vorhaben wird auf Telematikeinrichtungen zurückgegriffen. Alle Forschungs- und Technologieentwicklungmaßnahmen, die im dritten Rahmenprogramm (1990-1994) für Forschung und Entwicklung als Begleitmaßnahmen für Berufsausbildung vorgesehen sind, werden in besonderen Netzen realisiert werden. Dies betrifft vor allem das Programm "Humankapital und Mobilität".

Historical Archives of the European Commission

6.1.4.1. Informationsaustausch und Datenbanken

Die vorgesehenen Vorhaben betreffen die Verbesserung des Informationsaustauschs auf Gemeinschaftsebene zur Gewährleistung der Transparenz der Ausbildungssysteme, zur Nutzung der gewonnenen Erfahrungen und zur Verbesserung der angewandten Methoden. Die Verbindungen mit den Telematik-Diensten sind offenkundig.

- Ausbau des Netzes Eurydice und seiner Kapazitäten zur Verarbeitung und Übertragung von Informationen zwischen Mitgliedstaaten;

- Errichtung eines gleichartigen Netzes im Bereich der Berufsausbildungssysteme in Zusammenarbeit mit CEDEFOP;

- Ausbau des elektronischen Netzes EURYCLEE zwischen den Erstausbildungs- und Fortbildungszentren für den Austausch von Informationen und Daten zwischen Lehrern und Schülern in allen Gemeinschaftssprachen;

- Schaffung oder Erweiterung nationaler Datenbanken über die Ausbildungslehrgänge, die Spitzenausbildung, die fortgeschrittenen Techniken und die Forschungsprogramme;

- Aufbau einer Datenbank über die Entsprechung der beruflichen Anforderungen, zu der die öffentlichen und privaten Einrichtungen unmittelbaren Zugang haben;

- Errichtung eines Telematiknetzes für den Austausch und die Vermittlung im Rahmen der Programme ERASMUS und COMETT, sowie einer Forscherbörse (als "Börse der Börse");

- Schaffung einer Datenbank für Anträge auf Unternehmenspartnerschaften im Rahmen der verschiedenen transnationalen Ausbildungsmaßnahmen in Verbindung mit den Programmen COMETT, EUROTECNET und FORCE.

6.1.4.2. Fernausbildungssysteme

- Vernetzung der dynamischsten Fernausbildungszentren, die aus den verschiedenen gemeinschaftlichen Ausbildungsprogrammen entstanden sind;

- Durchführung gemeinsamer, vernetzter Pilotvorhaben unter Nutzung der modernen Informations- und Kommunikationstechniken;

- Fortentwicklung der transnationalen Fernausbildungs- und Unterrichtssysteme, die auf sektoraler oder auf geographischer Grundlage erprobt worden sind;

- Förderung von Fernsehprogrammen für Bildung und Ausbildung.

Historical Archives of the European Commission

## 6.2. Maßnahmen zur Beschleunigung der europaweiten Netze

### 6.2.1. Ausarbeitung von Gesamtkonzepten

Es wurde eine Arbeitsmethode für die Bereiche Verkehr, Telekommunikation und Energie entwickelt, mit der alle Benutzer eines Netzes zusammengefaßt werden, um das für alle Beteiligten auf Kommissionsebene geeignetste Schema zu finden, wobei die Schwierigkeiten aufgezeigt werden müssen, welche die Verwirklichung eines Netzes auf technischer, rechtlicher oder behördlicher Ebene behindern könnten.

Ein sinnvoller Bestandteil dieses Verfahrens wäre die Durchführung eingehender Untersuchungen der festgestellten Schwierigkeiten z.B. in Form von Machbarkeitsstudien, die von den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission gemeinsam in Auftrag gegeben werden könnten. In diesem Fall wäre eine Gemeinschaftsfinanzierung dieser Studien besonders gerechtfertigt.

### 6.2.2. Umgehende Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die europaweite Vernetzung

Um den Aufbau europaweiter Netze unter zufriedenstellenden Voraussetzungen zu gewährleisten, sind die bestehenden Vorlagen für Rechtsmaßnahmen zu erlassen bzw. noch erforderliche Vorlagen auszuarbeiten.

Alle Maßnahmen müssen dazu beitragen, einen Rechtsrahmen für das Angebot von Dienstleistungen; Unternehmsgründungen und den freien Warenverkehr zu gewährleisten; dies sind unverzichtbare Bedingungen für den Aufbau europaweiter Netze.

Eine Übersicht über diese erforderlichen Maßnahmen befindet sich im Anhang1.

### 6.2.3. Stärkung der Normungsprogramme

Um die rechtzeitige Integration der Infrastrukturen zu gewährleisten, sind auf europäischer Ebene erhebliche Normungsanstrengungen erforderlich. Diese Arbeiten sind bereits weit gediehen, müssen jedoch von allen Beteiligten verstärkt durchgeführt werden. Ferner ist in allen Bereichen auch die statistische Normung (Konzepte, Methoden und Definitionen) zu stärken.

#### 6.2.3.1. Verkehrswesen

- Luftverkehr
  - Erstellung der technischen Spezifikationen für die Luftkontrollausrüstungen und den Zugang zu den Beschaffungsmärkten
- Eisenbahnverkehr
  - Normung auf der Grundlage der Richtlinie "Neues Normungskonzept" für das Material und die Infrastrukturen des Hochgeschwindigkeitsnetzes

Historical Archives of the European Commission

- Kombinierter Verkehr
  - Containernormung
  - Maßnahmen im Anschluß an die Arbeiten der hochrangigen Gruppe (Juni 1991)
- Schiffsverkehr
  - Normung als Ergebnis der vorzuschlagenden technischen Harmonisierungsrichtlinie.

6.2.3.2. Telekommunikationssektor

Der rasche technische Fortschritt in diesem Bereich erfordert die entsprechenden Normungsanstrengungen und die beständige Anpassung der Programme der europäischen Normungsorgane und insbesondere des ETSI. Normierungsbedarf besteht z.B. in folgenden Bereichen:

- Elektronische Post: Festlegung der letzten technischen Spezifikationen;
- Elektronischer Datenaustausch: Definition einer kritischen Masse für EDI-Mitteilungen im Einklang mit der internationalen Norm EDIFACT.
- Videotex:
  - Festlegung der Zugangsprotokolle von Videotex für ISDN
  - Festlegung der Videotexnormen der zweiten Generation
- ISDN:
  - Vollendung der laufenden Normungsarbeiten
  - Normen zur Gewährleistung der Mobilität von Anwendungen
- Satelliten : Beschleunigung der Normungsarbeiten von ETSI hinsichtlich der Ausstattungen bei Satellitentelekommunikation.
- Mobilfunkverkehr: Maßnahmen zur Förderung der Erstellung der für die neuen Mobilsysteme erforderlichen Normen

**6.2.3.3. Zoll und Steuern**

**Bei den nationalen Behörden gibt es in diesem Bereich erhebliche Unterschiede. Deshalb ist es schwierig, überall das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. In den kommenden Monaten müssen die Maßnahmen Priorität haben, die auf einemhohen Niveau eine einheitliche Anwendung der Gemeinschaftsgesetzgebung sicherstellen. Mindestens muß die Vergleichbarkeit der Systeme gesichert werden. Das beinhaltet :**

Historical Archives of the European Commission

- eine Sofortstudie über das Ausmaß der Probleme und Vorschläge zu ihrer Überwindung;

- Die Entwicklung von normierten elektronischen Mitteilungssystemen um den Datenaustausch mit Hilfe der EDIFACT-Norm sicherzustellen

- Die Entwicklung normierter Codes zum Gebrauch in allen Mitgliedstaaten;

- Angesichts der Entwicklung der Beziehungen zu den EFTA-Staaten sowie zu den zentral- und osteuropäischen Staaten, eine Beteiligung am PHARE-Raumes und an den laufenden Verhandlungen, um die erforderliche Kompatibilität zu sichern.

- Stromqualitätsnormen

6.2.3.4. Stromverbundnetze

- Normen für die Ausstattung und für die Produktqualität

6.2.4. Eine Deklaration des Europäische Interesses zur Förderung der privaten Finanzierung.

Die Nützlichkeit einer solchen Bescheinigung ist anläßlich der Gespräche,die die Kommission mit den Wirtschafts- und insbesondere mit den Bankkreisen geführt hat, offentsichtlich geworden.

Derselbe Gedanke hat nun in dem vom Rat am 20. November 1990 im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen verabschiedeten Aktionsprogramm (1990-1992) in Form einer "europäischen Gemeinnützigkeitserklärung" seinen Niederschlag gefunden.

Die Bescheinigung könnte von der Kommission und/oder vom Rat in einigen genau definierten Fällen für ein transeuropäisches Netz oder fur ein diesbezügliches Projekt ausgestellt werden, um potentielle Investoren zu mobilisieren.

Für derartige Bescheinigungen müßten strenge Voraussetzungen gelten, damit nur genau definierte und wirtschaftlich rentable Projekte, die zur Entwicklung der Gemeinschaft beitragen und von unabhängigen Stellen auf ihre Durchführbarkeit und Umweltverträglichkeit untersucht worden sind, hiervon profitieren.

Eine solche Bescheinigung könnte dreierlei Konsequenzen haben: (i) Die bei jedem großen Infrastrukturprojekt aufgrund der einzugehenden Verpflichtungen entstehende politische Unsicherheit wird herabgesetzt; (ii) der Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten ohne einen automatischen Finanzbeitrag der Gemeinschaft wird erleichtert; (iii) die Investoren können sicher sein, daß die notwendige Koordinierung und Zusammenarbeit auf höchster Verwaltungsebene erfolgen.

Das Bescheinigungs- und diesbezügliche Konsultationsverfahren müßte im einzelnen festgelegt werden.

Eine Bescheinigung dieser Art könnte für alle Infrastruktur- und Projektarten gelten.

Historical Archives of the European Commission

6.2.5. Die Notwendigkeit einer umfassenden Denkübung aller beteiligten Akteure über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung.

Während der Anhörung am 8. Oktober 1990 haben die wichtigsten Vertreter der europäischen Industrie ihrem Bedauern Ausdruck gegeben, daß keine umfassenden Überlegungen über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung, insbesondere im Verkehrssektor, angestellt werden.

Bei diesen in einem kontinentaleuropäischen Maßstab angestellten Überlegungen müßte auch der Bedarf nach Verbindungen mit den Staaten des EFTA-Raumes und mit den zentral- und osteuropäischen Staaten berücksichtigt werden. Mit diesen sind bereits jetzt eine Reihe von Kooperationsprojekte in Gang gekommen.

Diese Überlegungen erfordern :

- Die Analyse der langfristigen Entwicklung des Infrastrukturbedarfs: Hierzu müssen ausreichende Statistiken und solide vorausschauende Analysen vorliegen;

- Die Feststellung der Art und des optimalen Aufbaus der zu schaffenden Infastrukturen;

- Die Einbeziehung sämtlicher an der konkreten Verwirklichung dieser Infrastrukturen interessierten Kreise.

Die mit diesen Untersuchung beauftragte Einrichtung dürfte nicht an Weisungen politischer Stellen gebunden sein und müßte sich nach einer bestimmten Anlaufzeit finanziell selber tragen können. Sie müßte ein Denkforum darstellen, an dem sich alle interessierten und repräsentativen Kreise (Behörden, Benutzer, Erzeuger, Verbraucher) beteiligen können.

6.3. Die möglichen finanziellen Interventionen.

Mit der Durchführung und Anwendung der weiter oben beschriebenen horizontalen Maßnahmen dürfte die Schaffung transeuropäischer Netze, die Mobilisierung privater Finanzmittel und die Anpassung der Finanzkreisläufe gefördert werden.

Im Bereich der öffentlichen und insbesondere der Gemeinschaftsfinanzierung bieten sich folgende Lösungen an, um bei der Überwindung der drei vorerwähnten Schwierigkeiten zu helfen: Finanzierung von Durchführbarkeitsstudien, unzureichende Rentabilität mit dem Risiko, daß ein Bindeglied im Infrastruktursystem fehlt, Finanzierung von transeuropäischen Projekten in den Randgebieten, um deren Entfernung zu verringern und den Zusammenhalt zu gewährleisten.

Archives of the European Commission

6.3.1. Die Haushaltsinstrumente.

Die Gemeinschaft könnte den transeuropäischen Netzen im Rahmen der verfügbaren Haushaltmittel und der finanziellen Vorausschau, eine Finanzierungspriorität einräumen und so folgende Maßnahmen unterstützen:

- die Durchführung von Durchführbarkeitsstudien bei Projekten von europäischem Interesse, die sich in den Gesamtzusammenhang der transeuropäischen Netze einfügen;

- die Gewährung von rückzahlbaren Vorschüssen für Projekte, deren Rentabilität eine Frage der Zeit ist;

- Haushaltsmittel in Form von Direktzuschüssen und gegebenenfalls von Zinsvergütungen.

Im übrigen bleibt daran zu erinnern, daß die Strukturfonds in substantieller Weise innerhalb der ihnen auferlegten Beschränkungen zur Realisierung von europaweiten Projekten beigetragen haben.

Gleichwohl wird die Aufstellung der finanziellen Vorausschau für den Zeitraum nach 1992 Gelegenheit geben, den prioritären Charakter der europaweiten Netze festzuschreiben.

Bei der Aufstellung der nächsten mittelfristigen Finanzplanung, wird dieser prioritäre Charakter der Realisierung solcher Europäischer Infrastrukturnetze noch verstärkt werden müssen.

Eine solche Priorität könnte in die finanzielle Vorausschau für den Zeitraum 1993/1997 einbezogen werden.

6.3.2. Die Darlehensinstrumente der BEI und der EGKS

- Die EIB ist im Rahmen ihrer Aufgabe gemäß Artikel 130 EWG-Vertrag bereit, ihre Tätigkeit zugunsten der Finanzierung der transeuropäischen Netze fortzusetzen und auszudehnen. Sie ist also nach wie vor bereit, sich an der eigentlichen Finanzierung transeuropäischer Infrastrukturprojekte zu beteiligen und so einen belebenden Einfluß auf die Finanzkreise auszuüben. Sie könnte demzufolge durch geeignete, auf Erfahrungenen basierende Initiativen bereits bei den Vorstudien oder durch Sicherstellung einer optimalen Finanzierung die Entstehung und Entwicklung von Projekten erleichtern. Diese Aufgabe könnte sie in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren, insbesondere mit der Kommission, übernehmen.

- Die EGKS-Darlehen müssen ebenfalls im Rahmen des Möglichen zur Finanzierung transeuropäischer Netze dienen.

Historical Archives of the European Commission

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das vorliegende, von der Kommission vorgelegte Programm, erfordert eine ständige Begleitung seitens der Kommission und des Rates. Es erfordert gleichermaßen die Annahme eines Aktionsprogramms seitens des letzteren Organs. Aus diesem Grunde schlägt die Kommission dem Rat folgende beigefügte Entschließung zur Annahme vor. Mit der Annahme sollte die Kommission zugleich beauftragt werden, dem Rat regelmäßig einen Sachstandsbericht vorzulegen.

Historical Archives of the European Commission

ANHANG : RECHTLICHE BEGLEITMASSNAHMEN

Auflistung der vorgeschlagenen oder noch zu vorzuschlagenden rechtlichen Regelungen, um die Entwicklung der europaweiten Netze sicherzustellen :

1. Allgemeine Maßnahmen

Bestimmte Maßnahmen sind in mehreren der betroffenen Bereiche anwendbar:

- Durchführung der Richtlinien über das öffentliche Beschaffungswesen vor allem in den Bereichen Telekommunikation, Verkehr und Energie;
- Vorlage und Erlaß der Richtlinie über den Umweltschutz
- Vorschläge über die vertragliche und rechtliche Gültigkeit von elektronischen Nachrichten
- Erlaß der Satzung der europäischen Gesellschaft.
- Vorschlag einer Steuerrichtlinie über die "l'imputation des pertes des filiales et etablissements stables sur les benefices de la societé mere"

2. Verkehr

(I) Die Mehrheit der Regelungen in diesem Sektor betrifft die Kabotage-Vorschriften, welche auf alle Verkehrsarten übertragen werden sollten (LKW-Transport von Waren und Personen, kombinierter Verkehr, Schiffs- und Binnenschiffahrtsverkehr). Der Rat hat die Vorschläge auf dem Tisch liegen und sollte sie so schnell wie möglich annnehmen.

(II) Die Maßnahmen technischer Natur sollen die Interoperabilität sichern. Sie betreffen insbesondere :

- Eisenbahnverkehr
  - Vorlagen der Kommission: Richtlinie "Neues Konzept" über die Grundanforderungen (beispielsweise Sicherheit, Gesundheit, Hygiene und Umweltschutzes im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Techniken und Infrastrukturen für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen;
- Seeschiffsverkehr
  - Vorschlag einer technischen Harmonisierungsrichtlinie für die Ausstattung von Schiffen (KOM (89) 266).(11)

(III) Erlaß des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates über die gemeinschaftliche Abstimmung im Bereich der Infrastrukturen im Luft- und Seeschiffsverkehr (KOM(88)577).(12)

(11) KOM (89) 266
(12) KOM (88) 577 vom 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

3. Telekommunikationssektor

- Ausarbeitung und Erlaß der Richtlinien zur Anwendung der Open Network Provisions vom 28. Juni 1990 (ABl. Nr. L 192 vom 24.7.1990) (6) und hier insbesondere in folgenden Punkten :

  . geemietete Leitungen
  . Datenübertragungen durch "commutation des paquet" und durch "commutation de circuit"
  . ISDN
  . Telephonie
  . Telexdienste
  . mobile Dienste
  . unter Vorbehalt ergänzende Studie, neuer Zugangstyp zu Netzen und Zugang zu Breitbandtelekommunikation

- Harmonisierung der Anmeldungsverfahren und Anerkennung der Lieferung für öffentliche Telekommunikationsnetze mit dem Ziel, Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der Anmeldungen und der Zulassungen herzustellen.

- Ausarbeitung und Erlaß der im Grünbuch vom 14.11.1990 über Satellitenkommunikation vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere in folgenden Bereichen :

  . die gegenseitige Anerkennung über die Terminal-Ausstattungen für Satellitenkommunikation;
  . die gegenseitige Anerkennung des Zugangs zum Satellitennetz "uni-directionnels" oder "bi-directionnels";
  . Harmonisierung der Voraussetzungen des Anschlußes eines offenen Netzes mit den Verbindungen zum Satellitenterminalnetz ;
  . Harmonisierung bereits erkannter zukunftsweisender Übertragungstechniken zur Verbreitung von Satelliten für die breite Öffentlichkeit.

4. Strom- und Erdgasverbundnetze

- Durchführung der Richtlinien über die Durch- und Weiterbeförderung;

- Abschluß der Überlegungen über den Netzzugang von Dritten;

- Untersuchung der behördlichen und rechtlichen Hindernisse bei der Errichtung von Verbundnetzen und Vorschläge zu ihrer Überwindung.

Historical Archives of the European Commission

ANHANG 2

BEITRAG DER GEMEINSCHAFT ZUGUNSTEN WICHTIGER BASISINFRASTRUKTUR

(EUROPAEISCHER FONDS FUER REGIONALE ENTWICKLUNG)
FINANZIELLER RAHMEN DER GEMEINSCHAFT FÜR
ZIEL-1 REGIONEN (1989-93)

(IN MILLIONEN ECU)

| | TRANSPORT-INFRASTRUKTUR | | | | | TELEKOM-STAR INFRASTRUK-TUREN | ENERGIEVERSOR-GUNGS- INFRA-STRUKTUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | STRAßEN-VERKEHR | SCHIE-NENVER-KEHR | HAFEN | FLUGHAFEN | ANDERE | | |
| B | [illegible] | 160 | - | - | 181 | 345 | [illegible] |
| E | [illegible] | 636 | 100 | 104 | 18 | 309 | [illegible] |
| F | [illegible] | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 3[illegible] | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| GESAMT | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1700 [illegible] |

Historical Archives of the European Commission

Finanzierungen der EIB (Einzeldarlehen und Teildarlehen aus Globaldarlehen) in der Gemeinschaft für Netze, die von Interesse für die Gemeinschaft sind (1)
(Beträge in Millionen ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Netze von Interesse f.d. Gemeinschaft | 4817,3 | 8463,7 | 2836,7 |
| Verkehr | 1334,1 | 3663,4 | 1384,7 |
| . Eisenbahn | 103,9 | 1090,3 | 605,9 |
| . Straße | 1148,4 | 1503,2 | 434,5 |
| . Hafeninfrastruktur | 29,0 | 235,6 | 129,2 |
| . Flughafeninfrastruktur | 52,8 | 715,7 | 163,2 |
| . Zentren für kombinierten Verkehr | | 83,1 | 16,4 |
| . Städtischer Verkehr | | 35,5 | 35,5 |
| Fernmeldewesen | 269,8 | 1568,4 | 817,0 |
| Energietransport und -verteilung | 3213,4 | 3231,9 | 635,0 |
| B. Netze insgesamt | 11966,8 | 15031,8 | 4412,9 |
| Verkehr | 3927,7 | 7060,8 | 2206,5 |
| . Eisenbahn | 599,8 | 1475,9 | 606,8 |
| . Straße | 2789,5 | 4002,2 | 1015,4 |
| . Hafeninfrastruktur | 320,0 | 370,7 | 135,6 |
| . Flughafeninfrastruktur | 106,2 | 738,3 | 169,2 |
| . Zentren für kombinierten Verkehr | | 83,2 | 16,4 |
| . Städtischer Verkehr | 107,3 | 326,5 | 228,2 |
| . Sonstiges | 4,9 | 64,0 | 34,9 |
| Fernmeldewesen | 4245,5 | 4092,3 | 1258,2 |
| Energietransport und -verteilung | 3793,6 | 3878,7 | 948,2 |
| C. Tätigkeit in der Gemeinschaft insgesamt | 32432,8 | 40024,4 | 11265,9 |
| % A/B | 40,3 | 56,3 | 64,3 |
| % A/C | 14,9 | 21,1 | 25,2 |
| % B/C | 36,9 | 37,6 | 39,2 |

(1) Ohne Berücksichtigung eines Betrags von 578 Mio für Netze in Jugoslawien:
- Stromtransport: 92 Mio ECU
- Eisenbahnlinien: 124,3 Mio ECU
- Autobahn: 361,7 Mio ECU

Historical Archives of the European Commission

# ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES RATES ZUR EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Der Europäische Rat (Straßburg im Dezember 1989 und Dublin im Juni 1990) hatte die Verabschiedung von Leitlinien bis Ende 1990 gefordert. Die Kommission sollte bis dahin ein Arbeitsprogramm vorlegen und zweckdienliche Maßnahmen vorschlagen, hieß es hierzu in einer Entschließung des Rates vom 22. Januar 1990 *.

Die Schaffung eines Raums ohne Grenzen und die Herstellung der Freizügigkeit und eines freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs erfordern eine gesamteuropäische Infrastruktur für Verkehr, Telekommunikation, Energieversorgung und Berufsbildung, wenn der Binnenmarkt seine Früchte tragen soll.

Die Schaffung einer europäischen Infrastruktur, die auch die Gebiete an der Peripherie der Gemeinschaft mit dem Zentrum verbindet, stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft.

Die europäische Infrastruktur muß so ausgelegt werden, daß sie eine harmonische Entwicklung auch der Beziehungen zu den Efta-Ländern und den Ländern Mittel- und Osteuropas sowie ihre Verlängerung in die Mittelmeerländer ermöglicht.

Die Untersuchung, die die Kommission mit Hilfe der Mitgliedstaaten und der Wirtschaft in diesem Jahr vornahm, ergab, daß die vorhandenen Anlagen nicht ausreichen und daß es einer stärkeren Abstimmung in der Planung für Morgen bedarf.

Die Gründe für die Unzulänglichkeiten sind klar, jetzt gilt es, sie mit Hilfe eines Aktionsprogramms zu beseitigen.

Es ist erforderlich, daß der Rat dieses Aktionsprogramm beschließt.

Es ist Aufgabe der Kommission, ergänzende Maßnahmen zur Durchführung dieses Aktionsprogramms vorzuschlagen.

Die von der Kommission vorgelegten Leitlinien rechtfertigen eine ständige Beobachtung.

NIMMT FOLGENDE ENTSCHLIEßUNG AN :

1. Der Rat ist nach der Bestandsaufnahme der Kommission zu der Auffassung gelangt, daß zur Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen im Sinne von Artikel 8a des EWG-Vertrags, auch der Aufbau einer wirklich europäischen Infrastruktur für Bürger, Unternehmen und Behörden gehört, d.h. einer Infrastruktur, die fest verknüpft und für alle benutzbar ist, im Verkehr, in der Telekommunikation, in der Energieversorgung und der Berufsausbildung.

* Amtsblatt C 27 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

2. Die derzeitigen Unzulänglichkeiten rechtfertigen die sofortige Einleitung eines Schwerpunktprogramms, wie es die Kommission vorschlägt. Aus diesem Grunde nimmt der Rat das von der Kommission vorgeschlagene Programm an. Das Programm besteht aus drei eng miteinander verbundenen, sich gegenseitig ergänzenden Teilen : Schwerpunktprojekte, die aufgrund ihres Beitrags zum Gelingen des Binnenmarktes und der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion ausgewählt werden, allgemeinen Maßnahmen für die optimale Ausarbeitung und Ausbau europäischer Infrastruktur und steuerlichen Maßnahmen.

3. Schwerpunktvorhaben : Unabhängig von den laufenden Beratungen und bereits getroffenen Entscheidungen beauftragt der Rat die Kommission ergänzende Vorschläge zur Durchführung der Projekte vorzulegen und setzt sich nachdrücklich für die Beachtung folgender Grundsätze in Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes ein :

3.1 Verkehr : Hier ist der Rat der Ansicht, daß der Verkehrsmarkt ein Konzept erfordert, das alle Verkehrsträger umfaßt und eine optimale Nutzung der Infrastruktur ermöglicht, zugleich soll aber auch mehr für den Umweltschutz getan werden. Die Kommission wird aufgefordert, ihre Arbeit auf den in ihrem Bericht behandelten Gebieten fortzusetzen.

3.2 Telekommunikation und Telematik : Hier fordert der Rat die Kommission auf, bis Mitte 1991 präzise Vorschläge vorzulegen, wie bis Ende 1992 notwendige Telematik-Netze für die Verwaltung zur Wahrnehmung von Gemeinschaftsaufgaben im Rahmen des Binnenmarktes geschaffen werden können.

3.3 Energieversorgung : Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes und auf eine europäische Energie-Charta soll die Kommission mit allen Beteiligten überlegen, wie die Netze europaweit stärker erforscht und zusammengeschaltet werden können, um eine optimale Nutzung der Produktionskapazitäten zu sichern und die Versorgungssicherheit der Gemeinschaft zu verbessern.

3.4 Berufsausbildung : Die Kommission soll zusammen mit den Mitgliedstaaten und allen Beteiligten auf eine Verknüpfung der verschiedenen Ausbildungssysteme hinarbeiten, um in der ganzen Gemeinschaft und in anderen Ländern Europas Multiplikator-Effekte auszulösen.

4. Maßnahmen von allgemeiner Tragweite : Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips und unter Wahrung der Kompetenzen der verschiedenen Ratsgremien wünscht der Rat, sie mögen zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Schaffung einer gesamteuropäischen Infrastruktur durch alle Beteiligten beitragen.

4.1 Der Rat ist der Ansicht, daß die von der Kommission aufgeführten und in der Anlage beigefügten Maßnahmen im rechtlichen Bereich, die für eine Verknüpfung der Infrastruktur und einen gesamteuropäischen Betrieb erforderlich sind, unverzüglich beschlossen und verwirklicht oder bald von der Kommission vorgeschlagen werden müssen.

4.2 Der Rat fordert die Kommission auf, in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten

- regelmäßig für die europäische Infrastruktur im Verkehr, in der Telekommunikation und der Energieversorgung Leitpläne in geeigneter Form aufzustellen;

Personal Archives Forum European Commission

- ein Jahresprogramm für Europa-Normen zu entwerfen, damit die Infrastruktur von allen benutzt werden kann und sich keine neuen divergierenden Normen einschleichen;

- Unterlagen für die Bedarfsermittlung und die Beurteilung technisch-finanzieller Schwierigkeiten als Beitrag zu den oben genannten Untersuchungen zu sammeln.

- Durchführbarkeitsstudien zu übernehmen für Projekte, die in europäischem Interesse liegen.

4.3 Der Rat befürwortet grundsätzlich, Projekten ein europäisches Interesse zuzusprechen, sofern sich hieraus keine automatischen Folgen für den Haushalt der Gemeinschaft ergeben. Er fordert die Kommission auf, Verfahrensvorschläge auszuarbeiten, die es ermöglichen würden, anhand von Leitplänen einzelnen Projekten zu bescheinigen, daß sie im europäischen Interesse liegen. Dieses Verfahren müßte für alle Beteiligten transparent sein.

5. Steuerliche Maßnahmen : Der Rat ist der Auffassung, daß die Projekte sich rentieren müssen, und erinnert daran, daß er der privaten Finanzierung den Vorrang einräumt, deshalb sollen auch günstigere Voraussetzungen geschaffen werden für den Aufbau und Betrieb einer gesamteuropäischen Infrastruktur. Die Staatsfinanzierung wird jedoch seiner Ansicht nach in bestimmten, von der Kommission ausgewiesenen Fällen, unumgänglich sein, in diesem Zusammenhang hat eine Finanzierung durch die Gemeinschaft nur Zusatzcharakter.

Dieses verhindert jedoch nicht, daß die Kommission im Rahmen ihrer verfügbaren Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Vorausschau, der Europäischen Infrastruktur Finanzierungspriorität einräumt. Diese Vorrangigkeit muß bei der Aufstellung der neuen finanziellen Vorausschau für die Zeit nach 1992 verstärkt zum Ausdruck kommen.

6. Der Rat fordert schließlich die Kommission auf :

6.1 im Laufe des Jahres 1991 Vorschläge zur Verwirklichung der oben genannten Forderungen zu machen;

6.2 von Jahr zu Jahr einen Bericht über den Aufbau einer europäischen Infrastruktur vorzulegen.

Historical Archives of the European Commission

TOWARDS TRANSEUROPEAN NETWORKS

Glossary of abbreviations, acronyms and other terms used in the final report in alphabetical order.

AECMA - European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.

AIM - Advanced Informatics in Medicine in Europe

ANIMO - Animal Moves Management System

ASB - Associated Standardisation Bodies

ATLAS - Air Traffic Control/Air Land System

CADDIA Cooperation on Automation of Data and Documentation of Imports/Exports and Agriculture

CEDEFOP European Centre for the Development of Vocational Training

CEPT - European Conference of Post and Telecommunications Administrations.

CLCA - Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers

COMETT Action Programme of the Community in Education and Training for Technology

CORRIDOR Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites

CSCE - Conference on Security and Cooperation in Europe

DECT - Digital Cordless Telephone Project

DELTA - Developing European Learning through Technological Advance

DRIVE - Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe

ECAC - European Civil Aviation Conference

ECSC - European Coal and Steel Community

EDI - Electronic Data Interchange

EDIFACT Electronic Data Interchange For Administration Commerce and Transport

Historical archives of the European Commission

EFTA - European Free Trade Assocation, Geneva;

EIB - European Investment Bank

ENS - European Nervous Systems

ERASMUS European Community Action Scheme for Mobility of University Students

ERDF - European Regional Development Fund

ERMES - European Radio Messaging System

ERT - European Round Table (Industrial concerns)

ETSI - European Telecommunications Standards Institute

EUREKA European Research Coordination Agency

EURO-CONTROL European Air Traffic Control Organisation

EUROTECNET European Technical Network

EURYCLEE Project for an Electronic Network between basic and advanced training centres for information and data exchange between teachers and pupils in all Community languages.

EURYDICE Education Information Network in the European Community

FIEC - European Construction Industries Federation

FORCE - Continuing Vocational Training

FYSAN - System for Plant Health Monitoring

GSM - Cellular Telephones Project

IMPACT- Information Market Policy Actions

INSIS - Interinstitutional Integrated Services Information System

INTERREG Community Initiatives Concerning Border Areas

IRIS - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

ISDN - Integrated Services Digital Network

LINGUA- Promotion of the Teaching and Learning of Foreign Languages in the EC

Historical Archives of the European Commission

METRAN- Managed European Transmission Networks

ONP - Open Network Provision

PCRD - Framework Programme on Research and Development

PETRA - Action programme for the training and preparation of young people for adult and working life.

PHARE - Poland and Hungary Aid to Economic Recovery

PHARE - Eurocontrol project on linking ground based control and on board flight management systems.

POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (through road transport informatics between European cities)

PRISMA- Community initiative concerning the improvement in tendering for services by businesses in Objective 1 regions(ERDF)

PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiuency and Unprecedented Safety

RACE - Research and development programme on Advanced Communications technologies for Europe.

REGEN - Community initiative aimed at improvement of energy infrastructures in the peripheral regions

SCENT - System Customs Enforcement Network

SCIENCE Plan to stimulate the international cooperation and interchange needed by European research scientists.

SHIFT - System for Animal Health Inspection at Frontier Posts

SIS - Specific Infomation Exchange System (Schengen Agreement)

STAR - Special Telecommunications Actions for Regional Development

TARIC - Customs Integrated Tariff

TEDIS - Trade Electronic Data Information Systems

TELEMATIQUE Community initiative concerning the development and improvement of services provided on telecommunications networks in ERDF Objective 1 regions.

UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe

VSAT - Very Small Aperture Terminals

Historical Archives of the European Commission

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES

Secrétariat Général

COM(90)585/3

(VERSION REVISEE II :
suite à la réunion hebdomadaire
des Chefs de Cabinet du 03/12/90)

Bruxelles, le 4 décembre 1990

0/336/90

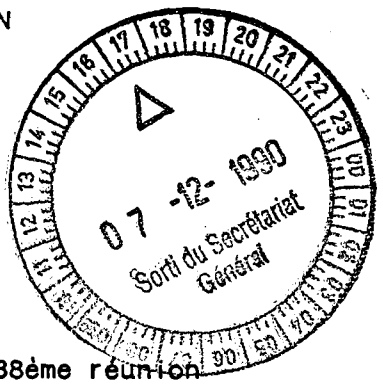
O.J. 1038 - point 9

# TEXTE F

## VERS DES RESAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

Communication de M. BANGEMANN




- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME FLESCH, MM. BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW, CIOFFI, MINGASSON, WILMOTT, von MOLTKE, FRANCHET, DEWOST

Historical Archives of the European Commission

JAV/rapfin/fin
4/12/1990
III A 2

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

**Communication de la Commission au Conseil et au Parlement**

Projet

Historical Archives of the European Commission

## TABLE DES MATIERES

Pages

Introduction ..... 3

**1. CADRE DES TRAVAUX ..... 4**

1.1 Mandat confié par le Conseil à la Commission .... 4
1.2 Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil ..... 5

**2. APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE ..... 5**

2.1 La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens..... 5
2.2 Problèmes liés à la répartition des responsabilités ..... 6
2.3 Apport de la Communauté ..... 6

**3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS ..... 7**

3.1 La dimension géographique ..... 7
3.2 Le contenu..... 8

**4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES ..... 9**

**5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANS-EUROPEENS ..... 10**

5.1 Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière ..... 10
5.2 L'environnement réglementaire ..... 12
5.3 La dimension concurrentielle ..... 13
5.4 Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des réseaux correspondants ..... 14
5.5 La portée des problèmes de financement ..... 15

**6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE 17**

6.1 Projets prioritaires par domaine d'application ... 17
6.2 Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens..... 26
6.3 Les interventions financières potentielles de la Communauté..... 29

Annexe 1 : Mise en place du cadre réglementaire ..... 31
Annexe 2 : Interventions FEDER ..... 33
Annexe 3 : Interventions BEI ..... 34

Projet de résolution du Conseil ..... 35

Glossaire ..... 38

Historical Archives of the European Commission

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS
# POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

## INTRODUCTION

Le Marché Intérieur, dont l'achèvement est en bonne voie sur base des orientations du Livre Blanc de juin 1985 et des dispositions de l'Acte Unique, produira tous ses effets économiques et sociaux si la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes dans un espace sans frontières internes peut s'appuyer sur des réseaux (infrastructures physiques, services et réglementations) réellement transeuropéens.

Cette exigence est particulièrement forte dans **quatre domaines : les transports, les télécommunications, l'énergie et la formation professionnelle.** Les travaux préparatoires menés avec les Etats Membres tout au long de 1990 ont largement confirmé l'acuité du problème posé par l'insuffisance de réseaux transeuropéens. La seule consultation des milieux économiques intéressés, effectuée en octobre dernier, aurait d'ailleurs suffi à dissiper le moindre doute sur ce point : ceux-ci sont unanimes pour dire que les bénéfices du grand marché dépendent autant d'un environnement réglementaire favorable que de la disponibilité d'infrastructures et de services assurant effectivement la libre circulation.

La Commission a déjà adressé au Conseil un Rapport d'étape en juillet 1990(1). **Elle est aujourd'hui en mesure de présenter une Communication, sous forme d'un programme d'action communautaire pour la réalisation de réseaux transeuropéens d'infrastructures.**

Cette Communication répond aux souhaits exprimés par le Conseil Européen (réunions de Strasbourg en décembre 1989 et de Dublin en juin 1990) ainsi qu'à la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990(2).

Après avoir exposé (i) les raisons pour lesquelles l'émergence de réseaux transeuropéens est une exigence prioritaire, (ii) les critères qui font ressortir les insuffisances d'infrastructures, (iii) l'importance de la dimension environnementale, (iv) les principaux obstacles à l'émergence de réseaux transeuropéens et (v) la nature de la contrainte financière, la Communication propose :

- un programme d'actions visant à la réalisation de projets ou des réseaux, à l'adoption de lignes directrices en matière de financement ainsi que d'une série de mesures de portée générale destinées à accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens.

- un projet de résolution du Conseil portant adoption du programme d'actions.

Historical Archives of the European Commission

(1) Com(90)310 19.7.1990
(2) JOCE C 27 du 6.2.1990

## 1. CADRE DES TRAVAUX

### 1.1. Mandat confié par le Conseil à la Commission

L'idée d'une réflexion urgente sur un programme d'action prioritaire a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans les instances communautaires.

1.1.1. A la suite des réflexions menées au niveau ministériel au cours du second semestre de 1989, le **Conseil Européen (décembre 1989 et juin 1990)** a marqué l'importance qu'il accordait à la question des réseaux d'intérêt européen en organisant la suite des travaux de la manière suivante :

> **"Une priorité particulière devrait être accordée au développement et à l'interconnexion des réseaux transeuropéens, notamment dans le domaine du contrôle aérien, de la liaison des principales agglomérations de la Communauté par des réseaux de télécommunications à larges bandes, des liaisons terrestres les plus performantes et de la distribution d'énergie. Le Conseil européen invite la Commission à proposer les mesures appropriées en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et en portant une attention particulière aux situations périphériques dans le contexte de la cohésion économique et sociale."**

Ces conclusions ont été rappelées le 26 juin 1990 par le Conseil Européen de Dublin qui a demandé que des "**lignes directrices ... soient arrêtées avant la fin de l'année**".

1.1.2. La **Commission** adoptait, **dès décembre 1989**, une Communication intitulée "Vers des réseaux transeuropéens : objectifs et applications possibles" (3). Celle-ci mettait en évidence les problèmes d'adaptation des infrastructures à l'émergence de la nouvelle dimension du marché communautaire et estimait qu'une "**priorité particulière devrait être accordée au développement de réseaux transeuropéens notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la formation, en veillant à l'interopérabilité et à l'interconnexion.**"

1.1.3. S'appuyant sur les Conclusions du Conseil Européen, ainsi que sur la Communication de la Commission, le **Conseil** (Janvier 1990) a invité celle-ci à lui soumettre, pour les quatres domaines proposés par la Commission :

> **"avant la fin de 1990, un programme de travail et des propositions de mesures appropriées, en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et sans préjudice de la répartition du travail entre les différentes formations du Conseil. .... La Commission présentera un premier rapport d'étape dans le courant du premier semestre 1990."**

Historical Archives of the European Commission

(3) Com(89)643 18.12.1989

### 1.2. Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil

**Tout au long de 1990, la Commission s'est appuyée sur trois sources d'information et de réaction, notamment sur base du Rapport d'étape de juillet 90, pour procéder à l'évaluation des besoins d'infrastructures dans les quatres domaines d'application :**

- **les Etats membres,** au travers d'un groupe de réflexion composé de leurs représentants dont la constitution avait été demandée par le Conseil. Ce groupe s'est réuni à l'initiative de la Commission à six reprises. Les coordinateurs nationaux ont le plus souvent tenu à appuyer leur participation de contributions écrites qui se sont révélées très utiles pour l'avancement des travaux et l'identification des priorités (en particulier, France, Royaume-Uni, Espagne, Grèce, Portugal, Irlande, Pays-Bas et Danemark);

- **les milieux économiques intéressés,** c'est-à-dire principalement les organisations européennes les plus représentatives de l'industrie et des services concernées par les réseaux transeuropéens en qualité d'utilisateurs ou de fournisseurs de biens ou de services. Cette consultation a eu lieu tout au long de l'année et à l'occasion d'une audition informelle, le 8 octobre 1990, en présence des Services de la Commission et des coordinateurs nationaux;

- **les travaux effectués dans les enceintes communautaires spécialisées,** portant sur la création ou l'amélioration de réseaux transeuropéens; ceci comprend les travaux déjà décidés ou en cours au Conseil dans les différents domaines considérés, afin de tenir compte au mieux des actions engagées ou en voie de l'être et d'éviter toute duplication.

Historical Archive of the European Commission

## 2. L'APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE

**L'évaluation des infrastructures dans la perspective de l'espace sans frontières conduit inévitablement à reconnaître la nécessité de tenir compte des besoins de ce marché en matière de réseaux. L'évaluation communautaire de ces besoins ne peut pas consister à additionner les seuls besoins nationaux estimés sur des bases nationales. Dans le respect du principe de subsidiarité qui doit permettre d'identifier la plus-value communautaire, ce constat doit amener tous les acteurs concernés par la conception et la réalisation des infrastructures et des services à intégrer la dimension communautaire. Celle-ci offre en effet de nombreux avantages pouvant favoriser leur émergence. Ce constat converge avec les orientations identifiées dans le document préliminaire "Europe 2000 : les perspectives de développement du territoire communautaire"** (4) qui met en évidence la montée des pressions sur un espace européen compartimenté et fragile et la nécessité de constituer un cadre de référence cohérent "fournissant une information sur ce qui se passe dans l'ensemble de la Communauté".

### 2.1. La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens

Le Livre Blanc de juin 1985 s'appuyait sur la réalisation des quatre libertés fondamentales pour proposer une approche globale et équilibrée dans tous les secteurs concernés. Il est aujourd'hui reconnu que **les effets économiques de la mise en oeuvre effective de ces libertés dépendent largement de l'existence de réseaux facilitant les communications et resserrant, en termes de délais et de distances, l'espace communautaire dans une perspective de cohésion.** Une liaison plus étroite entre toutes les composantes de l'espace communautaire leur permettra de participer le plus

(4) Com(90)544 16.11.1990

complètement possible à la nouvelle dimension communautaire et aux bénéfices attendus de la suppression des frontières.

Cinq raisons viennent renforcer la nécessité de disposer de tels réseaux :

- l'accroissement prévisible et en partie déjà constaté des échanges intracommunautaires libérés des entraves physiques, techniques et bientôt fiscales (**effet de volume**);

- le besoin d'interconnexion des infrastructures et des services existants pour les faire correspondre à la nouvelle dimension du marché (**exigence d'interopérabilité**);

- l'importance de la prise en compte de la dimension communautaire dans la conception et le développement des réseaux futurs (**effet de dimension**);

- l'exigence accrue d'une qualité de services adéquate pour l'ensemble de l'espace européen (**exigence de qualité**).

- la nécessité de rapprocher toutes les composantes de l'espace communautaire (**effet de cohésion**).

**2.2. Problèmes liés à la répartition des responsabilités**

**2.2.1. Rôle des Pouvoirs Publics**

La planification et le développement des infrastructures et des services ont traditionnellement été envisagés sur une base nationale ou régionale, pour des raisons historiques de compétence. Il en résulte une fragmentation des réseaux si on les examine d'un point de vue communautaire. La nouvelle dimension du Marché Intérieur oblige à envisager ces réseaux dans le contexte plus vaste de la Communauté et, au-delà, du continent européen. L'intégration indispensable des réseaux dans ce nouveau contexte exige que chaque niveau de décision (local, régional, national, communautaire...) prenne en considération les autres niveaux, lorsque la nature des projets le justifie. **Ceci doit conduire à une concertation accrue entre les décideurs des différents niveaux politiques.** Les enceintes adéquates doivent être recherchées pour optimiser cette concertation et la rendre la plus opérationnelle possible.

**2.2.2. Responsabilité des opérateurs économiques**

Si les Pouvoirs Publics jouent un rôle majeur dans la génération des réseaux et souvent dans leur réalisation, en particulier dans le domaine des transports et de la formation, le rôle des acteurs économiques revêt une importance croissante dans le lancement et la réalisation de nouveaux projets. La diversification croissante de l'offre, conséquence du développement technologique, entraîne un intérêt accru des opérateurs économiques. Toutefois, cet intérêt est étroitement lié au développement des marchés correspondants et implique dès lors une participation accrue des utilisateurs. Le développement de la notion de "services charges", en vertu de laquelle l'utilisateur est prêt à payer pour le service de qualité qu'il reçoit, devrait encore accentuer cette tendance, en facilitant le financement privé des réseaux.

**En d'autres termes, l'émergence de réseaux transeuropéens dépend tout autant des initiatives prises par les acteurs économiques indépendants que de l'action propre des Pouvoirs Publics. Cela se traduit aussi fréquemment par un partenariat entre les deux.**

Historical Archives of the European Commission

### 2.3. L'apport de la Communauté

**La prise en compte dans un cadre communautaire de la problématique des réseaux offre plusieurs avantages déterminants.** Ceux-ci paraissent aujourd'hui, comme la consultation des acteurs économiques l'a démontré, insuffisamment exploités. La Communauté peut en effet :

- faciliter, grâce à une vision globale, l'identification de l'intérêt communautaire des projets existants ou des projets envisagés;
- stimuler l'utilisation optimale des réseaux existants;
- promouvoir l'adoption de normes garantissant l'interopérabilité des réseaux;
- stimuler la présentation conjointe de projets transnationaux;
- encourager la production de schémas directeurs dans le contexte d'une stratégie à moyen et à long terme de développement de réseaux et d'optimisation de l'utilisation de l'espace européen;
- favoriser une meilleure prise en compte de l'équilibre nécessaire entre le centre et la périphérie de la Communauté, dans le contexte de la cohésion économique et sociale;
- valoriser l'impact économique des réseaux sur les régions traversées;
- introduire dans l'analyse de la rentabilité des projets l'intérêt de ces projets pour l'ensemble de la Communauté;
- offrir un cadre de coordination pour les statistiques nécessaires à l'évaluation des besoins de réseaux;
- faciliter la mise en perspective des réseaux communautaires à l'échelle du continent européen, en particulier avec les pays de l'AELE et l'Europe de l'Est ainsi que leur prolongement en direction des pays tiers méditerranéens;
- promouvoir des synergies nouvelles entre régions d'Etats différents et entre secteurs industriels différents;
- aider ou compléter le financement de projets d'intérêt communautaire à l'aide des instruments à sa disposition.

## 3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

### 3.1. La dimension géographique

Mettre les réseaux de la Communauté en mesure de répondre à la croissance rapide des échanges intracommunautaires que provoquera - et provoque déjà - l'achèvement du Marché Intérieur est la première priorité. **Celle-ci doit d'abord porter sur les infrastructures situées sur le territoire de la Communauté.** Elle doit ainsi permettre de contribuer à un **meilleur équilibre entre le centre et la périphérie** en faisant profiter les régions périphériques des avantages du Marché Intérieur. Un réseau plus étendu et mieux maillé exerce un effet de cohésion, tout aussi bénéfique pour les régions périphériques que pour les régions centrales de la Communauté.

Historical Archives of the European Commission

Mais, la problématique des réseaux transeuropéens ne peut pas se limiter au territoire communautaire. **L'impératif d'intégration de l'ensemble du continent européen doit être pris en considération :**

- l'extension des principes de libre circulation aux **pays membres de l'AELE**, en cours de négociation, impose une dimension supplémentaire aux projets de réseaux communautaires. De ce point de vue, les problèmes aigus de **transit avec l'Autriche et la Suisse**, dans les secteurs du transport et de l'énergie, requièrent une attention encore plus prioritaire.

- les nouveaux développements dans **les Pays de l'Europe centrale et orientale**, qui se traduisent par des accords de plus en plus ambitieux, justifient que les énormes besoins d'infrastructures et de services de ces pays soient satisfaits dans une perspective d'intégration avec la Communauté et les pays AELE. Les récentes orientations de la Commission concernant le projet de "Charte européenne de l'énergie" initié par le memorandum du Premier Ministre néerlandais lors du Conseil européen de Dublin et précisé lors du récent Sommet de Paris de la CSCE s'inscrivent dans ce contexte. En outre, la situation de la Yougoslavie revêt une importance particulière pour le transit en matière de transports et d'énergie.

Par ailleurs, le développement des relations avec les **pays tiers méditerranéens** devrait se traduire par la recherche d'une plus grande interopérabilité des réseaux, en particulier dans les domaines de l'énergie et des télécommunications.

### 3.2. Le contenu des réseaux transeuropéens.

Plusieurs aspects importants des réseaux devraient recevoir une attention communautaire plus grande, en prenant en compte toutes les composantes d'un réseau : les équipements de transmission - les arcs - et de commutation - les noeuds -, les installations terminales, les services mis en oeuvre sur cette infrastructure et l'environnement réglementaire. Les insuffisances décelées au cours des travaux montrent que le **développement des réseaux transeuropéens** doit s'effectuer **dans quatre directions principales.**

#### 3.2.1. Développer l'exploitation transeuropéenne des réseaux existants

Les réseaux nationaux existants n'ont pas été développés dans une perspective d'échanges importants entre les Etats membres, conduisant d'une part à des interconnexions insuffisantes et d'autre part à des réglementations prévenant de tels échanges.

* Le développement des échanges intracommunautaires requiert donc la **mise en place des chaînons aujourd'hui manquants dans les réseaux existants et la suppression des goulets d'étranglement.** L'action à entreprendre doit consister à interconnecter les réseaux existants ou à élaborer de nouveaux réseaux.

* L'exploitation optimale de ces réseaux exige la **suppression des réglementations nationales inhibantes** et, lorsque nécessaire, la mise en place d'une réglementation harmonisée.

* L'hétérogénéité historique du tissu économique de la Communauté doit être compensée par la recherche d'une **implantation cohérente ou plus complète des réseaux sur l'ensemble du territoire communautaire.** C'est notamment le cas dans les domaines du gaz, de certains modes de transport (autoroutes, rail) et des services de télécommunications.

Historical Archives of the European Commission

### 3.2.2. Concevoir les réseaux de demain

Les développements technologiques et l'internationalisation croissante des échanges doivent **conduire la Communauté et ses Etats membres à envisager de façon coordonnée et concertée les réseaux de demain, dans tous les domaines d'application.** Ceci vaut aussi bien pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse et les liaisons entre transport maritime et transport terrestre que pour les liaisons à large bande, le contrôle aérien, les échanges d'énergie et la formation. Le développement des interconnexions avec les pays d'Europe centrale et orientale relève de cette même conception.

### 3.2.3. Aménager les noeuds de communications

Les noeuds des réseaux transeuropéens revêtent une importance qui, aujourd'hui, n'est pas encore replacée dans le contexte européen. **L'importance des noeuds de communication pour les réseaux de transport de personnes et de marchandises** apparaît de plus en plus primordiale, si l'on songe aux futures liaisons ferroviaires à grande vitesse entre les grandes villes d'Europe (réseaux urbains) et au développement du transport combiné entre divers modes de transport (terminaux).

### 3.2.4. Promouvoir les services à l'utilisateur final

Les infrastructures en tant que telles n'ont de sens que si elles permettent d'offrir un service. **Les services offerts sur les réseaux doivent également être transeuropéens et prendre en compte au mieux les besoins des utilisateurs.** Cela peut se traduire par la nécessité d'un cadre de gestion adapté à cette dimension ou par la mise en place de services spécifiques (par ex. systèmes de réservation, systèmes de facturation des services, tarification, adaptation linguistique, bourses d'échanges d'énergie).

## 4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES

En tant que telles, les infrastructures liées aux réseaux transeuropéens ne posent pas de problèmes différents de ceux que l'on rencontre lors de la conception et de la réalisation de toute infrastructure physique, en particulier dans les domaines du transport et de l'énergie. **Il s'agit principalement d'une responsabilité des Etats membres et de leurs subdivisions territoriales même si la protection de l'environnement constitue une composante des autres politiques de la Communauté.**

Dans le respect du partage des responsabilités dans ce domaine, **la Communauté peut fixer des principes généraux à suivre par les Etats membres** et peut mener des réflexions approfondies :

* Un **cadre général communautaire a été fixé pour assurer la prise en compte du milieu naturel dans les projets d'infrastructure nationaux et régionaux** par la directive 85/337/CEE du Conseil (5) prévoyant d'évaluer les effets de certains projets publics ou privés sur l'environnement. (Cette directive pourrait être prochainement étendue aux politiques, programmes et plans tels que les programmes de développement régional, les programmes économiques et les plans d'aménagement du territoire proposés par les autorités publiques).

* La Commission a récemment mené des **réflexions approfondies sur l'environnement et les transports** en raison des choix à faire entre les nuisances créées par la congestion du trafic et la réalisation d'une infrastructure dont l'intention est de résoudre ces nuisances, mais qui, en

(5) JOCE L 175 5.7.1985

Archive Archives of the European Commission

même temps, peut poser de graves problèmes de cohabitation avec d'autres fonctions de la vie sociale (habitat, travail) et des dommages à l'environnement bâti et naturel. Plus fondamentalement, la sauvegarde de l'environnement implique que le choix entre les modes ainsi qu'entre les différents systèmes possibles pour l'organisation des transports réponde à de nouveaux critères. Dans cette perspective, la Commission envisage **d'établir un schéma directeur à long terme d'infrastructure multimodale** (permettant de passer d'un mode de transport à un autre sans difficultés techniques) et de créer un réseau d'observation et de diffusion des initiatives prises par les villes en matière de maîtrise des transports et de gestion des espaces urbains.

* En ce qui concerne **l'énergie**, ce sont principalement les **interconnexions électriques** qui soulèvent les principales difficultés d'insertion dans l'environnement. Le paradoxe est cependant que les lignes électriques aériennes constituent un désagrément visuel de plus en plus inacceptable alors que le développement de lignes d'interconnexion constitue le meilleur moyen d'utiliser de façon optimale les capacités de production existantes et de réduire les émissions atmosphériques polluantes pour l'environnement. Il s'agit donc de choisir les solutions les plus efficaces présentant le moindre impact sur l'environnement. Ce choix devrait être mieux expliqué.

* **L'approche proposée pour les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie doit constituer par elle-même une contribution importante à la protection de l'environnement.** En effet, en favorisant une approche intégrée des différents modes de transport et des interconnexions énergétiques à l'échelle communautaire, elle oriente les choix politiques vers une exploitation optimale des infrastructures disponibles sur le territoire communautaire.

## 5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

**Cinq types d'obstacles se conjuguent pour expliquer la situation actuelle d'insuffisance, sinon d'inexistence, des réseaux transeuropéens.** Faute d'action politique vigoureuse et concertée, rien ne permet d'entrevoir une résorption automatique de ces obstacles. Ceux-ci tiennent pour l'essentiel à des problèmes d'interopérabilité, à un environnement réglementaire insastisfaisant, à des contraintes liées à la dimension concurrentielle et à une absence très généralisée de vision globale à l'échelle communautaire des infrastructures renforcée par une insuffisance de statistiques conçues sur des bases communes. Si l'existence d'une contrainte liée au volume de financement n'est pas établie, les effets combinés des obstacles identifiés tendent à compliquer les solutions à rechercher pour le financement des réseaux transeuropéens.

### 5.1. Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière

Les travaux menés dans les secteurs des télécommunications et des transports démontrent que **la fragmentation des réseaux et leur mode de gestion calqué sur un modèle national conduisent à des obstacles à la prestation transfrontalière de services.**

L'absence d'interopérabilité entre les différents réseaux mis en place par les Etats membres conduit à l'impossibilité de les faire coïncider au-delà des frontières, de les faire fonctionner simultanément ou consécutivement pour qu'elles offrent un service cohérent, satisfaisant et de coût raisonnable à l'utilisateur. Ces difficultés affectent aussi bien les équipements, les installations que les services offerts.

L'utilisateur, qui voudrait recourir aux infrastructures de plusieurs pays pour offrir des services, se heurtera à une multiplicité d'agents et à une tarification fondée sur des paramètres différents.

En matière de **télécommunications**, les principaux obstacles sont de nature administrative et surtout tarifaire. Dans ce domaine particulier, la Commission s'est fixée pour objectif d'amener les opérateurs à orienter leurs tarifs sur les coûts réels, ce qui doit notamment permettre de réduire le prix à payer pour traverser les frontières internes de la Communauté. Elle a l'intention de publier dans le courant du 1er semestre 1991 une Communication sur les questions tarifaires qui proposera un certain nombre de recommandations destinées à accéler cette évolution.

**L'insuffisance de services télématiques paneuropéens** apparaît particulièrement criante dans la perspective du Marché Intérieur, lorsqu'il s'agit de services aussi élémentaires que le courrier électronique ou le videotex.

Des mesures ont déjà été prises, à la suite du **Livre Vert de la Commission sur les télécommunications**, pour fixer les exigences essentielles auxquelles doivent répondre les réseaux, notamment avec la directive sur la fourniture d'un réseau ouvert des télécommunications (ONP)(6) et pour assurer au plan européen la mise en oeuvre d'un programme de normalisation par un nouvel organisme créé à cet effet, l'ETSI.

Un nouveau **Livre vert** récemment adopté par la Commission en matière de **communications par satellites** (7) examine plus particulièrement les mesures à prendre pour garantir l'interopérabilité des réseaux de télécommunications par satellites (VSAT).

Dans certains domaines comme le **videotex**, les applications transfrontières se heurtent non seulement à la coexistence de normes techniques différentes mais surtout à des dispositions administratives et réglementaires nationales dont l'incompatibilité inhibe le développement de ces applications.

Pour les **radiocommunications avec les mobiles**, où l'incompatibilité des choix techniques nationaux impose à l'usager d'acquérir autant d'équipements terminaux différents que de services nationaux, la production de normes harmonisées, actuellement en cours, devra s'accompagner d'une mise en oeuvre effective au travers d'investissements nouveaux. Les dates d'introduction de ces services paneuropéens sont : 1991 pour la radiotéléphonie mobile, fin 1992 pour la radiomessagerie mobile et pour le téléphone sans fil.

La question reste aussi posée de savoir si les **travaux de normalisation** ont acquis un rythme suffisant pour assurer la compatibilité des réseaux de télécommunications de la Communauté dans un délai raisonnable par rapport à l'établissement du marché intérieur. Ce constat soulève néanmoins le problème de la disponibilité de l'expertise nécessaire dans la Communauté.

En matière de **transports**, les travaux effectués sur la compatibilité technique dans le **secteur ferroviaire**, à l'occasion des travaux sur les liaisons à grande vitesse, ont mis en évidence l'ampleur de la tâche face à une multiplication de spécifications techniques nationales. Ils représentent à cet égard l'exemple-type des situations à éviter. La seule solution immédiatement accessible consiste en la juxtaposition de systèmes différents, ce qui entraîne une extrême complexité des schémas électriques et électroniques et des contraintes importantes de poids et d'encombrement. La réalisation de tels "moutons à cinq pattes" se traduit par des coûts prohibitifs, des

(6) JOCE L 192 24.7.1990
(7) Com(90)490 20.11.1990

Archive Historique de la Commission Européenne

allongements de délais et une perte d'efficacité qui ne peuvent qu'hypothéquer la capacité concurrentielle du rail en Europe.

Il est en tout cas apparu urgent que la Communauté mette un terme aux développements nationaux actuellement constatés et lance un programme ambitieux de normalisation pour assurer dans un avenir raisonnable la compatibilité des infrastructures et des équipements.

Des situations similaires sont prévisibles dans le **transport combiné** qui fera l'objet de travaux analogues à ceux menés pour les liaisons à grande vitesse au cours de l'année 1991.

Dans le domaine du **contrôle du trafic aérien**, l'Europe est dotée de 22 systèmes techniquement incompatibles qui maintiennent ainsi des frontières aériennes inconciliables avec l'espace sans frontières voulu par l'Acte Unique européen.

Il serait donc souhaitable de **mettre en place un programme de normalisation technique qui impliquerait toutes les parties intéressées par ces infrastructures.** Il devrait notamment avoir pour effet d'empêcher la production de nouvelles normes nationales et de promouvoir l'approche européenne. C'est dans ce sens d'ailleurs que plaide le récent Livre vert de la Commission sur la normalisation européenne (8).

La **gestion de bon nombre de réseaux ne prend pas en considération les besoins ou le confort de l'utilisateur** et conduit à des situations diverses, comme le double contrôle des titres de voyage sur les lignes ferroviaires internationales, l'absence de systèmes intégrés de réservation ou à une limitation de choix.

### 5.2. L'environnement réglementaire

Deux aspects importants doivent être mentionnés ici : d'une part, les réglementations favorisant la liberté de circulation et le meilleur usage des réseaux et d'autre part celles qui rendent la mise en place de réseaux plus difficile ou plus onéreuse.

* D'une part, les **règles nationales** affectent la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services dans la Communauté. Elles ont été mises en évidence dans le Livre blanc de la Commission en juin 1985 et ont fait l'objet de mesures proposées par la Commission pour libéraliser ces secteurs.

  Ces mesures concernent aussi bien tous les modes de transport (aérien, routier, maritime, voie navigable, combiné) que les télécommunications et l'énergie (droit de transit pour l'électricité et le gaz).

  Un grand nombre des mesures nécessaires a déjà été adopté par le Conseil et est en cours de mise en oeuvre. D'autres sont encore en discussion au Conseil et devraient être décidées au plus tôt (cfr la section 6.2.2. infra p. 26).

* D'autre part, la mise en place de réseaux transeuropéens se heurte à des **difficultés d'ordre juridique, administratif et fiscal** considérables, du fait de dispositions nationales différentes les affectant.

  L'exemple **d'Eurotunnel** est particulièrement illustratif: le montage juridique prévu par le Traité franco-britannique suppose une double concession, l'une de droit français pour la partie du tunnel située en territoire français et l'autre de droit anglais pour la partie située en territoire anglais. Ce montage suppose en fait la duplication de toutes les procédures, qui sont menées par

(8) Com(90)456 8.10.1990

Historical Archive of the European Commission

des sociétés différentes dans chacun des deux pays, non seulement en ce qui concerne la construction et l'exploitation du tunnel mais également pour toutes les opérations financières nécessaires, comme par exemple la récente augmentation de capital des deux sociétés holdings, Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC. Le surcoût qui en résulte en termes de démarches administratives, de délais, de dossiers à présenter, de disparités fiscales etc... est évident.

A défaut de structure européenne actuellement disponible, comme le statut de la société européenne actuellement proposé par la Commission, l'exploitation du tunnel se fera par des entités juridiques séparées, répondant chacune à leur législation et à leur fiscalité propres.

Par ailleurs, la **multiplicité et la diversité des procédures administratives**, différentes d'un pays à l'autre, en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la mise en place d'infrastructures physiques constituent un facteur de retard et de coût supplémentaire dont il faut également tenir compte, notamment au niveau du financement.

### 5.3. La dimension concurrentielle

La Communauté est fondée sur les principes de la libre concurrence.

Le rôle des Pouvoirs Publics dans la conception et la réalisation d'infrastructures de transports et de formation demeure important.

En ce qui concerne les télécommunications, la séparation des fonctions réglementaires et d'exploitation résultant de l'action de la Communauté permettra d'introduire la concurrence dans ce secteur.

Dans le domaine de l'énergie (électricité et gaz), la réglementation confère à l'autorité publique une influence non négligeable par le biais de la tarification, des autorisations d'investissement et par la réglementation de la concurrence.

Dans ces conditions, **le seuil d'intervention des autorités publiques pour les réseaux demeure assez flou**. Les conséquences qui peuvent en résulter sont les suivantes :

- en vertu de la répartition des responsabilités entre Pouvoirs Publics et opérateurs économiques, un certain nombre de services demandés par le marché se trouvent naturellement en concurrence et l' intervention des Pouvoirs Publics est susceptible de fausser cette concurrence.

- l'intégration des réseaux, qui passe par l'interopérabilité des systèmes existants ou à créer, serait grandement facilitée par la coopération des acteurs économiques; toutefois, cette coopération ne peut pas déboucher sur une entente entre entreprises qui aurait pour objet ou pour effet de restreindre la concurrence d'une manière incompatible avec le Traité et ceci notamment au détriment des utilisateurs.

Ces questions font actuellement l'objet d'intenses discussions dans le domaine des **télécommunications** en conséquence de la récente libéralisation intervenue dans ce secteur à la suite de l'entrée en vigueur des directives adoptées dans le cadre du Livre vert sur les télécommunications (cfr le projet de directive concernant les lignes louées et le projet de lignes directrices sur l'application des règles de concurrence dans le secteur des télécommunications, applicables aux opérateurs publics bénéficiant de droits exclusifs ou spéciaux).

Historical Archives of the European Commission

Les autres domaines n'échappent pas plus au respect des règles de concurrence : par exemple, la coopération des producteurs et transporteurs **d'électricité** de la Communauté en vue d'une meilleure exploitation des capacités de production (souhaitable à tous égards) ne peut pas se traduire par l'élimination de la concurrence entre ces opérateurs.

Dans le domaine des **transports**, la même problématique se pose aussi bien à l'intérieur d'un même mode (coopération des compagnies aériennes, des compagnies de chemin de fer, tour de rôle des bateliers etc...) que dans les combinaisons de mode (par ex. coopération entre les chemins de fer et les transporteurs routiers).

Dans le domaine des **systèmes de paiement**, une intégration plus poussée des réseaux présuppose une coopération entre les participants à de tels systèmes. Il en va ainsi, par exemple, pour l'interopérabilité des cartes de paiement. Pour ce qui est des transferts, la Commission insiste, dans sa récente initiative (9), sur la possibilité de relier entre eux les centres de compensation. Cette perspective ne pourra être réalisée que moyennant des accords entre les systèmes concernés qui devront respecter les règles de concurrence du Traité CEE. La nécessité apparaît de susciter, dans ce domaine, des initiatives de la part du secteur privé, notamment des établissements de crédit, pour mettre en place des réseaux transeuropéens. Sans attendre les effets de l'Union Economique et Monétaire, il conviendrait de donner aux autorités publiques, notamment aux banques centrales, la possibilité de participer à ces systèmes et de veiller à leur bon fonctionnement; ceci laisse d'ailleurs prévoir un rôle important pour le système européen de banques centrales.

Au total, le souhait d'une plus grande intégration des réseaux qui suppose toujours une plus grande coopération des acteurs trouve sa limite dans l'application des règles de concurrence, indispensable pour assurer que les bénéfices de la libéralisation opérée d'un côté ne seront pas confisqués de l'autre par la constitution d'ententes ou de nouveaux monopoles illicites. Il est donc souhaitable de **trouver un équilibre entre les deux impératifs - intégration et concurrence - pour assurer l'émergence des réseaux transeuropéens dont le Marché Intérieur a besoin.**

### 5.4. Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des infrastructures correspondantes

La Commission a, à plusieurs reprises et dans plusieurs domaines, insisté sur la **nécessité d'avoir une vision globale de l'évolution des infrastructures européennes et, plus en amont encore, de l'évolution des besoins.** Force est, toutefois, de reconnaître que les infrastructures continuent à être conçues et élaborées sur base d'informations n'intégrant que partiellement la dimension européenne.

Cette situation a été particulièrement mise en évidence, de façon quasi unanime, par les milieux économiques (UNICE, ERT, CLCA, FIEC en particulier) participant à l'audition du 8 octobre 1990, qui ont regretté l'absence de vision globale des besoins d'infrastructures, notamment de transports, à l'échelle du continent européen.

Dans le domaine des télécommunications, on peut relever par exemple la création par la Commission d'un Forum des utilisateurs européens du RNIS pour renforcer la demande et accentuer la pression sur les opérateurs.

---

(9) Com(90)447 24.10.1990

La modification qualitative entraînée par la nouvelle dimension du marché communautaire impose parallèlement une **redéfinition des cadres de conception des infrastructures, dans le respect de la subsidiarité :**

- en premier lieu, il faut **disposer d'instruments de mesures statistiques mieux adaptés,** plus performants, ce qui signifie la mise en place de systèmes d'information statistiques adéquats en termes de méthodes, de normalisation et d' instruments de mesures. Ces systèmes devront s'appuyer sur des réseaux transeuropéens de services télématiques. L'Office Statistique des Communautés constitue le cadre naturel de coordination de ces actions;

- en second lieu, une **prise en compte des grands facteurs affectant l'évolution de l'espace communautaire** du fait de l'achèvement du Marché Intérieur, comme vient de le faire un premier rapport d'étape soumis par la Commission au Conseil (4) préalablement à la présentation d'un rapport complet à la fin 1991.

Ces tentatives de cohérence sont probablement insuffisantes, compte tenu de l'ampleur des modifications induites par l'achèvement du Marché Intérieur et par la rapidité de l'intégration du continent européen.

### 5.5. La portée des problèmes de financement

#### 5.5.1. Les conditions du financement privé.

Les analyses effectuées ne montrent pas que la contrainte du volume de financement constitue a priori un obstacle à la constitution de réseaux transeuropéens. Le décloisonnement en cours des marchés financiers devrait contribuer à stimuler une telle mobilisation et les groupes financiers s'organisent de plus en plus pour assurer des financements transnationaux. **C'est plutôt dans la rareté des projets d'envergure et économiquement bien étudiés qu'il faut trouver l'absence de mobilisation des fonds privés.**

Toutes les analyses montrent que la logique qui sous-tend les réseaux transeuropéens peut être une logique de marché, puisqu'il s'agit de répondre à des besoins exprimés. **L'existence, sur un projet, de taux de rentabilité satisfaisants facilite incontestablement son financement par des opérateurs indépendants.** Mais la rentabilité ne doit pas toujours s'entendre dans un sens financier étroit. **Les externalités telles que les retombées positives plus générales d'un projet pour les zones concernées** (réduction de l'éloignement, décongestion d'infrastructures existantes, développement économique de certaines régions, localisation d'activités économiques etc...), **doivent être prises en compte. Elles le seront d'autant mieux que le projet est vu dans son ensemble et notamment dans son contexte communautaire global.**

Cette approche ne doit cependant pas faire conclure à l'absence de tout **problème en matière financière.** En effet :

- **l'importance des risques** pour le secteur privé demeure élevée (engagement à long terme, difficultés d'estimation du revenu potentiel et du coût et de la durée de construction, paramètres macroéconomiques, complexité de l'environnement juridique et administratif, incertitudes de nature politique);

- les réseaux financiers ne sont pas toujours structurés de façon à pouvoir traiter facilement des **projets à caractère transeuropéen,** d'autant plus que ceux-ci sont **généralement tronçonnés sur des bases régionales ou nationales;**

Historical Archives of the European Commission

- l'émergence de projets est souvent retardée, voire totalement inhibée, par **l'absence d'études de faisabilité**, faute de financements disponibles pour ce type d'études.

- le financement indépendant ne peut intervenir dans tous les cas et **l'intervention publique** (éventuellement associée à un apport de capitaux privés) est alors **nécessaire** :

  * lorsque les projets n'offrent **pas une rentabilité financière suffisante**, bien que la rentabilité socio-économique soit établie : ceci peut se produire dans toute la Communauté mais se rencontre plus souvent dans les **régions périphériques** dont la population est moins dense et où l'éloignement des grands centres économiques de la Communauté constitue un handicap majeur.

  * ou du fait d'une **impossibilité de faire payer le service correspondant par l'usager** ( par ex. : il paraît difficile d'installer des péages autoroutiers dans les régions les plus peuplées de la Communauté).

Historical Archive of the European Commission

## 5.5.2. Les réponses communautaires actuelles.

**La Communauté intervient avec ses instruments financiers (budget et prêts)** pour aider à la réalisation de projets qui revêtent parfois un caractère transeuropéen, même si ces projets poursuivent d'autres fins comme le développement régional. L'objectif de la cohésion de la Communauté serait aussi bien servi par le financement de réseaux transeuropéens, susceptibles de réduire l'éloignement des régions des centres économiques actuels et de favoriser le développement d'activités économiques.

Ces **interventions pourraient être plus efficaces si elles s'intégraient clairement dans une politique communautaire pour la mise en place de réseaux.** De vrais schémas directeurs de réseaux européens dans les différents secteurs permettraient des interventions communautaires plus cohérentes. L'adoption attendue d'un schéma directeur pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse de la Communauté constituera un cadre de référence solide pour des interventions financières de la Communauté, lorsque celles-ci sont nécessaires. Ce n'est pas par hasard non plus que l'on constate déjà une focalisation des instruments financiers communautaires sur la réalisation de ce réseau. Dans ce contexte, il faut rappeler le **caractère additionnel des ressources communautaires**, appelées à renforcer les interventions nationales et/ou régionales qui jouent un rôle traditionnellement important dans le développement des infrastructures.

Dans le domaine particulier des **télécommunications**, les orientations de la politique communautaire entérinées par le Conseil depuis 1986 ont permis des interventions financières cohérentes basées sur une définition coordonnée des priorités communautaires.

Les interventions communautaires actuelles sont les suivantes :

(i) En ce qui concerne les **Fonds structurels**, suite à la réforme de 1988, le FEDER consacrera, pour la période 1988-1993, un tiers des moyens prévus à des infrastructures de base, principalement dans les régions de l'objectif 1 (Irlande, Grèce, Portugal, Espagne principalement) inclus dans les cadres communautaires d'appui et les initiatives communautaires notamment REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM etc...

L'aide communautaire (subventions du FEDER) pour les infrastructures majeures de transport et de télécommunications devrait s'élever à 6,8 milliards d'ECUS et à 1,5 milliard d'Ecus pour l'énergie (chiffres en annexe 2).

(ii) En dehors des Fonds structurels, le **budget communautaire** offre, sauf pour ce qui concerne l'énergie, certaines possibilités pour la mise en place de réseaux transeuropéens, en particulier :

* dans le **secteur des télécommunications** avec des programmes comme CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, destinés à renforcer la coopération transeuropéenne entre les acteurs économiques (administrations, entreprises);

* dans le **secteur du transport**, où le Conseil vient d'accepter un programme pluriannuel (1990-1992) dont le montant prévisionnel s'élève à 328 MECUS pour aider au financement d'une série de grands projets européens (études ou travaux) par subvention ou tout autre moyen approprié;

* dans le **secteur de la formation professionnelle**, grâce aux programmes COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; dans **le domaine de la formation à la recherche par la recherche**, grâce au programme SCIENCE et dans nombre de programmes de recherche à frais partagés (DELTA visant le développement des nouvelles technologies appliquées à l'éducation et à la formation);

* dans le domaine de **l'information des petites et moyennes entreprises**, avec les Euro-Info-Centres et le Business Co-operation-NET.

(iii) Les **instruments communautaires de prêts** mobilisent les ressources suivantes et notamment:

* la **Banque Européenne d'Investissement** a prêté, en 1989 seulement, plus de 2800 MECUS à des projets d'intérêt communautaire dans les secteurs du transport, des télécommunications et de l'énergie (chiffres en annexe 3);

* les **prêts CECA** peuvent servir à financer des infrastructures utilisant l'acier, ce qui a permis notamment de financer le TGV Atlantique, le Canal Rhin-Main-Danube et le réseau de distribution de gaz en Grèce.

(iv) En outre, le programme **PHARE** favorisant la coopération avec les pays d'Europe centrale offre déjà certaines possibilités pour le développement de réseaux.

Historical Archive of the European Commission

## 6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE : PROJETS PRIORITAIRES PAR DOMAINE D'APPLICATION, MESURES HORIZONTALES ET FINANCIERES

### 6.1. Projets prioritaires par domaine d'application

Les projets qui sont indiqués ci-après ont le plus souvent atteint un certain stade de maturation au sein des services de la Commission et peuvent, dans un certain nombre de cas, avoir fait l'objet de décisions des instances communautaires compétentes. Ces projets peuvent se situer au stade de la recherche et du développement, de l'étude de faisabilité ou de la mise en oeuvre mais ils ont tous pour objet de répondre aux préoccupations exprimées dans ce rapport concernant l'insuffisante mise en place de réseaux transeuropéens. La priorité a été évaluée en fonction des critères établis dans cette Communication ainsi qu'à la lumière des contributions des Etats membres au cours des travaux de coordination et des observations formulées par les milieux économiques.

### 6.1.1. Les transports

Alors que les travaux effectués en vue de cette Communication ont révélé l'intérêt d'une approche globale de tous les moyens de transport du fait de leur complémentarité, la Communauté n'a développé des actions que pour certaines infrastructures, malgré la pression de la Commission pour dépasser une telle approche. C'est ce qui explique l'absence de projets dans les domaines portuaires et aéroportuaires, compte tenu du manque de décision du Conseil sur la proposition de la Commission visant à étendre les compétences communautaires à ces domaines.

Toutefois, les discussions menées avec les Etats membres révèlent qu'une majorité d'entre eux souhaitent développer une telle concertation dans la perspective d'une vue plus globale et multimodale.
Dans ce contexte, il convient particulièrement d'encourager l'adoption du programme de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (**EURET** 1990-1993) visant à optimiser l'exploitation des réseaux de transport et la logistique (tous modes de transport concernés).

#### 6.1.1.1. Transport aérien

La Commission considère que la solution à la congestion du transport aérien passe par des décisions d'unification des systèmes de contrôle. Les mesures prises par la CEAC en avril 1990 ainsi que la création, sous l'égide d'EUROCONTROL, d'un centre unique de gestion du contrôle aérien ne sont pas suffisantes. Bien que la Commission apporte sa contribution à la mise en oeuvre de ces mesures, elle les considère comme une première étape, dans la mesure où elles se limitent à assurer la compatibilité des systèmes nationaux existants. Elle entend donc promouvoir des travaux d'études pour alimenter les décisions complémentaires qui devront intervenir avant 1994.

> Etudes sur un système unifié de contrôle aérien : participation au programme EUROCONTROL PHARE et étude ATLAS (R & D visant à définir une solution permettant la mise en place d'un système unifié utilisant les techniques avancées de télécommunications - 1990-1992).

#### 6.1.1.2. Transport routier

(i) une étude sera effectuée dans le cadre du Comité des Infrastructures sur les **perspectives d'avenir d'un réseau autoroutier communautaire** à l'horizon 2010 (1991);

(ii) Certains projets sont dès à présent identifiés comme participant directement à **l'interconnexion des réseaux actuels.** Tel est le cas des projets suivants qui feront l'objet d'un soutien financier communautaire :

- des **liaisons routières transpyrénéennes**

  * Toulouse-Madrid et Bordeaux-Valence : construction du tunnel du Somport (mise en service en 1995).

  * Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens (mise en service en 1994)

- l'axe du **Brenner**

(iii) D'autres projets participent au **désenclavement de régions périphériques** et leur réalisation facilitera l'accès de ces régions aux bénéfices du marché intérieur :

Historical Archive of the European Commission

- L'axe **routier vers l'Irlande** : A5/A55 (liaison entre Crewe et Holyhead au Royaume-Uni)

- **Brindisi - Patras - Athènes**
- Lisbonne - Madrid

(iv) Enfin, certains autres projets doivent permettre de **meilleures connexions avec les pays voisins de la Communauté** :

- Les **liaisons scandinaves** :

  * Autoroute Aalborg-Frederikshaven

  * Liaisons du Fehmarn.

- **Athènes - Evzoni - Yougoslavie**

**6.1.1.3. Transport ferroviaire**

(i) L'attention se concentre sur les liaisons à grande vitesse dont le développement prévoit :

- **Liaisons ferroviaires à grande vitesse** (1990-2010):

  * Nord : Paris-Londres-Bruxelles-Amsterdam-Cologne et raccordements vers d'autres Etats membres;

  * Sud : Séville-Madrid-Barcelone-Lyon-Torino-Milano-Venezia et de là vers Tarvisio et Trieste; Porto-Lisbonne-Madrid.

En outre, pour donner à ces liaisons leur pleine dimension communautaire, il convient de procéder à une :

  * Etude des **15 maillons-clés** proposés par le Groupe à haut niveau **sur le réseau ferroviaire à grande vitesse** (fin 1991)

(ii) Le projet suivant s'inscrit dans le contexte du désenclavement :

- L'axe **Dublin-Holyhead-Crewe et l'axe Dublin-Belfast.**

**6.1.1.4. Transport combiné.**

(i) L'axe **du Brenner** (1990-2000)

(ii) Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil du 12 novembre 1990 sur la **mise en place d'un réseau européen de transport combiné** (définition d'un schéma cohérent de lignes et de terminaux etc...) et présentation d'un rapport au Conseil avant le 1er juin 1991.

Ces travaux qui se concentrent sur les modes ferroviaire et routier devront être étendus aux modes fluvial et maritime, ceci notamment au vu de l'intérêt exprimé pour le transport maritime par le Portugal, l'Irlande, le Danemark, la Grèce l'Espagne et la Belgique.

(iii) **Mise à gabarit des axes Royaume-Uni - Benelux - Italie et Allemagne - Espagne - Portugal** (1991-1992)

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1.5. Transport fluvial

La valorisation des réseaux existants passe par des interconnexions particulièrement en France (par ex: une étude sur la liaison Seine-Nord sera réalisée en 1991) et en Allemagne (Mittellandkanal).

### 6.1.1.6. Transport maritime

L'absence de consensus politique (cabotage, compétence en matière d'infrastructures portuaires) pour mener à bien des actions concertées au niveau communautaire empêche l'examen d'une exploitation plus rationnelle des réseaux de transport terrestres. Par exemple, le développement des infrastructures portuaires le long des façades atlantique et méditerranéenne devrait être étudié dans une telle perspective comme dans celle du développement de certaines économies (par ex. Irlande).

- Développement des relations vers l'Irlande

- Etude sur le développement du transport maritime côtier.

## 6.1.2. Télécommunications et services télématiques

Le développement des services télématiques dépend largement d'un environnement réglementaire favorable et des normes assurant l'interopérabilité (voir infra les mesures restant à prendre). Il appartient aux acteurs économiques de profiter de cet environnement libéralisé pour créer les applications qui répondent à leurs besoins. Par contre, les Pouvoirs Publics peuvent stimuler un certain nombre d'applications concrètes qui permettent une meilleure gestion des affaires communautaires ou des domaines dans lesquels le rôle des pouvoirs publics est prépondérant. C'est dans ce contexte que la Commission préconise la réalisation des projets suivants qui sont classés en trois catégories : les applications, les services et la R & D.

### 6.1.2.1. Les applications

#### (a) Assurer le fonctionnement du marché intérieur

La suppression des frontières physiques, techniques et fiscales entraine de nouveaux besoins d'échanges d'informations entre les administrations et les opérateurs économiques afin d'assurer une gestion efficace de l'espace sans frontières dans une série de domaines (10). Il s'agit donc de mettre en place les réseaux de services télématiques nécessaires à la réalisation du marché intérieur, par ex: des systèmes d'échanges d'informations entre les institutions communautaires et en particulier avec les Etats membres dans le contexte du processus législatif, des procédures (par ex: les aides d'Etat), des systèmes de notification (par ex: la directive 83/189/CEE), des systèmes d'alerte etc... ainsi que des systèmes d'accès à l'information (banques de données etc...).
L'urgence requiert que toutes les administrations concernées des Etats membres et la Commission s'attellent immédiatement à cette tâche.

Les domaines jugés prioritaires par rapport à la réalisation de l'espace sans frontières sont :

---

(10) Com(90)473 5.10.1990

Historical Archives of the European Commission

**i) le domaine douanier et la fiscalité indirecte:**

Le développement de systèmes informatiques dans ces domaines requiert des réseaux de communications permettant l'échange électronique de données et de messages entre la Commission et les Etats membres et entre les Etats membres eux-mêmes d'une part et les interfaces nécessaires pour échanger des données entre les administrations nationales et les opérateurs économiques et les banques de données centrales pour fournir l'information douanière et fiscale aux administrations et aux opérateurs d'autre part.

Certains projets sont déjà en cours mais beaucoup reste à faire. Les projets qui suivent sont indispensables en matière **douanière** :

* TARIC (tarif douanier commun): amélioration des bases de données et mise en place des interfaces nécessaires;

* Mise en place d'un système de communications avancé pour la gestion du TARIC, le contrôle des quotas, les renseignements tarifaires contraignants, l'assistance mutuelle et les échanges d'information;

* Développement du système SCENT pour la transmission électronique de messages relatifs à la lutte contre la fraude;

* Un système de contrôle du transit;

* Un système des contrôles à l'exportation.

En ce qui concerne le développement de systèmes informatiques dans le domaine de la **fiscalité indirecte**, les Etats membres vont devoir prendre, sur base des orientations dégagées par le Conseil en novembre 1990, les mesures nécessaires pour permettre l'échange de données informatisées par voie télématique et rendre ces systèmes opérationnels pour le 1er janvier 1993. Cela suppose la mise en place dans les plus brefs délais de :

* un réseau télématique pour assurer l'échange rapide d'information entre les administrations nationales pour la TVA;

* un système de contrôle pour le transfert des biens soumis à accises entre entrepôts;

* un système similaire au système SCENT pour les biens soumis à des taxes indirectes pour aider à la suppression ou à la détection de fraudes.

ii) **le domaine vétérinaire et phytosanitaire** :

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) vise à mettre en place un système intensif d'échanges d'informations entre la Commission, les administrations vétérinaires nationales et les unités d'inspection aux postes frontières pour accélérer les importations de viande et de produits à base de viande;

* **ANIMO** (Animal Moves Management System) est un système d'enregistrement et de surveillance de tous les déplacements d'animaux dans la Communauté en vue d'assurer la santé animale et du public. Il s'agit d'un système de gestion très important pour les services vétérinaires et il implique une intégration étroite de toutes les administrations concernées dans un système unique.

Historical Archives of the European Commission

* **FYSAN** (Système pour le suivi phyto-sanitaire) est un système destiné à surveiller les maladies des plantes dans les Etats membres en vue de contrôler ces maladies et d'améliorer la situation phytosanitaire en Europe.

**iii) la circulation des personnes**

Le Conseil européen a demandé l'établissement d'une Convention sur l'exercice des contrôles aux frontières externes de la Communauté. La mise en oeuvre de cette Convention supposera un échange important d'informations ente les administrations nationales concernées. Dès à présent, ce besoin est apparu dans le cadre de l'Accord de Schengen et se met en place, à cet effet, un système spécifique d'échanges d'informations (SIS), préfiguration d'un système à l'échelle communautaire. Bien que la compétence communautaire ne soit pas formellement reconnue, la Commission, compte tenu de l'expertise qu'elle a acquise dans l'exécution de différents programmes, est prête à apporter sa contribution à la mise en place de ces réseaux.

iv) **le domaine statistique** :

* Mise en place d'infrastructures de collecte de données statistiques (projets STATEL et STADIUM) avec les Instituts Nationaux de Statistique des Etats membres;

* Etudes des procédures à mettre en place dans les Etats membres pour l'élaboration et la transmission des données du commerce intracommunautaire vers les systèmes statistiques (Ex. projet COMEDI);

* Développement d'infrastructures pour la gestion, la diffusion et la mise en cohérence des informations de référence utilisées dans les systèmes statistiques (Ex. nomenclatures statistiques).

**Trois programmes existants** sont en cours de redéfinition pour prendre en considération les besoins les plus immédiats liés à la suppression des frontières. Ils offrent une expérience déjà bien établie d'une collaboration entre les administrations concernées et ont permis d'identifier les besoins les plus immédiats et les problèmes à résoudre. Il s'agit de:

- **INSIS** (au niveau des institutions communautaires et des Etats membres) qui requiert le renforcement de la participation active des administrations des Etats membres;

- **CADDIA** qui est directement lié à la gestion de l'espace sans frontières dans les domaines douanier, agricole et statistique;

- **TEDIS**, dont la seconde phase vient d'être adoptée par la Commission, qui offre aux acteurs économiques les moyens de développer des systèmes EDI paneuropéens intersectoriels concernant directement les administrations, les transports et les services financiers. Les succès de Tedis auprès des entreprises révèlent un peu plus les retards généralement accusés par les administrations dans ce domaine.

Historical Archives of the European Commission

b) **Amélioration des systèmes de gestion de la circulation routière promue dans le cadre du programme DRIVE :**

Le concept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), développé par le DRIVE Infrastructure Group afin de résoudre les problèmes de circulation routière, a déjà servi de base à deux initiatives concrètes :

(i) Projet **POLIS** lancé en décembre 1989 par plusieurs villes d'Europe visant à développer des systèmes de gestion du trafic urbain (en vue de réduire la congestion et les risques d'accident): études de faisabilité en cours, projets pilote en 1991 et mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

(ii) Projet **CORRIDOR** lancé en septembre 1990 visant à développer des systèmes de gestion du trafic interurbain (prioritairement dans les zones de congestion). Etudes de faisabilité à lancer en 1991. Projets pilotes prévus en 1992 en vue d'une mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

**(c) Les systèmes transeuropéens de paiement**

Sur base des orientations de la Commission, études techniques de faisabilité visant à stimuler par les acteurs concernés la création de réseaux transeuropéens dans le domaine des systèmes de paiement et la réalisation d'interconnexions entre centres de compensation existants (1991).

**(d) Annuaire électronique européen pour le téléphone**

Etude de faisabilité juridique et technique (1991).

**(e) Soutien au développement du marché de l'information**

Projets pilotes (1990) concernant l'interconnexion des systèmes d'information sur le fret routier et l'intégration des bases de données relatives aux normes (programme IMPACT).

**6.1.2.2. Le développement de nouveaux services**

- Développement du réseau numérique à intégration de services (RNIS) sur la base de la recommandation du Conseil sur l'introduction coordonnée du RNIS dans la Communauté européenne. 18 pays de la CEPT, incluant tous les Etats membres, ont maintenant signé un Memorandum of Understanding prévoyant de mettre en place la première phase de la recommandation du Conseil d'ici à 1993 sur la base des normes européennes de télécommunications développées par l'ETSI.

- Définition de projets pilotes sur base des résultats des travaux du Forum des utilisateurs européens du RNIS.

- Développement de services de télécommunications mobiles sur base des recommandations du Conseil et de directives visant la réservation de fréquences en ce qui concerne le téléphone cellulaire (GSM), le téléphone numérique sans fil (DECT) et les services de radiomessagerie (ERMES).

- Mise en place de nouveaux services de télécommunications par satellites conformément aux propositions contenues dans le Livre Vert sur les communications par satellites.

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.2.3. Recherche et développement

**(i) Les systèmes télématiques d'intérêt général**

Le programme cadre de recherche et de développement (1990-1994) offre, dans le contexte du **programme spécifique en cours de discussion au Conseil sur les systèmes télématiques d'intérêt général la possibilité de définir les besoins nouveaux et les problèmes techniques**, la recherche des solutions à ces problèmes et la mise en oeuvre de projets pilotes dans les domaines de la coopération administrative (systèmes nerveux européens), des transports, de la formation et de la médecine.

**(ii) La gestion des transports**

- Programme cadre de recherche et développement : étude ATLAS et programme DRIVE;

- En dehors du cadre communautaire (Eureka), développement du projet PROMETHEUS.

**(iii) Développement des liaisons à large bande**

- Réaliser le programme RACE destiné à définir les scénarios de référence, à assurer la prénormalisation et à évaluer les applications pilotes (échéance 1995).

- Mise en place du réseau METRAN (Managed European Transmission Network) dans le cadre du Memorandum of Understanding de la CEPT en cours d'adoption à la suite de la communication de la Commission sur les autoroutes électroniques (COM(88)341).

### 6.1.3. Les interconnexions énergétiques

C'est aux opérateurs économiques qu'il appartient de définir les projets et leur viabilité économique. La Commission considère qu'un certain nombre de projets à l'étude ou en cours présente un intérêt communautaire élevé, soit qu'ils visent à étendre le réseau existant à de nouveaux Etats membres, soit qu'ils contribuent à renforcer la sécurité d'approvisionnement et l'exploitation optimale des capacités de production. A ce stade, deux domaines d'application prioritaires ont été identifiés.

### 6.1.3.1. Les interconnexions électriques

- Interconnexion République d'Irlande / Royaume-Uni (1995)
- Interconnexion Grèce / Italie (1993)
- Renforcement des interconnexions (1991-1995):

  * France vers Espagne et Portugal
  * France vers Allemagne, Belgique, Italie, Suisse;
  * Italie vers Autriche et Suisse;
  * Allemagne vers Pays-Bas, Danemark et Autriche

- Renforcement des interconnexions intérieures en Allemagne, France, Belgique et Pays-Bas (1991-1995).

### 6.1.3.2. Les interconnexions gazières

- Introduction du gaz naturel en Grèce (1993) et au Portugal (1994);

Historical Archives of the European Commission

- Interconnexions Irlande / Royaume-Uni (1993), France / Espagne-Portugal;

- Projets "Midal" entre Emden et Ludwigshafen (Allemagne) et "Zeepipe" (Belgique) destinés à ouvrir de nouvelles voies de pénétration au gaz norvégien (1991-1993);

- Trois projets en Allemagne pour interconnecter les nouveaux Länder (1991-1993).

- Interconnexions Belgique / Allemagne; Allemagne / Danemark; Danemark / Norvège ("Scanpipe") et Royaume-Uni / Continent.

- Renforcement du gazoduc Transmed (Italie-Tunisie - 1992);

- Interconnexion Italie continentale - Corse - Sardaigne;

- Interconnexion Espagne - Maroc (1995).

**6.1.4. La formation professionnelle**

La plupart des projets ci-dessous font appel à des services télématiques. Toutes les actions de recherche et de développement technologique prévues par le troisième programme-cadre de recherche et développement (1990-1994) prévoient comme mesures d'accompagnement des actions de formation dont certaines seront réalisées en réseau. Ceci s'applique en particulier au programme spécifique "capital humain et mobilité".

**6.1.4.1. Echanges d'information et bases de données.**

Les projets proposés concernent tous l'amélioration des échanges d'information à l'échelle communautaire en vue d'assurer la transparence des systèmes de formation, la valorisation des expériences et l'amélioration des méthodes utilisées. Les liens avec les services télématiques sont évidents.

- Développement du réseau Eurydice et de ses capacités de traitement et de transfert d'information entre les Etats;

- Mise en place d'un réseau de même nature sur les systèmes de formation professionnelle en liaison avec le CEDEFOP;

- Développement du réseau électronique EURYCLEE entre les centres de formation initiale et continue pour des échanges d'information et de données entre les professeurs et les élèves dans toutes les langues communautaires;

- Création ou extension des réseaux de bases de données nationales sur les cours de formation, les formations de haut niveau et aux technologies avancées et les programmes de recherche;

- Organisation d'une banque de données accessible en direct pour les organisations publiques et privées sur la correspondance des qualifications professionnelles;

- Mise en place d'un réseau télématique pour les échanges et les bourses des programmes ERASMUS et COMETT, ainsi que les bourses de chercheurs (une bourse des bourses);

Historical Archive of the European Commission

- Création d'une banque de données de demandes de partenariats d'entreprises pour les différentes actions transnationales de formation en liaison avec les programmes COMETT, EUROTECNET et FORCE.

**6.1.4.2. Systèmes d'enseignement à distance.**

- Organiser en réseau les pôles dynamiques de l'enseignement à distance qui sont apparus dans les différents programmes communautaires de formation;

- Réaliser des projets pilotes conjoints et en réseau exploitant pleinement les nouvelles technologies de l'information et de la communication;

- Développer les systèmes d'enseignement et de formation à distance transnationaux qui ont été expérimentés soit sur une base sectorielle, soit sur une base géographique;

- Stimuler le développement de programmes de télévision pour l'éducation et la formation.

## 6.2. Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens

### 6.2.1. L'élaboration de schémas directeurs.

Il s'agit d'une méthode de travail, valable pour les transports, les télécommunications et l'énergie.

Elle consiste à réunir tous les acteurs concernés par un réseau et à rechercher le schéma du réseau le plus approprié à l'échelle de la Communauté pour toutes les parties concernées, tout en cherchant à identifier les difficultés pouvant affecter la réalisation du réseau, sur le plan technique comme sur le plan réglementaire ou administratif.

Cette méthode doit pouvoir être accompagnée de la réalisation d'études approfondies sur les problèmes identifiés, et notamment d'études de faisabilité réalisées à l'initiative conjointe des Etats concernés et de la Commission. Le financement communautaire de telles études se justifie particulièrement dans ce cas.

### 6.2.2. Mise en place rapide des réglementations nécessaires à l'émergence des réseaux transeuropéens

Des mesures réglementaires déjà proposées ou devant être proposées sont encore nécessaires pour assurer le développement des réseaux transeuropéens dans des conditions satisfaisantes.

Toutes ces mesures sont destinées à créer un cadre juridique favorisant à la fois la prestation de services, l'établissement des entreprises et la libre circulation des marchandises, conditions essentielles à la mise en place et au fonctionnement des réseaux transeuropéens.

La liste de ces mesures est reprise en annexe à cette Communication.

### 6.2.3. Le renforcement des programmes de normalisation

Les besoins de normalisation européenne apparaissent considérables si l'on veut assurer à terme l'intégration des infrastructures. Cette tâche essentielle est déjà bien entamée mais demande à être renforcée sous l'impulsion de tous les acteurs

Historical Archives of the European Commission

concernés. Les conséquences suivantes doivent être relevées : la charge de travail qui devrait en résulter pour les organismes européens de normalisation renforce encore la nécessité de décentralisation au travers des organismes associés (ASB) favorisant la pré-normalisation (cfr l'exemple d'Edifact Board pour l'EDI ou de l' AECMA pour l'industrie aéronautique) avec la pleine participation des industriels concernés; d'autre part les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de prendre en considération d'éventuels besoins supplémentaires de financement.

Dans tous les domaines concernés, la normalisation statistique devrait également être renforcée (concepts, méthodes et définitions).

**6.2.3.1. En matière de transports**

- Transport aérien

  * établissement des spécifications techniques concernant les équipements destinés au contrôle aérien et pour l'accès aux marchés publics.

- Transport ferroviaire

  * normalisation à effectuer sur base de la directive "nouvelle approche" pour les matériels et les infrastructures du réseau à grande vitesse.

- Transport combiné

  * Normalisation des containers

  * Initiatives à prendre à la suite des travaux du groupe à haut niveau (juin 1991).

- Transport maritime

  * Normalisation résultant de la directive d'harmonisation technique à proposer.

**6.2.3.2. En matière de télécommunications et de services télématiques.**

Le développement rapide des technologies dans ce domaine impose un rythme soutenu de normalisation et une adaptation permanente des programmes conduits par les organismes européens de normalisation et en particulier l'ETSI. A titre d'exemples, on peut relever les besoins de normalisation suivants :

- Courrier électronique : définition des dernières spécifications techniques;

- Définition d'une masse critique de messages EDI conformes à la norme internationale EDIFACT;

- Videotex :

  * Définition des protocoles d'accès du videotex au RNIS

  * Définition des normes videotex de la 2ème génération

- RNIS :

  * achèvement de la normalisation en cours

  * normes nécessaires pour assurer la migration des applications

Historical Archives of the European Commission

- Satellites : accélérer le travail de normalisation de l'ETSI concernant les équipements de télécommunications par satellites.

- Radiocommunications mobiles : stimulation de la production des normes pertinentes pour les nouveaux systèmes mobiles.

**6.2.3.3. En matière douanière et fiscale.**

Les administrations nationales sont à des niveaux différents de développement dans ce domaine. Il est donc difficile d'assurer l'uniformité de traitement nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur. Les mesures nécessaires à assurer une application uniforme des règles communautaires par les Etats membres devront recevoir un haut degré de priorité dans les mois à venir. Au minimum, la compatibilité des systèmes doit être assurée, ce qui implique :

* une étude immédiate sur l'étendue des problèmes et les recommandations pour les résoudre;

* le développement de messages électroniques normalisés pour l'échange de données utilisant la norme EDIFACT;

* le développement de codes normalisés pour utilisation par tous les Etats membres;

* dans la perspective du développement des échanges avec l'AELE et les pays d'Europe centrale et orientale, la participation au programme PHARE et aux négociations en cours pour assurer la compatibilité requise.

**6.2.3.4. En matière énergétique.**

- Normes des équipements et qualité des produits.

## 6.2.4. L'octroi d'une déclaration d'intérêt européen

L'intérêt d'une déclaration d'intérêt européen est apparu au cours des contacts que la Commission a eus avec les milieux économiques et particulièrement bancaires.

Cette déclaration pourrait être octroyée selon une procédure communautaire à déterminer, dans des cas bien déterminés et limités en nombre, à un réseau transeuropéen ou à un projet appartenant à un réseau transeuropéen afin de mobiliser les investisseurs potentiels.

Les conditions d'octroi devraient être sévères et ne viser que des projets bien définis et économiquement viables, contribuant au développement de la Communauté et ayant fait l'objet d'études indépendantes de faisabilité et d'impact environnemental positives.

Les conséquences d'une telle déclaration pourraient être triples : (i) réduire l'incertitude politique affectant tout grand projet d'infrastructure par l'engagement qu'elle comporte; (ii) faciliter l'accès au financement sans entraîner une contribution financière automatique de la Communauté; (iii) assurer les investisseurs que la coordination et la coopération administrative nécessaires sont soutenus au plus haut niveau.

Historical Archives of the European Commission

La procédure d'octroi et les modalités de consultation devront être précisées.

**Une telle déclaration pourrait être valide pour tous les types de réseaux ou de projets transeuropéens.**

Cette approche vient de trouver une concrétisation, sous la forme d'une "déclaration d'utilité européenne", dans le programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport (1990-1992) adopté le 20 novembre 1990 par le Conseil.

6.2.5. Une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens avec tous les acteurs.

Au cours de l'audition du 8 octobre 1990, les principaux représentants de l'industrie européenne ont déploré l'absence d'une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens.

**Cette réflexion devrait être menée à l'échelle continentale** afin de prendre en considération les besoins d'interconnexions avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale avec lesquels de nombreux projets de coopération de la Communauté sont en cours de développement, ainsi que leur prolongement vers les pays méditerranéens.

Cette **réflexion doit permettre** :

- l'analyse de l'évolution à long terme des besoins de réseaux : ceci suppose la disponibilité de statistiques satisfaisantes et d'analyses prospectives solides;
- l'identification de la nature et de la configuration optimale des réseaux à mettre en place;
- l'implication de toutes les parties concernées par la réalisation concrète de ces réseaux.

**L'organisation chargée d'une telle mission d'étude devrait être indépendante des autorités politiques et pouvoir s'autofinancer après une période de démarrage.** Elle devrait constituer une enceinte de réflexion à laquelle toutes les parties intéressées et représentatives (pouvoirs publics, utilisateurs, producteurs, consommateurs) pourraient participer. Il est particulièrement important d'impliquer dès le début des réflexions les principaux acteurs qui seront directement liés à l'exploitation des réseaux transeuropéens (par ex: pour les industries à caractère maritime, cela signifie la construction navale, les fabricants d'équipements, les transporteurs maritimes, les responsables d'infrastructures portuaires et ceux des autres modes de transport, les chargeurs).

Archive Historical Archives of the European Commission

### 6.3. Les interventions financières potentielles

La mise en oeuvre et l'application des mesures horizontales citées dans la section précédente devraient favoriser l'émergence de réseaux transeuropéens, la mobilisation de ressources financières indépendantes et l'ajustement des circuits financiers.

En ce qui concerne le financement public et la Communauté en particulier, les solutions suivantes sont à envisager pour aider à surmonter les trois difficultés identifiées précédemment : financement d'études de faisabilité, insuffisance de rentabilité risquant de conduire à un chaînon manquant, financement de projets à caractère transeuropéen dans les régions périphériques visant à réduire l'éloignement de ces régions et à assurer la cohésion.

6.3.1. Les instruments budgétaires.

La Communauté pourrait, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, accorder aux réseaux transeuropéens une priorité de financement pour :

- l'exécution d'études de faisabilité de projets d'intérêt européen s'inscrivant dans la logique des réseaux transeuropéens;

- l'octroi de prêts pour des projets dont la rentabilité est très différée dans le temps;

- des contributions budgétaires aux projets sous la forme la plus appropriée (soutiens directs, bonifications d'intérêts, etc...)

Par ailleurs, il est rappelé que les politiques structurelles contribuent substantiellement à la réalisation de cet objectif dans le cadre et les limites des missions qui leur sont propres.

**L'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992 pourrait donner l'occasion de renforcer le caractère prioritaire de la réalisation des réseaux transeuropéens.**

6.3.2. Les instruments de prêts BEI et CECA

* **La BEI est prête à poursuivre et à étendre le plus largement possible son action en faveur du financement des réseaux transeuropéens**, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par l'article 130 du Traité CEE. Cela signifie d'une part qu'elle est disposée à participer, comme par le passé, au financement proprement dit de tels projets en exerçant une influence mobilisatrice sur les milieux financiers. Cela implique aussi qu'elle pourrait faciliter leur émergence et leur développement en intervenant, compte tenu de son expérience, par des initiatives appropriées, dès le stade des études préparatoires ou en contribuant à la mise en place du montage financier optimal. Ce rôle pourrait s'exercer en étroite collaboration avec les acteurs intéressés, en particulier la Commission.

* Les prêts **CECA** doivent également **servir au financement de réseaux transeuropéens** dans les limites permises par cet instrument.

## CONCLUSIONS

Le programme présenté par la Commission requiert un suivi permanent de la part de la Commission et du Conseil. Il requiert également des orientations politiques précises de ce dernier et en tout premier lieu l'adoption d'un programme d'actions. C'est pourquoi la Commission propose au Conseil d'adopter le projet de résolution ci-joint et en application de cette résolution, de lui faire les propositions appropriées et un rapport régulier sur l'évolution des travaux.

Historical Archives of the European Commission

## ANNEXE 1 : MISE EN PLACE DU CADRE REGLEMENTAIRE

Liste des mesures réglementaires proposées ou devant être proposées qui sont nécessaires pour assurer le développement et l'exploitation des réseaux transeuropéens.

### 1. Mesures générales

Certaines mesures de portée générale sont applicables à plusieurs des domaines concernés :

- Mise en oeuvre des directives pour la passation des marchés publics, en particulier dans les secteurs des télécommunications, des transports et de l'énergie;

- Présentation et adoption de la directive sur la protection des données.

- Propositions relatives à la validité contractuelle et légale des messages électroniques.

- Adoption du statut de la société européenne.

- Proposition de directive fiscale relative à un régime de prise en compte par les entreprises des pertes subies par leurs établissements stables et filiales situés dans d'autres Etats membres.

### 2. Dans le domaine des transports

(i) La majorité des mesures réglementaires dans ce domaine visent le régime du cabotage qui doit être introduit pour tous les modes (transport routier de marchandises et de voyageurs, transport combiné, transport fluvial et maritime). Les propositions sont sur la table du Conseil et doivent être adoptées au plus tôt.

(ii) Des mesures de nature technique sont envisagées afin d'assurer l'interopérabilité, notamment pour :

- le transport ferroviaire

  * A proposer par la Commission : directive "nouvelle approche" sur les exigences essentielles pour assurer la compatibilité des technologies et des infrastructures des trains opérant sur les liaisons à grande vitesse.

- le transport maritime

  * Proposition de directive d'harmonisation technique pour les équipements de navires (11)

(iii) D'autres mesures concernent l'instauration d'une concertation communautaire dans le domaine des infrastructures de transport aérien et de transport maritime (12)

Historical Archive of the European Commission

---

(11) Com(89)266
(12) Com(88)577 16.1.1989

**3. Dans le domaine des télécommunications**

- Elaboration et adoption des directives d'application de la directive ONP du 28 juin 1990 (6), notamment dans les domaines suivants :

  . lignes louées;
  . services de transmission de données par commutation de paquet et par commutation de circuit;
  . réseau numérique à intégration de services;
  . services de téléphonie vocale;
  . services télex;
  . services mobiles, le cas échéant;
  . sous réserve d'études supplémentaires, nouveau type d'accès aux réseaux et accès au réseau à large bande;

- Harmonisation des procédures de déclaration et d'autorisation pour la prestation de services sur le réseau public de télécommunications en vue d'établir les conditions dans lesquelles la reconnaissance mutuelle des déclarations et des autorisations sera assurée;

- Préparation d'orientations réglementaires concernant les radiocommunications pour les mobiles;

- Elaboration et adoption des mesures visées par le Livre Vert du 14/11/1990 sur les télécommunications par satellites, notamment dans les domaines suivants :

  . la reconnaissance mutuelle des agréments pour les équipements terminaux de communications par satellites;
  . la reconnaissance mutuelle des autorisations pour le réseau de satellites uni-directionnels et bi-directionnels;
  . l'harmonisation des conditions relatives à la fourniture d'un réseau ouvert pour la connexion des réseaux de terminaux de satellites;
  . l'harmonisation des techniques futures déjà identifiées de transmission pour la diffusion par satellites à l'intention du grand public.

**4. Dans le domaine de l'énergie.**

- Mise en oeuvre effective des directives sur le transit;

- Conclusions des réflexions sur l'accès des tiers aux réseaux;

- Etudes et propositions sur la levée des obstacles administratifs et juridiques à la mise en place d'interconnexions;

- procédures de concertation sur l'optimisation de la gestion des réseaux.

Historical Archive of the European Commission

ANNEXE 2

CONCOURS COMMUNAUTAIRES EN FAVEUR DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE BASE

CADRES COMMUNAUTAIRES D'APPUI (CCA)
DES REGIONS OBJECTIF N° 1 (1989-93)
(EN MILLIONS D'ECUS)

| | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS | | | | | INFRASTRUC-TURES TELECOM+STAR | INFRASTRUC-TURES ENERGIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ROUTES AUTOROUTES | RAIL | PORTS | AEROPORTS | AUTRES | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

ANNEXE 3

Financements de la BEI (prêts individuels et crédits sur prêts globaux) dans la Communauté, en faveur de réseaux d'intérêt communautaire (1)

(montants en millions d'écus)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Réseaux d'intérêt communautaire | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transport | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| . Rail | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| . Route | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| . Infrastructures portuaires | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| . Infrastructures aéroportuaires | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| . Centres intermodaux | | 83.1 | 16.4 |
| . Transports urbains | | 35.5 | 35.5 |
| Télécommunications | 269.8 | 1368.4 | 817.0 |
| Transport et distribution d'énergie | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Ensemble des réseaux | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transport | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| . Rail | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| . Route | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| . Infrastructures portuaires | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| . Infrastructures aéroportuaires | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| . Centres intermodaux | | 83.2 | 16.4 |
| . Transports urbains | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| . Autres | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Télécommunications | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transport et distribution d'énergie | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total de l'activité dans la Communauté | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) non compris 578 millions pour des réseaux localisés en Yougoslavie :
- transport d'électricité : 92 millions
- lignes de chemin de fer : 124.3 millions
- autoroute : 361.7 millions

Historical Archives of the European Commission

# PROJET DE RESOLUTION DU CONSEIL SUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS.

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le Traite instituant la Communaute economique europeenne,

Considerant que le Conseil europeen (Strasbourg en decembre 1989 et Dublin en juin 1990) a demande que des "lignes directrices" sur les reseaux transeuropeens soient arretees avant la fin de 1990 et que le Conseil a demande à la Commission, par sa Resolution du 22 janvier 1990 *, de lui soumettre dans ce même delai un programme de travail et des propositions de mesures appropriees;

Considerant que la mise en place de l'espace sans frontieres et la realisation des libertés de circulation des personnes, des biens et des services requierent des reseaux transeuropeens de transports, de telecommunications, d'energie et de formation professionnelle pour permettre au marché interieur de deployer tous ses effets benefiques;

Considérant que la realisation de réseaux transeuropéens reliant également les régions periphériques au centre de la Communaute contribuera à la cohésion économique et sociale de la Communauté;

Considérant que les réseaux transeuropéens doivent aussi être conçus dans la perspective du développement harmonieux des relations de la Communauté avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale, et en tenant compte de leur prolongement vers les pays méditerranéens;

Considérant que l'examen effectue par la Commission au cours de l'année 1990, avec l'aide des Etats membres et des opérateurs économiques, a démontre les insuffisances des réseaux existants et la nécessité d'une plus grande concertation pour la conception et l'exploitation optimale des réseaux de demain;

Considérant que les raisons de ces insuffisances ont été identifiées et qu'il convient de les éliminer en prenant les mesures appropriées telles que proposées par la Commission sous la forme d'un programme d'action communautaire;

Considérant qu'il convient que le Conseil adopte ce programme;

Considérant qu'il appartient à la Commission de présenter les propositions complémentaires necessaires à la mise en oeuvre de ce programme;

Considérant que le programme d'action communautaire ainsi adopte doit faire l'objet d'un rapport annuel de la Commission sur sa mise en oeuvre;

---

* JOCE C 27 6.2.1990

Archive of the European Commission

ADOPTE LA PRESENTE RESOLUTION :

1. Le Conseil affirme que, au vu du constat effectué par la Commission dans son rapport, la réalisation de l'espace sans frontières intérieures, voulu par l'article 8 A du Traité CEE, doit s'accompagner de la mise à disposition des citoyens, des entreprises et des administrations, de réseaux réellement transeuropéens, c'est-à-dire interconnectés et interopérables dans les domaines des transports, des télécommunications, de l'énergie et de la formation professionnelle.

2. Le Conseil estime que les insuffisances actuelles justifient la mise en oeuvre immédiate d'un programme d'actions. En conséquence, il adopte le programme proposé par la Commission, qui s'articule autour de trois éléments complémentaires et indissociables: des projets prioritaires choisis en fonction de leur contribution au fonctionnement du marché intérieur et au renforcement de la cohésion économique et sociale, des mesures générales destinées à faciliter l'émergence, la réalisation et l'exploitation optimale des réseaux transeuropéens, et des mesures financières.

3. En ce qui concerne les projets prioritaires, sans préjudice des travaux en cours ou décidés, le Conseil invite la Commission à faire les propositions complémentaires pour la mise en oeuvre de ces projets et insiste plus particulièrement, en vue de la réalisation du marché intérieur, sur les principes suivants.

3.1. Dans le domaine des transports, le bon fonctionnement du marché des transports requiert une approche multimodale de l'ensemble des modes de transport permettant l'utilisation optimale des infrastructures et par la même occasion contribuant au renforcement de la protection de l'environnement. Il invite la Commission à poursuivre ses travaux dans les différents secteurs identifiés dans sa communication;

3.2. Dans le domaine des télécommunications et des services télématiques, il invite la Commission à lui faire des propositions avant la mi-1991 pour assurer la mise en place avant la fin 1992 des réseaux de services télématiques nécessaires à la réalisation du marché intérieur, en particulier par l'interconnexion des systèmes d'information des administrations publiques concernées, tout en s'appuyant sur les travaux engagés dans le cadre des programmes existants;

3.3. Dans le domaine énergétique, en vue de parachever le marché intérieur et dans la perspective d'une Charte européenne de l'énergie, il invite la Commission à examiner avec les parties concernées comment les réseaux peuvent être mieux développés et exploités à l'échelle continentale pour assurer l'utilisation optimale des capacités de production et renforcer la sécurité d'approvisionnement de la Communauté;

3.4. Dans le domaine de la formation professionnelle, il invite la Commission à promouvoir avec les Etats membres et les parties concernées l'interconnexion des différents réseaux existants entre tous les acteurs de la formation professionnelle afin de produire tous leurs effets multiplicateurs dans l'ensemble de la Communauté et les autres pays européens.

Historical Archives of the European Commission

4. En ce qui concerne les mesures de portée générale, et dans le respect du principe de subsidiarité, le Conseil souhaite qu'elles contribuent a creer un environnement favorable à la création de réseaux transeuropéens par tous les acteurs concernés.

4.1. Le Conseil estime que les mesures réglementaires necessaires, enumerees par la Commission en annexe a sa Communication, pour assurer l'interopérabilité des réseaux et la prestation de services transeuropéens doivent être adoptées et mises en oeuvre sans délai ou être proposees rapidement par la Commission.

4.2. Le Conseil invite la Commission, en coopération etroite avec toutes les parties interessées, a proceder a:

- l'etablissement regulier, dans la forme la plus appropriee, de schémas directeurs de reseaux transeuropeens dans les domaines des transports, des télécommunications et de l'énergie;

- l'etablissement d'un programme annuel de normalisation européenne necessaires pour assurer l'interoperabilite des reseaux et ayant pour effet d'empêcher l'elaboration de nouvelles normes nationales divergentes;

- la collecte de toutes les données nécessaires pour evaluer les besoins de réseaux et les difficultés techniques et financieres affectant leur emergence en vue d'alimenter les travaux précités.

- l'établissement d'études de faisabilité permettant d'identifier les projets d'interêt européen;

4.3. Le Conseil accueille favorablement le principe d'une déclaration d'intérêt européen et invite la Commission à lui faire des propositions pour la mise en place d'une procédure communautaire qui permettrait d'accorder une telle déclaration à des projets spécifiques.

5. En ce qui concerne les mesures financières, le Conseil estime que les projets doivent être rentables et rappelle qu'il entend privilégier le financement privé en créant les conditions les plus favorables pour l'émergence, la réalisation et l'exploitation des réseaux transeuropéens à cette fin. Il considere cependant que des interventions publiques demeurent indispensables dans un certain nombre de cas, bien identifiés par la Commission. Ces interventions communautaires revêtent un caractere additionnel. Ceci n'empêche pas que la Communaute accorde, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, une priorité de financement aux réseaux transeuropéens. Ce caractère prioritaire pourrait être renforcé lors de l'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992.

6. Il invite enfin la Commission à :

6.1. lui présenter dans le courant de l'année 1991 les propositions appropriées permettant la réalisation des demandes précitées;

6.2. lui soumettre annuellement un rapport sur la mise en oeuvre des réseaux transeuropéens.

Publication Project of the European Commission

**Glossaire des abréviations, sigles et autres termes utilisés dans le rapport final par ordre alphabétique**

**AECMA** - Association Européenne des Constructeurs d'Equipments Aéronautiques

**AELE** - Association Européenne de Libre Echange

**AIM** - Action communautaire dans le domaine des technologies de l'information et des télecommunications appliquées à la santé - Informatique Avancée en médecine - Action exploratoire.

**ANIMO** - Système de Gestion du mouvement des animaux

**ASB** - Organisme de normalisation associée

**ATLAS** - Contrôle du trafic aérien/ Système air-sol

**BC-NET** - Réseau européen de coopération et de rapprochement des entreprises

**BEI** - Banque Européenne d'Investissement

**CADDIA** - Coopération pour l'automatisation des Données et de la Documentation concernant les Importations/Exportations et l'Agriculture

**CEAC** - Conférence Européenne de l'Aviation Civile

**CECA** - Communauté Européenne de l'Acier et du Charbon

**CEDEFOP** - Centre Européen de la Formation Professionelle

**CEPT** - Conférence européenne des administrations des Postes et des Télécommunications

**CLCA** - Comité de Liaison des Constructeurs Automobiles

**COMETT** - Programme d'action communautaire d'éducation et formation en matière de Technologies

**CORRIDOR** Coopération dans le domaine de l'informatique appliquée aux problèmes routiers des régions

**CSCE** - Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe

**DECT** - Projet Téléphone numérique sans fil

**DELTA** - Développement de l'apprentissage en Europe par l'emploi des Technologies avancées

**DRIVE** - Infrastructure routière spécifique à la sécurité des véhicules en Europe

**EDI** - Echange de Données Informatisées

Historical Archives of the European Commission

**EDIFACT** - Norme internationale pour l'Echange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport

**ENS** - Systèmes nerveux européens

**ERASMUS** - Programme d'action de la Communauté européenne en matière de mobilité des étudiants

**ERMES** - Système paneuropéen de télé-appel public terrestre

**ERT** - Table Ronde des Industriels Européens

**ETSI**- Institut de Normes Européennes de Télécommunications

**EUREKA** - Agence européenne pour la coordination de la recherche

**EUROCONTROL** Organisation européenne de contrôle du trafic aérien

**EUROFORM**- Programme d'initiative communautaire (fonds social) pour la formation professionnelle

**EUROTECNET** Programme d'action dans les domaines des nouvelles technologies et de la formation professionelle

**EURYCLEE**- Réseau des centres nationaux d'information sur les nouvelles technologies de l'information et l'éducation dans les Etats membres de la Communauté européenne

**EURYDICE**- Réseau informatique sur l'éducation dans la Communauté européenne

**FEDER** - Fonds européen de développement régional

**FIEC** - Fédération des industries européennes de la construction

**FORCE** - Programme de Formation Professionelle Continue

**FYSAN** - Système pour le suivi phyto-sanitaire

**GSM** - Groupe Spécial Mobile (Téléphone cellulaire)

**IMPACT** - Plan d'action pour la création d'un marché des services de l'information

**INSIS** - Système d'information interinstitutionel des Communautés européennes

**INTERREG**- Programme d'initiative communautaire (FEDER, FSE, FEOGA Orientations) concernant les régions transfrontalières

**LINGUA** - Action pour promouvoir l'enseignement et l'apprentissage des langues étrangères

**METRAN** - Réseau européen de transmission

**ONP** - Fourniture d'un réseau ouvert de télécommunications

**PCRD** - Programme-cadre de recherche et développement

Historical Archives of the European Commission

**PETRA** - Programme d'action pour la formation et la préparation des jeunes à la vie d'adulte et professionelle

**PHARE** - Plan d'action pour une aide coordonnée à la Pologne et à la Hongrie - Pologne-Hongrie aide à la reconstruction économique.

**PHARE** - Projet EUROCONTROL sur la liaison entre systèmes de contrôle au sol et systèmes de gestion embarqués.

**POLIS** - Promotion des Liaisons Opérationnelles à intégration de services (informatique appliquée au transport urbain)

**PROMETHEUS** Programme pour un système de circulation européenne d'une haute efficacité et sécurité

**RACE** - Programme de recherche et développement sur les technologies avancées de communications en Europe

**REGEN** - Programme d'initiative communautaire (FEDER) concernant des interconnexions énergétiques

**RNIS** - Réseau numérique à intégration de services

**SCENT** - System Customs Enforcement Network

**SCIENCE** - Plan de stimulation des coopérations internationales et des échanges nécessaires aux chercheurs européens (1988-1992)

**SHIFT** - Système de contrôle sanitaire des importations en provenance des pays tiers aux postes de contrôle frontaliers (projet SHIFT)

**SIS** - Système d'Information Schengen

**STAR** - Programme communautaire relatif au développement de certaines régions défavorisées de la Communauté par un meilleur accès aux services avancés de télécommunications.

**TARIC** - Tarif douanier commun

**TEDIS** - Programme communautaire relatif au transfert éléctronique de données à usage commercial, qui utilise les réseaux de communication

**TELEMATIQUE** Programme d'initiative communautaire (FEDER) concernant l'accès aux services avancés de télécommunications

**UNICE** - Union des Confédérations de l'Industrie et des Employeurs d'Europe

**VSAT** - Very Small Aperture Terminals (satellites)

Historical Archives of the European Commission

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES
---
Secrétariat Général

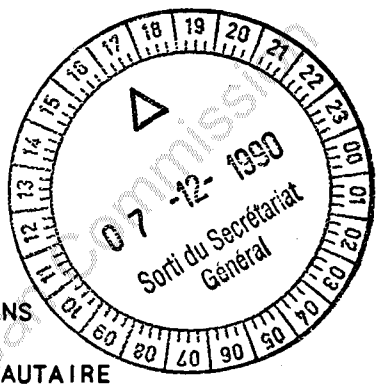
COM(90)585/3

(VERSION REVISEE II :
suite à la réunion hebdomadaire
des Chefs de Cabinet du 03/12/90)

Bruxelles, le 4 décembre 1990

O/336/90

O.J. 1038 - point 9




# TEXTE D

## VERS DES RESAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

---

Communication de M. BANGEMANN

Historical Archives of the European Commission

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME FLESCH, MM. BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW, CIOFFI, MINGASSON, WILMOTT, von MOLTKE, FRANCHET, DEWOST

# AUF DEM WEG ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

## EIN GEMEINSCHAFTLICHES AKTIONSPROGRAMM

Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Parlament

Entwurf

Historical Archives of the European Commission

## INHALT

Seite

Einleitung.....3.

1. ARBEITSRAHMEN.....4.

1.1 Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat.....4.
1.2 Durchführung der Ratsentschließung.....5.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION.....5.

2.1 Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen.....6.
2.2 Probleme bei der Teilung der Verantwortungen.....6-7.
2.3 Der Beitrag der Gemeinschaft.....7.

3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE.....8.

3.1 Die geographische Dimension.....8.
3.2 Die inhaltliche Ausgestaltung.....9.

4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN.....10.

5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR..11.

5.1 Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit.....12.
5.2 Der Rechts- und Verwaltungsrahmen.....13.
5.3 Die wettbewerbspolitische Dimension.....14.
5.4 Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Entwicklung der Infrastrukturnachfrage und entsprechender Infrastrukturen.....15.
5.5 Die Tragweite der Finanzierungsprobleme.....16-18.

6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS : VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH, HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN.....18.

6.1 Vorrangig Projekte nach Anwendungsbereich.....18-27.
6.2 Die Maßnahmen zur möglichen Beschleunigung der europäisch weiten Netze.....28-31.
6.3 Die möglichen finanziellen Interventionen .....31-32.

ANLAGE 1: Rechtliche Begleitmaßnahmen.....34-35.
ANHANG 2 : Beitrag EFRE.....36.
ANHANG 3 : Beitrag EIB.....37.
Entwurf Entschließung des Rates.....38-40.
Glossar.....41.

Archive of the European Commission

Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur

Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm

Einleitung

Der Binnenmarkt, der sich aufgrund der Leitlinien des Kommissionsweißbuchs vom Juni 1985 und der Vorschriften der Einheitlichen Europäischen Akte auf dem Wege der Vollendung befindet, wird seine volle wirtschaftliche und soziale Wirkung nur dann entfalten, wenn für den freien Waren-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr in einem Raum ohne Binnengrenzen die notwendigen transeuropäischen Netze (materielle Infrastrukturen, Dienstleistungen und Regelungen) bestehen.

Diese Notwendigkeit stellt sich insbesondere in den **vier Bereichen Verkehr, Telekommunikation, Energie und Berufsbildung.** Die mit den Mitgliedstaaten im Laufe des Jahres 1990 durchgeführten Vorarbeiten haben weitgehend bestätigt, daß die fehlenden transeuropäischen Netze ein akutes Problem darstellen. Die einmalige Befragung der interessierten Wirtschaftskreise im Oktober letzen Jahres hätte im übrigen ausgereicht, um jeden diesbezüglichen Zweifel auszuschalten. In dieser Frage sind nämlich alle der einhelligen Ansicht, daß die Vorteile des großen Marktes sowohl von einem günstigen Rechts- und Verwaltungsrahmens auch von Infrastrukturen und Dienstleistungen abhängen, die die Freizügigkeit wirkungsvoll gewährleisten.

Die Kommission hat dem Rat im Juli 1990 bereits einen Zwischenbericht übermittelt(1). **Sie ist nun in der Lage, eine Mitteilung in Form eines gemeinschaftlichen Aktionsprogramms für die Verwirklichung der transeuropäischen Netze vorzulegen.**

Diese Mitteilung entspricht den Wünschen des Europäischen Rats von Straßburg (Dezember 1989) sowie des Europäischen Rats von Dublin (Juni 1990) und der Ratsentschließung vom 22. Januar 1990(2).

Nachdem a) die Gründe dargelegt werden, warum der Aufbau europaweiter Netze Priorität erlangen sollte, b) die Merkmale der Unzulänglichkeiten bei den Infrastrukturen herausgearbeitet werden, c) die Bedeutung der Umweltdimension dargelegt wird, d) die prinzipiellen Hindernisse für den Aufbau europaweiter Netze entfaltet und e) die finanziellen Probleme analysiert werden, schlägt die Kommission vor :

- ein Aktionsprogramm, welches die Realisierung vorrangiger Netze oder Projekte umfaßt, die Annahme von finanziellen Leitlinien sowie eine Reihe von allgemeinen Begleitmaßnahmen, die den Aufbau europaweiter Netze beschleunigen sollen ;

- eine Ratsenschließung für die Annahme dieses Aktionsprogramms

(1) KOM(90)310 vom 19.7.1990
(2) ABl. Nr. C 27 vom 6.2.1990

Historical Archive of the European Commission

## 1. ARBEITSRAHMEN

### 1.1. Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat

Die Idee einer dringenden Denkübung über ein prioritäres Aktionsprogramm ist von den Gemeinschaftsorganen wiederholt angesprochen worden.

1.1.1. Nachdem sich die Minister im zweiten Halbjahr 1989 Gedanken über die Europäischen Infrastrukturnetze gemacht hatten, bezeichnete der **Europäische Rat (Dezember 1989 und Juni 1990)** dieses Thema als einen Gegenstand von europäischem Interesse und organisierte dementsprechend die weiteren Arbeiten:

> **"Besonderer Vorrang müßte dem Ausbau und der Verknüpfung transeuropäischer Netze eingeräumt werden, und zwar insbesondere im Bereich der Kontrolle des Luftraums, der Verbindung der wichtigsten Ballungsgebiete in der Gemeinschaft durch Breitband-Telekommunikationsnetze, der hochleistungsfähigen terrestrischen Verbindungen sowie im Bereich der Energieverteilung. Der Europäische Rat ersucht die Kommission, geeignete Maßnahmen vorzuschlagen und dabei die Möglichkeit zu berücksichtigen, diese Maßnahmen unter besondere Beachtung der Randgebiete im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen".**

An diese Schlußfolgerungen erinnerte am 26. Juni 1990 der Europäische Rat in Dublin, der darum gebeten hat, **" daß vor Ende des Jahres 1990 Leitlinien erlassen werden".**

1.1.2. Die **Kommission** nahm bereits **im Dezember 1989** eine Mitteilung unter dem Titel "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur: Ziele und Anwendungsmöglichkeiten"(3) an, in der sie die Probleme im Zusammenhang mit der Anpassung der Infrastrukturen an die neue Dimension des Gemeinschaftsmarktes darlegte und die Ansicht vertrat, **"daß der Entwicklung eines transeuropäischen Netzes im Bereich Transport, Energie, Telekommunikation und Bildung eine besondere Bedeutung beigemessen werden muß. Berücksichtigt werden müssen dabei die Kommuniktionsfähigkeit und die Möglichkeit der Verbindung untereinander".**

1.1.3. Vor dem Hintergrund der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates und der Kommissionsmitteilung forderte **der Rat** (Januar 1990) die Kommission für die vier von ihr vorgeschlagenen Anwendungsbereiche auf,

> **"ihm vor Ende 1990 - unbeschadet der Arbeitsaufteilung im Rat je nach Zusammensetzung - ein Arbeitsprogramm und Vorschläge für geeignete Maßnahmen zu unterbreiten und dabei die Möglichkeit einer Ausdehnung dieser Aktionen auf die gesamte Gemeinschaft zu berücksichtigen..... Die Kommission wird im Laufe des ersten Halbjahres 1990 einen ersten Zwischenbericht vorlegen".**

Historical Archives of the European Commission

(3) KOM(89)643 vom 18.12.1989

1.2. Durchführung der Ratsentschließung.

Die Kommission hat im Laufe des Jahres 1990 auf drei Ebenen Informationen und Reaktionen gesammelt und insbesondere auf der Grundlage des Zwischenberichts vom Juli 1990 den Infrastrukturbedarf in den vier Anwendungsbereichen veranschlagt. Hierbei stützte sie sich:

- auf **die Mitgliedstaaten** im Rahmen einer aus einzelstaatlichen Koordinatoren bestehenden Diskussionsgruppe, deren Bildung vom Rat beantragt worden war. Die Gruppe hat auf Initiative der Kommission sechs Sitzungen gehalten. Die einzelstaatlichen Koordinatoren haben nicht nur an diesen Sitzungen teilgenommen, sondern darüber hinaus sehr häufig schriftliche Beiträge vorgelegt, die für die weiteren Arbeiten und besonders für das Herausarbeiten der Projekte sehr nützlich waren (insbesondere Frankreich, das Vereinigte Königreich, Spanien, Griechenland, Portugal, Irland, die Niederlande und Dänemark);

- auf **die beteiligten Wirtschaftsträger**, im wesentlichen also auf die europäischen Verbände, die die von den transeuropäischen Netzen als Anbieter oder Nachfrager betroffenen Industrie- und Dienstleistungssektoren am ehesten repräsentieren. Diese Wirtschaftskreise wurden das ganze Jahr über konsultiert und insbesondere anläßlich einer informellen Anhörung am 8. Oktober 1990 in Anwesenheit der Kommissionsdienststellen und der einzelstaatlichen Koordinatoren;

- auf **die in den Sondergremien der Gemeinschaft durchgeführten Arbeiten** über die Schaffung oder Verbesserung der transeuropäischen Netze. Diese vom Rat in den vier Anwendungsbereichen beschlossenen und zum Teil noch nicht abgeschlossenen Arbeiten dienen dazu, den bereits durchgeführten oder bevorstehenden Maßnahmen soweit Rechnung zu tragen, daß Überschneidungen vermieden werden.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION

Infrastrukturprognosen für den Raum ohne Binnengrenzen müssen sich auf den Infrastrukturbedarf des künftigen Binnenmarkts stützen. Die gemeinschaftliche Veranschlagung dieser Infrastrukturnachfrage besteht aber nicht lediglich in einer Addition des auf einzelstaatlicher Ebene veranschlagten Infrastrukturbedarfs. Das Subsidiaritätsprinzip erlaubt es, die Gemeinschaftsdimension besser zu erkennen, dies gilt auch für die an der Konzeption und Realisierung beteiligten Wirtschaftsträger. Diese bietet im übrigen zahlreiche Vorteile, die zur Entstehung transeuropäischer Netze beitragen können. Diese Feststellung entspricht auch der im Dokument "Europe 2000: les perspectives de développement du territoire communautaire"(4) dargestellten Situation, derzufolge der Druck auf einen abgeschotteten und anfälligen europäischen Raum zunimmt und ein in sich geschlossener Bezugsrahmen geschaffen werden muß, der Informationen über die Entwicklung der gesamten Gemeinschaft liefert.

2.1. Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen

(4) KOM(90)544 vom 16.11.1990

Archiv der Europäischen Kommission

Im Weißbuch vom Juni 1985 wurde die Verwirklichung der vier Grundfreiheiten als Ausgangspunkt für ein umfassendes und ausgewogenes Konzept in allen beteiligten Sektoren gewählt. Inzwischen wird generell die Auffassung vertreten, daß die wirtschaftlichen Wirkungen der tatsächlichen Umsetzung dieser Grundfreiheiten weitgehend von Infrastrukturen abhängen, die im Hinblick auf einen stärkeren Zusammenhalt die Möglichkeit zu leichterer Kommunikation, zu Zeitersparnis und zur Überwindung geographischer Entfernungen bieten.

Nur durch eine engere wechselseitige Verbindung aller Komponenten des Gemeinschaftsraums wird es nämlich möglich sein, umfassend an der Gemeinschaftsdimension mitzuwirken und an den von der Aufhebung der Grenzen erwarteten Gewinnen teilzuhaben.

Für diese Notwendigkeit sprechen vier weitere Gründe:

- die voraussehbare und zum Teil bereits eingetretene Zunahme des von materiellen, technischen und bald auch steuerlichen Schranken befreiten innergemeinschaftlichen Handels **(volumenmäßiger Effekt)**;

- die notwendig gewordene Anpassung der bestehenden Infrastrukturen und Dienstleistungen an die neue Marktdimension durch Schaffung der erforderlichen Verbindungen **(Vernetzungserfordernis)**;

- die unbedingte Berücksichtigung der Gemeinschaftsdimension bei der Konzipierung und Entwicklung der künftigen Infrastrukturnetze **(dimensionaler Effekt)**;

- das wachsende Erfordernis von qualitätsorientierten Dienstleistungen für den gesamten europäischen Raum **(Qualitätserfordernis)**.

- die Notwendigkeit einer Annäherung aller Bestandteile des Gemeinschaftsraums **(Kohäsionserfordernis)**.

## 2.2. Probleme bei der Teilung der Verantwortungen

### 2.2.1 Die Aufgabe der öffentlichen Hand

Infrastrukturen wurden aus Kompetenzgründen von jeher auf nationaler oder regionaler Ebene geplant und entwickelt, was aus gemeinschaftlicher Sicht zu einer Fragmentierung der Infrastrukturnetze geführt hat. Aufgrund der neuen Marktdimension aber müssen diese Infrastrukturnetze nun in einen über den europäischen Kontinent hinausgehenden Gemeinschaftsrahmen gestellt werden. Die erforderliche infrastrukturelle Integration setzt voraus, daß auf jeder (lokalen, regionalen, nationalen, gemeinschaftlichen...) Entscheidungsebene die anderen Entscheidungsebenen berücksichtigt werden, sofern die Projekte dies rechtfertigen. **Dies muß aber eine verstärkte Konzertierung der Entscheidungsträger auf den verschiedenen politischen Ebenen nach sich ziehen.** Diese Konzertierung muß in den entsprechenden Gremien optimiert und so funktionell wie möglich gestaltet werden.

Historical Archives of the European Commission

### 2.2.2. Die Verantwortung der Wirtschaftsträger

Obwohl die öffentliche Hand bei der Planung und häufig auch bei der Verwirklichung von Infrastrukturen eine tragende Rolle spielt, darf doch die in zunehmenden Maße wichtige Rolle der Wirtschaftsträger bei der Initiierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten nicht übersehen werden. Die technologisch bedingte wachsende Diversifizierung des Angebots weckt immer mehr das Interesse der Wirtschaftsträger. Dieses Interesse steht aber in unmittelbarer Beziehung zur Entwicklung entsprechender Märkte, setzt also damit ein verstärkte Beteiligung der Benutzer voraus. Der neue Begriff der "Servicegebühren", der besagt, daß der Benutzer durchaus bereit ist, für Qualitätsleistungen zu zahlen, dürfte dieser Tendenz noch Aufwind geben, weil auf diese Weise die private Infrastrukturfinanzierung erleichtert wird.

**Die Entwicklung transeuropäischer Netze hängt also gleichermaßen von der Einzelinitiative unabhängiger Wirtschaftsträger und von der Eigeninitiative der öffentlichen Hand ab. Ein Beweis hierfür ist im übrigen die häufig zu beobachtende partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Ebenen.**

### 2.3. Der Beitrag der Gemeinschaft

**Die gemeinschaftsweite Berücksichtigung der Infrastrukturprobleme bietet mehrere entscheidende Vorteile.** Die Befragung der Wirtschaftsträger hat aber gezeigt, daß diese Vorteile gegenwärtig nicht hinreichend genutzt werden. Die Gemeinschaft kann nämlich:

- dank einer globalen Sichtweise helfen festzustellen, welche bestehenden oder geplanten Projekte von Gemeinschaftsinteresse sind;
- die optimale Nutzung der bestehenden Netze fördern;
- die Annahme von Normen fördern, die die Interoperabilität zwischen den Netzen gewährleisten
- die gemeinsame Vorlage grenzüberschreitender Projekte fördern;
- die Aufstellung von Leitschemata für eine mittel- und langfristige Strategie der Infrastrukturentwicklung und die optimale Nutzung des europäischen Raums fördern;
- eine stärkere Berücksichtigung des mit Blick auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt notwendigen Gleichgewichts zwischen den zentralen und peripheren Gebieten der Gemeinschaft fördern;
- die wirtschaftliche Auswirkung der Infrastrukturnetze auf die durch sie erschlossenen Regionen erhöhen;
- bei der Rentabilitätsanalyse der Projekte dem Interesse dieser Projekte für die gesamte Gemeinschaft Rechnung tragen;
- einen Koordinierungsrahmen für die zur Veranschlagung des Netzbedarfs notwendigen Statistiken bieten;

Historical Archives of the European Commission

- den Blick für die Perspektive öffnen, daß sich die Gemeinschaftsnetze auf den europäischen Kontinent, insbesondere auf die EFTA-Länder und Osteuropa erstrecken und ebenso eine Verlängerung in dritte Mittelmeerländer ermöglichen;

- neue Synergien zwischen den Regionen verschiedener Staaten und zwischen verschiedenen Industriesektoren fördern;

- zur Finanzierung von Projekten von gemeinsamem Interesse mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Instrumente beitragen oder eine solche Finanzierung vervollständigen.

## 3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE

### 3.1. Die geographische Dimension

Vorrangiges Ziel sind Infrastrukturnetze, die dem schnell wachsenden innergemeinschaftlichen Handel im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes gerecht werden. Im Rahmen dieser Priorität, **die zunächst einmal die Infrastrukturen im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft betreffen, ist darauf zu achten, daß ein besseres Gleichgewicht zwischen den zentralen und den peripheren Gebieten** der Gemeinschaft hergestellt wird, damit die Randgebiete ebenfalls von den Vorteilen des Binnenmarkts profitieren. Ein ausgedehnteres und engmaschigeres Infrastrukturnetz wirkt sich auf den für die Randgebiete und die zentralen Gebiete der Gemeinschaft gleichermaßen wichtigen Zusammenhalt aus.

Die Infrastrukturprobleme beschränken sich aber naturgemäß nicht auf den Gemeinschaftsraum. **Die infrastrukturelle Integration ist ein Gebot, das für den gesamten europäischen Kontinent gilt:**

- Die Ausdehnung der Grundsätze der Freizügigkeit auf die **EFTA-Länder**, über die gegenwärtig verhandelt wird, setzt voraus, daß die gemeinschaftlichen Infrastrukturprojekte auf diese Ausdehnung zugeschnitten sind. Die akuten **Transitprobleme zwischen Österreich und der Schweiz** im Verkehrs- und im Energiesektor bedürfen aus dieser Sicht einer noch dringenderen Aufmerksamkeit.

- Die neuesten Entwicklungen in den **mittel- und osteuropäischen Ländern**, die ihren Niederschlag in zunehmend hochgesteckten Vereinbarungen finden, sind Grund genug, um den enormen Infrastrukturbedarf dieser Länder im Hinblick auf ihre Integration mit der Gemeinschaft und den EFTA-Ländern zu befriedigen. Die jüngsten Orientierungshilfen der Kommission hinsichtlich einer "Europäischen Energiecharta", die mit dem niederländische Memorandum während des Europäischen Rates in Dublin vorgelegt und während des Pariser KSZE-Gipfels präzisiert wurden, sind in diesem Kontext zu sehen. Darüberhinaus ist die geographische Lage Jugoslawiens von besonderer Bedeutung für den Transitverkehr und die Energiebeförderung.

  Im übrigen wird die Entwicklung der Beziehungen mit **dritten Mittelmeerländern** die Erforschung von Möglichkeiten der Interoperabilität erfordern, insbesondere im Energie und Telekommunikationsbereich.

Historical Archives of the European Commission

### 3.2. Die inhaltliche Ausgestaltung

Die Gemeinschaft sollte sich stärker mit mehreren wichtigen Aspekten der transeuropäischen Netze befassen und hierbei alle integralen Bestandteile eines Netzes berücksichtigen: die Übertragungs- und Umschalteinrichtungen, wie Streckenführung und Knotenpunkte, die Terminals, den im Rahmen der Infrastruktur angebotenen Service sowie den Rechts- und Verwaltungsrahmen. Die im Laufe der Arbeiten festgestellten Infrastrukturmängel deuten darauf hin, daß **die transeuropäischen Netze in vier Hauptrichtungen entwickelt werden müssen:**

#### 3.2.1. Erhöhte europäische Nutzung der bestehenden Netze

Die bestehenden einzelstaatlichen Infrastrukturnetze wurden nicht für den heutigen bedeutenden Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen, was zur Folge hatte, daß einerseits Verbindungen fehlen und andererseits Vorschriften diesem Warenverkehr entgegenwirken.

* Die Zunahme des innergemeinschaftlichen Handels setzt daher voraus, daß die in den **bestehenden Infrastrukturnetzen fehlenden Bindeglieder eingesetzt und Engpässe überwunden werden.** Hier müssen die bestehenden Netze miteinander verbunden oder neue Netze angelegt werden.

* Sollen diese Netze optimal genutzt werden, so müssen **prohibitive einzelstaatliche Regelungen abgeschafft** und gegebenenfalls eine harmonisierte Regelung erlassen werden.

* Die historisch bedingten unterschiedlichen Wirtschaftsstrukturen innerhalb der Gemeinschaft müssen durch das Bemühen um eine **kohärente und möglichst komplette Installation der Infrastrukturnetze** im gesamten Gemeinschaftsgebiet ausgeglichen werden. Dies ist insbesondere wichtig für den Bereich der Gasversorgung, für bestimmte Verkehrsträger (Autobahn, Schiene) und die Telekommunikationsdienste.

#### 3.2.2. Konzipierung der Netze von morgen

Die technologischen Entwicklungen und die zunehmende Internationalisierung des Handels stellen die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten vor die Aufgabe, **die Netze von morgen in allen Anwendungsbereichen durch Zusammenarbeit und gegenseitige Absprache zu entwickeln.** Dieser Grundsatz gilt ebenso für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Eisenbahnverkehr und den Beziehungen zwischen dem See- und dem Landverkehr wie für die Breitbandverbindungen, die Flugsicherung,den Energieaustausch und die Bildung. Die Entwicklung von Vernetzungsmöglichkeiten mit den mittel- und osteuropäischen Ländern gehört praktisch ebenfalls in dieses Konzept.

#### 3.2.3. Die Kommunikationsknoten

Die Bedeutung der Knotenpunkte in den transeuropäischen Netzen muß erst noch in einen europäischen Kontext gestellt werden. Denkt man an die künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den großen Städten Europas (Intercity-Netze) und an die Entwicklung des kombinierten Verkehrs (Umschlagterminals), so kommt den **Knotenpunkten in den Personen- und Güterverkehrsnetzen eine herausragende Bedeutung zu.**

Archival Archive of the European Commission

### 3.2.4. Förderung des Service an den Endverbraucher

Infrastrukturen als solche sind nur sinnvoll, wenn gleichzeitig ein Service angeboten wird. Dieser Service **muß ebenso wie die Infrastrukturen transeuropäisch angelegt sein und den Bedürfnissen der Benutzer optimal Rechnung tragen.** Hierfür sind möglicherweise ein auf diese Dimension zugeschnittenes Management oder ein spezifischer Service notwendig (z.B. Reservierungssysteme, Fakturierungssysteme, Tarifierung, Berücksichtigung der anderen Sprachen, Energietauschbörsen).

## 4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN

Die Infrastrukturen zur Schaffung transeuropäischer Netze werfen grundsätzlich keine anderen Probleme als bei der Konzipierung und Realisierung aller materiellen Infrastrukturen auf, insbesondere im Verkehrs- und im Energiesektor. **Hierfür sind im wesentlichen die Mitgliedstaaten und ihre Gebietskörperschaften verantwortlich, auch wenn der Umweltschutz eine Komponente der anderen Gemeinschaftspolitiken darstellt.**

Um die Verantwortungen in diesem Bereich zu teilen, kann die **Gemeinschaft allgemeine von den Mitgliedstaaten zu befolgende Grundsätze aufstellen** und eingehende Überlegungen anstellen:

* Die **Richtlinie** des Rates **85/337/EWG**[5] hat einen allgemeinen Gemeinschaftsrahmen geschaffen, um zu gewährleisten, daß **die natürliche Umwelt bei nationalen und regionalen Infrastrukturvorhaben durch eine UmweltVerträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen oder privaten** Projekten berücksichtigt wird. (Diese Richtlinie könnte demnächst auf andere Politiken, Programme und Pläne wie die regionalen Entwicklungsprogramme, die staatlichen Wirtschaftsprogramme und Raumordnungspläne ausgedehnt werden).

* Da zwischen der durch Verkehrsballungen entstehenden Umweltbelastung und der Verwirklichung einer Infrastruktur gewählt werden muß, durch die diese Belastung beseitigt werden soll, die aber gleichzeitig ernste Problem für das soziale Leben (Wohnen, Arbeiten) mit sich bringen und Schäden in der bebauten und natürlichen Umwelt verursachen kann, hat sich die Kommission eingehend mit dem Thema **Umwelt und Verkehr** befaßt. Grundsätzliche Voraussetzung für den Umweltschutz ist, daß bei der Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und möglichen Verkehrssystemen neue Kriterien angewandt werden. Deshalb beabsichtigt die Kommission ein Leitschema für eine langfristige multimodale Infrastruktur (erlaubt den Wechsel der Transportträger ohne technische Probleme) aufzustellen. Außerdem meint sie, daß die von den Städten im Bereich der Verkehrskontrolle und der Verwaltung der städtischen Räume ergriffenen Initiativen von verschiedenen Stellen aus beobachtet und bekannt gemacht werden müssen.

* Im **Energiesektor** ist besonders die grenzüberschreitende Vernetzung der einzelnen Stromsysteme für die Umwelt problematisch. Paradoxerweise stellen nämlich gerade die Überlandleitungen eine visuelle Belastung dar, die sich immer schwieriger akzeptieren läßt. Dabei ist die Schaffung eines transeuropäischen Verbundsystems durch die Installation derartiger Leitungen das beste Mittel, um die bestehenden Produktionskapazitäten optimal zu nutzen und die umweltbelastenden atmosphärischen Emissionen herabzusetzen. Folglich müssen die wirkungsvollsten Lösungen, die gleichzeitig am umweltverträglichsten sind, gewählt werden. Diese Wahl müßte gleichzeitig besser erklärt werden.

(5) ABl. Nr. L 175 vom 5.7.1985

* Die für die europaweiten **Verkehrs- und Energienetze vorgeschlagene Lösung muß einen bedeutenden Beitrag zum Umweltschutz leisten.** Wird nämlich einer Lösung der Vorzug gegeben, die die verschiedenen Verkehrsträger und die Energieverbindungen auf Gemeinschaftsebene integriert, dann wird die politische Wahl auf eine optimale Nutzung der im Gemeinschaftsgebiet verfügbaren Infrastrukturen gelenkt.

## 5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

Warum die heutigen Infrastrukturnetze unzureichend oder gar inexistent sind, erklärt sich aus dem **Zusammenspiel fünf verschiedener Hindernisse.** Ohne eine tatkräftige, konzertierte politische Aktion wird keines dieser Hindernisse von selbst verschwinden. Die Hindernisse lassen sich im wesentlichen auf Probleme fehlender Kommunikationsfähigkeit, auf einen unzureichenden Rechts- und Verwaltungsrahmen, auf wettbewerbspolitische Sachzwänge und auf das generelle Fehlen einer umfassenden Infrastrukturvision auf Gemeinschaftsebene infolge unzulänglicher Statistiken zurückführen. Obwohl das Finanzierungsvolumen kein eigentliches Problem darstellt, trägt doch die kombinierte Wirkung der vorerwähnten Hindernisse nicht gerade zu einer einfachen Lösung der Frage der Finanzierung der transeuropäischen Netze bei.

### 5.1. Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit

Die Arbeiten im Telekommunikations- und im Verkehrssektor zeigen, daß die **Fragmentierung der Infrastrukturen und deren auf den nationalen Rahmen zugeschnittene Verwaltung zu Hindernissen bei der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen führen.**

Die fehlende Kommunikationsfähigkeit zwischen den verschiedenen von den Mitgliedstaaten geschaffenen Infrastrukturen hat zur Folge, daß diese beim Überschreiten der Grenzen keinen Anschluß finden und weder gleichzeitig noch nacheinander funktionieren. Somit können sie dem Benutzer auch keinen zusammenhängenden, ausreichenden und preisgünstigen Servie bieten. Diese Schwierigkeiten beeinträchtigen sowohl die entsprechenden Einrichtungen und Anlagen als auch das Serviceangebot.

Der Dienstleistungserbringer, der die Infrastrukturen mehrerer Länder benutzen möchte, wird mit einer Vielzahl von Verwaltungen und einer auf unterschiedlichen Grundlagen beruhenden Tarifstruktur konfrontiert.

Im Telekommunikationsbereich sind die Haupthindernisse administrativer und tariflicher Natur. Besonders in diesem Bereich will die Kommission erreichen; daß die Betreiber ihre Tarife auf der Basis reeller Kosten ausrichten können, welches zu Preissenkungen nach Abschaffung der Binnenkontrollen führen dürfte. Sie hat die Absicht, im Laufe der ersten Hälfte 1991 eine Mitteilung über diese Tarifstrukturprobleme herauszugeben.

Besonders flagrant im Blick auf den Binnenmarkt sind die fehlenden europaweiten Telematikdienste, denkt man an so grundlegende Dienste wie die elektronische Post und Videotex.

Im Anschluß an das **Grünbuch der Kommission über Telekommunikation** wurden wichtige Maßnahmen getroffen, um für die Telekommunikationsnetze grundlegende Sicherheitsanforderungen festzulegen das geschah besonders mit der Richtlinie über die Schaffung eines offenen Telekommunikationsnetzes(6) (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) und die Durchführung eines Normungsprogramms durch eine zu diesem Zweck gegründete neue Einrichtung (ETSI) auf europäischer Ebene zu gewährleisten.

Ein neues **Grünbuch für den Bereich der Satellitenkommunikation**(7) untersucht insbesondere die Maßnahmen, die die Interoperabilität der Telekommunikationsnetze durch Satelliten garantieren werden.

In manchen Bereichen wie dem Videotex stoßen sich grenzüberschreitende Anwendungen nicht nur an der gleichzeitigen Existenz verschiedener technischer Normen, sondern auch und vor allem an einzelstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, deren Unvereinbarkeit für diese Anwendungen entwicklungshemmend sind. Im Mobilfunksektor, wo die Inkompatibilität der von den einzelnen Staaten gewählten Techniken den Benutzer zwingt, für jeden nationalen Dienst eine anderes Endgerät zu kaufen, wird die gegenwärtige Ausarbeitung harmonisierter Normen mit einer effizienten Durchsetzung im Rahmen neuer Investitionen einhergehen müssen. Es ist vorgesehen, diese europaweiten Dienste wie folgt einzuführen : 1991 : Videotext, Ende 1992 : Funkmelder und drahtlose Telephone.

Im übrigen stellt sich die Frage, ob die **Normungsarbeiten** schnell genug vorankommen, um die Kompatibilität der Telekommunikationsnetze der Gemeinschaft innerhalb einer für die Errichtung des Binnenmarkts vernünftigen Zeit zu gewährleisten. Hiermit stellt sich also gleichzeitig die Frage, ob genügend in der Gemeinschaft Ressourcen verfügbar sind.

Im **Verkehrssektor** haben die Arbeiten über die technische Kompatibilität im **Bereich der Schiene** anläßlich der umfassenderen Arbeiten über die Hochgeschwindigkeitsverbindungen gezeigt, wie umfangreich hier die Aufgabe angesichts der Vielzahl nationaler Normen ist. Sie sind ein typisches Beispiel dafür, welche Situationen vermieden werden sollten.

Jedenfalls schien der Gemeinschaft höchste Eile geboten, den gegenwärtig zu beobachtenden nationalen Entwicklungen einen Riegel vorzuschieben und ein hoch gestecktes Normungsprogramm in die Wege zu leiten, um die Kompatibilität der Infrastrukturen und Ausrüstungen zu gewährleisten.

Mit ähnlichen Zuständen wird im **kombinierten Verkehr** gerechnet, der im Laufe des Jahres 1991 im gleichen Umfange wie die Hochgeschwindigkeitsverbindungen bearbeitet werden soll.

Im Bereich der **Flugsicherung** bestehen in Europa 22 verschiedene, technisch inkompatibele Kontrollsysteme. Die hieraus resultierenden Grenzen im Luftraum sind mit dem von der Einheitlichen Europäischen Akte angestrebten Raum ohne Grenzen unvereinbar.

Daher müßte ein **technisches Normungsprogramm ausgearbeitet werden, an dem alle von diesen Infrastrukturen betroffenen Parteien mitwirken würden.** Dieses Programm müßte normalerweise verhindern, daß neue nationale Normen verabschiedet werden, und nur noch europäische Normen zulassen. In diesem Sinne spricht sich im übrigen die Kommission in ihrem jüngsten Grünbuch zur Entwicklung der europäischen Normung aus(8).

---

(6) Abl. L192 vom 24.07.1990
(7) KOM (90)490 vom 20.11.1990
(8) KOM(90)456 vom 8.10.1990

In zahlreichen Fällen tragen die Infrastrukturnetze nicht den Bedürfnissen des Benutzers Rechnung, was zu so schizophrenen Situationen wie der doppelten Kontrolle der Reisepapiere im internationalen Eisenbahnverkehr, zu fehlenden integrierten Reservierungssystemen oder einer drastischen Beschränkung der Auswahl

## 5.2. Der Rechts- und Verwaltungsrahmen

Erwähnenswert sind hier zwei wichtige Aspekte: einerseits die Regelungen, die die Freizügigkeit fördern, und die bessere Verwendung der Infrastrukturnetze; andererseits die Regelungen, die den Bau von Infrastrukturnetzen erschweren oder verteuern.

* Einerseits beeinträchtigen die **einzelstaatlichen Vorschriften** den freien Warenverkehr, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr in der Gemeinschaft. Deswegen hat die Kommission im Juni 1985 in ihrem Weißbuch Maßnahmen vorgeschlagen, um diese Sektoren zu liberalisieren.

  Diese Maßnahmen betreffen ebenso alle Verkehrsträger (Luft-, Straßen-, Seeverkehr, Binnenschiffahrt, kombinierter Verkehr) wie auch den Telekommunikations- und den Energiesektor (Durchleitungsrechte für Strom und Gas).

  Viele dieser Maßnahmen wurden bereits vom Rat verabschiedet und werden nun umgesetzt. Andere werden noch im Rat erörtert und dürften demnächst angenommen werden (siehe Kapitel 6.2.2, S. ).

* Andererseits stehen der Schaffung europäischer Infrastrukturen wegen unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften erhebliche **rechtliche, administrative und steuerliche Schwierigkeiten** im Wege.

  Dies wird besonders deutlich am **Eurotunnel**-Beispiel: Der von Frankreich und dem Vereinigten Königreich geschlossene Vertrag sieht eine doppelte Konzession vor, und zwar eine Konzession nach französischem Recht für den im französischen Hoheitsgebiet gelegenen Tunnelteil und eine andere Konzession nach englischem Recht für den im englischen Hoheitsgebiet gelegenen Teil. Dieser Rechtsrahmen hat zufolge, daß alle Verfahren von den verschiedenen Gesellschaften in beiden Ländern zweimal durchgeführt werden müssen, nicht nur für den Bau und Betrieb des Tunnels, sondern auch bei allen Finanztransaktionen, wie bei der jüngsten Kapitalerhöhung der beiden Holdinggesellschaften Eurotunnel SA und Eurotunnel PLC. Der hieraus resultierende Arbeitsaufwand durch Verwaltungsgänge, Fristen, Aktenvorlagen, steuerliche Unterschiede usw. ist unübersehbar.

  Da gegenwärtig keine einheitliche europäische Gesellschaftsstruktur wie das von der Kommission vorgeschlagene Statut für eine europäische Aktiengesellschaft vorliegt, wird der Tunnel von getrennten juristischen Personen betrieben, die ihrer jeweiligen Gesetzgebung und ihrem jeweiligen Steuerrecht unterliegen.

  Die **Vielzahl der** von einem Mitgliedstaat zum anderen **unterschiedlichen Verwaltungsverfahren**, die befolgt werden müssen, um die für die Errichtung materieller Infrastrukturen notwendigen Genehmigungen zu erhalten, verzögern und verteuern im übrigen die Arbeit. Dies ist insbesondere bei der Finanzierung zu berücksichtigen.

Historical Archive of the European Commission

## 5.3. Die wettbewerbspolitische Dimension

Die Gemeinschaft funktioniert nach den Grundsätzen des freien Wettbewerbs.

Die öffentliche Hand spielt bei der Konzipierung und Realisierung der Verkehrs- und Bildungsinfrastrukturen nach wie vor eine tragende Rolle.

Durch die Trennung der reglementierenden Funktion von der Wirtschaftsfunktion die aus den Handlungen der Kommission hervorgeht, kann der Telekommunikationssektor für den Wettbewerb zugänglich gemacht werden.

Im Energiesektor (Strom und Gas) verfügt der Staat aufgrund der geltenden Vorschriften über eine nicht unerhebliche Einflußnahme im Rahmen der Tarifierung, der Investitionsgenehmigungen und des Wettbewerbsrechts.

Unter diesen Umständen läßt sich die Schwelle für Interventionen der öffentlichen Hand im Bereich der Infrastrukturen nicht genau festlegen. Hieraus ergeben sich folgende Konsequenzen:

- Da die Verantwortung sowohl bei der öffentlichen Hand als auch bei den Wirtschaftsträgern liegt, entsteht bei einer bestimmten Anzahl von nachgefragten Leistungen automatisch Wettbewerb, so daß staatliche Interventionen diesen Wettbewerb verfälschen können.

Diese Fragen werden zur Zeit intensiv im Telekommunikationssektor als Folge des Inkrafttretens der angenommenen Richtlinie im Rahmen des Grünbuchs über die Telekommunikation (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) wegen der dort jüngst eingeleitenden Liberalisierung erörtert (vgl. Entwurf von Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Telekommunikationssektor gegenüber den öffentlichen Unternehmen mit Ausschließlichkeits- oder Sonderrechten).

Auch die anderen Bereiche müssen den Wettbewerbsregeln gehorchen: Die Zusammenarbeit der Stromerzeuger und Strombeförderer der Gemeinschaft im Hinblick auf eine (in jeder Hinsicht wünschenswerte) bessere Nutzung der Produktionskapazitäten darf z.B. nicht zu einer Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen diesen Wirtschaftsträgern führen.

Im Verkehrssektor stellt sich dasselbe Problem sowohl innerhalb desselben Verkehrsträgers (Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften, der Eisenbahngesellschaften, "Tour-de-Rôle"-System für die Binnenschiffer usw. ..) als auch in den verkehrsträgerübergreifenden Bereichen (z. B. Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße).
Im Finanzsektor setzt eine stärkere Integration der Zahlungssysteme voraus, daß die Teilnehmer an diesen Systemen zusammenarbeiten. Dies trifft beispielsweise für die Interoperabilität der Zahlungskarten zu. Die Kommission verweist in ihrem jüngsten Diskussionspapier[9] nachdrücklich auf die Möglichkeit für den Überweisungsverkehr, die bestehenden Clearingstellen miteinander zu verbinden. Realisierbar ist diese Möglichkeit aber nur durch Vereinbarungen zwischen den betreffenden Systemen; derartige Vereinbarungen unterlägen den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages. Zur Schaffung transeuropäischer Netze in diesem Bereich müssen nicht nur der private Sektor, insbesondere die Kreditinstitute, aktiv werden, sondern müssen auch der Staat, insbesondere die Zentralbanken, die Möglichkeit erhalten, an diesen Systemen mitzuwirken und für ihr reibungsloses Funktionieren zu sorgen. Dies dürfte auch eine wichtige Aufgabe des künftigen Europäischen Zentralbanksystems sein.

(9) KOM(90)447 vom 26.9.1990

Der Wunsch nach einer größeren Integration der Infrastrukturnetze, die auf jeden Fall eine stärkere Zusammenarbeit der Wirtschaftsträger voraussetzt, kann also aufgrund der Anwendung der Wettbewerbsregeln, die notwendig ist, damit die auf der einen Seite erwirtschafteten Vorteile der Liberalisierung auf der anderen Seite nicht durch Absprachen oder neue unzulässige Monopole zunichte gemacht werden, nicht ins Uferlose wachsen. Mithin muß also ein **Gleichgewicht zwischen den beiden Geboten - Integration und Wettbewerb - gefunden werden,** damit die transeuropäischen Netze entstehen können, auf die der Binnenmarkt angewiesen ist.

### 5.4. Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Nachfrageentwicklung und die Förderung entsprechender Infrastrukturen.

Die Kommission hat wiederholt und in verschiedenen Bereichen auf die **Notwendigkeit einer Gesamtübersicht über die Entwicklung der europäischen Infrastrukturen und** - auf einer vorgelagerten Ebene - **über die Nachfrageentwicklung hingewiesen.** Immer noch aber werden die Infrastrukturen auf der Grundlage von Informationen konzipiert und realisiert, die der europäischen Dimension nur teilweise Rechnung tragen.

Auf diese Situation haben fast alle Wirtschaftskreise (unter anderem UNICE, ERT, CLCA, FIEC) im Rahmen der Anhörung vom 8. Oktober 1990 hingewiesen. Sie haben bedauert, daß eine Gesamtübersicht über den Infrastrukturbedarf, vor allem im Verkehrssektor, auf europäischer Ebene fehlt.

Im Telekommunikationssektor ist beispielsweise erwähnenswert, daß die Kommission ein europäisches ISDN-Verbraucherforum geschaffen hat, um die Nachfrage zu fördern und den Druck auf die Wirtschaftsträger zu verstärken.

Wegen der durch die neue Dimension des Gemeinschaftsmarkts bedingten qualitativen Veränderung **müssen auch die Strukturen für die Konzipierung der Infrastrukturen unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips neu definiert** werden.
Zu diesem Zweck:

- müssen erstens **sachgerechtere und zuverlässigere statistische Meßinstrumente** zur Verfügung stehen, was bedeutet, daß in bezug auf Methodik, Normung und Instrumentarium geeignete statistische Informationssysteme geschaffen werden müssen. Diese Systeme müssen sich auf transeuropäische Telematiknetze stützen, um deren Entwicklung man sich ebenfalls bemüht. Das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften bietet sich selbstverständlich zur Koordinierung dieser Maßnahmen an;

- müssen zweitens die **Hauptfaktoren** berücksichtigt werden, die aufgrund der **Vollendung des Binnenmarkts Konsequenzen** für die Entwicklung des Gemeinschaftsraums nach sich ziehen. Dies hat die Kommission in einem dem Rat erst kürzlich vorgelegten ersten diesbezüglichen Zwischenbericht getan, dem Ende 1991 ein vollständiger Bericht folgen wird.

Historical Archives of the European Commission

Angesichts der umfangreichen Veränderungen im Zuge der Verwirklichung des Binnenmarkts und der raschen Integrationsentwicklung auf dem europäischen Kontinent dürften diese Versuche zur Herstellung eines Zusammenhalts aber wahrscheinlich nicht ausreichen.

### 5.5. Die Tragweite der Finanzierungsprobleme

#### 5.5.1. Die Voraussetzungen für die private Finanzierung

Nach den bisherigen Analysen stellt das Finanzierungsvolumen offensichtlich kein Haupthindernis bei der Errichtung der transeuropäischen Netze dar. Die gegenwärtige Öffnung der Finanzmärkte dürfte im übrigen zu einer Mobilisierung der Finanzkräfte beitragen. Die Finanzkonzerne stellen sich in zunehmenden Maße auf grenzüberschreitende Finanzierungen ein. **Das Ausbleiben einer privaten Finanzierung ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß großangelegte und wirtschaftlich präzise Projekte selten sind.**

Alle Analysen zeigen, daß die den transeuropäischen Netzen zugrundeliegende Logik vom Markt bestimmt wird, da hier einer zum Ausdruck gebrachten Nachfrage entsprochen werden soll. **Projekte mit einer ausreichenden Rentabilität werden sicherlich leichter von selbständigen Wirtschaftsträgern finanziert.** Rentabilität allein darf aber nicht immer für die Finanzierung ausschlaggebend sein. Wichtig ist auch die **Berücksichtigung externer Faktoren, z.B. die allgemeinen positiven Auswirkungen eines Projekts für die betreffenden Gebiete** (geringere Entfernungen, Entlastung bestehender Infrastrukturen, wirtschaftliche Förderung bestimmter Gebiete, Unternehmensniederlassungen usw.). Wird das Projekt in seiner Gesamtheit und insbesondere in einem gemeinschaftspolitischen Gesamtkontext beurteilt, so fällt eine solche Berücksichtigung optimal aus.

Dieser Ansatz darf jedoch nicht den Eindruck erwecken, als gäbe es überhaupt keine **finanziellen Probleme:**

- Das **Risiko für den privaten Sektor** bleibt nämlich groß (langfristige Engagements, Schwierigkeiten bei der Veranschlagung der potentiellen Einnahmen, der Kosten und der Ausführungsdauer, makroökonomische Parameter, komplizierter Rechts- und Verwaltungsrahmen, politisch bedingte Unsicherheit);

- Die Finanzstrukturen sind nicht so angelegt, daß **europaweite Projekte** ohne weiteres finanziell untergebracht werden können, zumal wegen ihrer häufigen regionalen oder nationalen Fragmentierung;

- Die Entstehung von Projekten wird häufig dadurch verzögert oder völlig verhindert, daß wegen fehlender Finanzierungsmittel keine **Durchführbarkeitsstudien** durchgeführt werden;

- Da private Finanzierung nicht in allen Fällen möglich ist, muß der **Staat intervenieren,** (eventuell mit einer zusätzlichen Beteiligung von Privaten)

  * wenn Projekte aus finanzieller Sicht nicht hinreichend rentabel sind, ihre sozio-ökonomische Rentabilität aber feststeht: Derartige Fälle können überall in der Gemeinschaft, häufiger aber in den **Randgebieten** vorkommen. Die geringere Bevölkerungsdichte und die größere Entfernung von den Hauptwirtschaftszentren der Gemeinschaft bedeutet nämlich für diese Gebiete ein großes Handicap;

Property of the European Commission

* wenn keine Möglichkeit besteht, die Vergütung für eine bestimmte Leistung auf den Benutzer abzuwälzen (z.B. dürfte es schwierig sein, in den besonders dicht besiedelten Gebieten der Gemeinschaft Autobahngebühren einzuführen).

**5.5.2. Die gegenwärtigen Lösungen auf Gemeinschaftsebene.**

**Die Gemeinschaft trägt mit ihren Finanzinstrumenten (Haushalt und Darlehen) zur Verwirklichung von Projekten bei,** die manchmal transeuropäischen Charakter haben, auch wenn sie z.B. regionale Entwicklungszwecke verfolgen. Dem durch diese Instrumente verfolgten Ziel des gemeinschaftlichen Zusammenhalts würde sicherlich auch die Finanzierung transeuropäischer Netze dienen, durch die sich die geographische Entfernung der peripheren Gebiete von den gegenwärtigen Wirtschaftspolen vermindert und die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gefördert wird.

Diese Interventionen **könnten wirkungsvoller sein, wenn sie integraler Bestandteil einer Gemeinschaftspolitik für die Schaffung transeuropäischer Infrastrukturnetze** wären. Lägen echte Leitschemata vor, wären auch zusammenhängende Gemeinschaftsinterventionen möglich.Die erwartete Annahme eines Leitschemas für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen in der Gemeinschaft wird einen ersten zuverlässigen Bezugsrahmen für mögliche Finanzinterventionen der Gemeinschaft darstellen. Nicht rein zufällig konzentrieren sich im übrigen die gemeinschaftlichen Finanzinstrumente bereits jetzt auf die Verwirklichung dieses Netzes. In diesem Zusammenhang muß an den ergänzenden Charakter der Gemeinschaftsmittel erinnert werden; darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten aufgerufen, ihre Finanzmittel auf nationaler und regionaler Ebene zu verstärken, die traditionell eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Infrastrukturen gespielt haben.

Im Telekommunikationssektor bilden die vom Rat seit 1986 erlassenen politischen Leitlinien die Grundlage für zielgerichtete Finanzinterventionen auf der Basis gemeinsam definierter Gemeinschaftsprioritäten.

Gegenwärtig sind folgende Gemeinschaftsinterventionen möglich:

(i) Aus den **Strukturfonds** nach ihrer Reform im Jahre 1988 fließen rund ein Drittel der für 1988 bis 1993 vorgesehenen Mittel in wirtschaftliche Basis-Infrastrukturen, vor allem in die Regionen des Ziels 1 (insbesondere Irland, Griechenland, Portugal, Spanien), und zwar im Rahmen der gemeinschaftlichen Förderkonzepte und Gemeinschaftsaktionen wie REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM usw.

Der Gemeinschaftsbeitrag (EFRE-Zuschüsse) für wichtige Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen dürfte sich auf 6,8 Mrd. ECU und für den Energiesektor auf 1,5 Mrd. ECU belaufen (Zahlen siehe Anhang 2).

(ii) Der **Gemeinschaftshaushalt** mit Ausnahmen für den Energiebereich,sieht bestimmte Möglichkeiten für die Errichtung europäischer Infrastrukturen vor, insbesondere:

* **im Telekommunikationssektor** mit den Programmen, CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT zur Förderung der europaweiten Zusammenarbeit zwischen den Wirtschaftsträgern (Verwaltungen, Unternehmen);

Historical Archives of the European Commission

* **Im Verkehrssektor**, für den der Rat erst kürzlich ein mehrjähriges Programm (1990 bis 1992) von voraussichtlich 328 MECU zur Finanzierung einer Reihe großer europäischer Projekte (Studien oder Arbeiten) angenommen hat, Zuschüsse oder andere geeignete Mittel;

* **Im Berufsbildungssektor** mit den Programmen COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA. Auf dem Forschungssektor SCIENCE oder eine Anzahl mitfinanzierter Forschungsprogramme (DELTA sieht beispielsweise die Entwicklung neuer Technologien vor, die im Bereich der Bildung und Ausbildung angewendet werden sollen).

* Im Bereich der Informationen für **kleine und mittlere Unternehmen**, gibt es die Euro-Info-Zentren oder das Programm Wirtschafts Co-operation-Net.

(iii) Mit den **gemeinschaftlichen Darlehensinstrumenten** werden folgende Mittel mobilisiert:

* Die **Europäische Investitionsbank** hat allein im Jahre 1989 mehr als 2800 MECU für Projekte von gemeinschaftlichem Interesse im Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektor (Zahlen siehe Anhang 3) finanziert;

* Die **EGKS-Darlehen** können zur Finanzierung von Infrastrukturen dienen, bei denen Stahl verwendet wird; auf diese Weise konnten insbesondere erst kürzlich die TGV-Strecke zum Atlantik, der Rhein-Main-Donau-Kanal und das Gasverteilungsnetz in Griechenland finanziert werden.

(iv) Außerdem bietet das PHARE-Programm für die Kooperation mit den zentraleuropäischen Ländern bereits Möglichkeiten zur Entwicklung von Netzen.

## 6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS: VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH - HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN

### 6.1. Vorrangige Projekte nach Anwendungsbereich

Die nachstehend aufgeführten Projekte haben in den meisten Fällen in den Dienststellen der Kommission einen bestimmten Reifegrad erreicht und waren teilweise bereits Gegenstand von Entscheidungen der zuständigen europäischen Organe. Sie befinden sich entweder im Stadium der Forschung und Entwicklung, der Durchführbarkeitsstudie oder bereits der Durchführung, und sollen in allen Fällen eine Antwort auf die in diesem Bericht dargelegten Bedenken wegen der unzureichenden Verwirklichung der transeuropäischen Netze sein. Der Vorrang wurde nach Maßgabe ihres Beitrags zum reibunslosen Funktionieren eines grenzenfreien Raumes ermittelt. Ihre Priorität wurde zum ersten anhand der Kriterien ermittelt, die zuvor in dieser Mitteilung dargelegt wurden. Zum zweiten greifen sie die Beiträge der Mitgliedstaaten auf, die im Laufe der Koordinierungsarbeiten eingereicht wurden und zum dritten stützen sie sich auf Beobachtungen, die von wirtschaftlichen Interessengruppen formuliert wurden.

Historical Archive of the European Commission

6.1.1. Verkehr

Obwohl sich die Vorarbeiten für diese Mitteilung auf Kommissionsebene auf einen Gesamtansatz für alle Transportarten und ihrer möglichen Komplementarität bezog, hat sich die Gemeinschaft insgesamt nicht dazu durchgerungen, Maßnahmen für alle Transportarten vorzusehen. Dies ist die Erklärung dafür, daß im Bereich der Häfen und Flughäfen keine Projekte vorgesehen sind. Es ist zu bedeuern, daß es für diese Bereiche keine Ratsentscheidungen gibt, obwohl die Kommission auch hierfür gemeinschaftliche Kompetenzen annimmt.

Dennoch haben die Diskussionen mit den Mitgliedstaaten gezeigt, daß eine Mehrheit unter ihnen diese Abstimmung im Hinblick auf ein multimodales Gesamtkonzept zu entwickeln wünscht. In diesem Zusammenhang bleibt die

* Annahme des technischen Forschungs- und Entwicklungsprogramms im Bereich des Verkehrs (EURET 1990-1993), das zu einer besseren Nutzung der Transportnetze und der logistischen Einrichtungen bei allen Verkehrsarten beitragen soll, zu fördern.

**6.1.1.1. Luftverkehr**

Nach Auffassung der Kommission liegt die Lösung der Überlastung des Luftverkehrs in Entscheidungen für eine Vereinheitlichung des Luftverkehrskontrollsystems. Die Maßnahmen, die die CEAC im April 1990 getroffen hat, und die Schaffung unter der Ägide von EUROCONTROL eines Zentrums für die Verwaltung des Luftverkehrs, sind nicht ausreichend. Obwohl die Kommission diese Vorschläge unterstützt, sieht sie diese nur als erste Etappe an. Deswegen wird sie zusätzliche Studien fördern, die vor 1994 zu ergänzenden Entscheidungen beitragen helfen.

- Studien über ein einheitliches Luftverkehrskontrollsystem : Teilnahme am Programm EUROCONTROL PHARE und ATLAS Studien (Forschung und Entwicklung im Hinblick auf die Errichtung eines einheitlichen System unter Nutzung der modernen Telekommunikationstechniken 1990-1992).

**6.1.1.2. Straßenverkehr**

(i) Es werden im Rahmen des Infrastruktursausschusses Studien über die Zukunftperspektiven eines Autobahnnetzes von gemeinschaftlichen Interesse mit Blick auf auf das Jahr 2010 (1991) durchgeführt.

(ii) Bereits jetzt sind einige Projekte erkannt worden, die direkt zu einer **Verbindung der bereits bestehenden Netze** beitragen können. Dazu gehören :

- **Straßenverbindungen über die Pyrenäen**

  * Toulouse - Madrid und Bordeaux - Valence: Bau des Somport-Tunnels zwischen 1991 und 1995;

  * Toulouse - Barcelona durch den Puymorens-Tunnel (1993)

- Brenner-Achse

(iii) Andere Projekte ziehen Vorteil daraus, daß sie in den **peripheren Regionen** realisiert werden sollen, um auch diesen Regionen den Zugang zu den Vorteilen des Binnenmarktes zu ermöglichen :

Historical Archives of the European Commission

- Verbindung nach Irland: A 5/A55 (Crewe - Holyhead im Vereinigten Königreich)

- Brindisi - Patras - Athen

- Lissabon - Madrid

(iv) Schließlich gestatten weitere Projekte eine **bessere Anbindung mit den Nachbarstaaten** der Gemeinschaft :

- Verbindungen nach Skandinavien:

  * Autobahn Aalborg - Frederikshavn

  * Fehmarn-Verbindung

- Ausbau der Straßenverbindungen nach Griechenland:

  * Athen - Evzoni - Jugoslawien

**6.1.1.3. Eisenbahnverkehr**

(i) Hier konzentriert sich die Aufmerksamkeit auf die **Hochgeschwindigkeitszüge** :

- Hochgeschwindigkeitsverbindungen (1990-2010):

  * Nordeuropa: Paris - London - Brüssel - Amsterdam - Köln und Verbindungen nach anderen Mitgliedstaaten;

  * Sudeuropa: Sevilla - Madrid - Barcelona - Lyon - Turin - Mailand - Venedig und weiter nach Tarvis und Triest; Porto - Lissabon - Madrid.

- Darüber hinaus geht es darum, den vollen Gemeinschaftsraum zu erfassen. Mittel dazu ist :

  * Untersuchung der 15 von der hochrangigen Gruppe vorgeschlagenen Verbindungsglieder für das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz (Ende

bestehenden Verrechnungszentren in diese Netze gefördert werden soll

(1991);

(iv) **Elektronisches Fernsprechverzeichnis**

Technische und rechtliche Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991

Historical Archives of the European Commission

Die Arbeiten, die sich die Schienen und Straßen konzentrieren, werden jedoch auch die Binnen- und Seeschiffahrt einschließen. Dieses geht besonders auf entsprechende Interessen Portugals, Irlands; Dänemarks, Griechenlands, Spaniens und Belgiens zurück.

(iii) Festlegung der Lichtraumprofile für die Achsen Vereinigtes Königreich - Benelux - Italien und Deutschland - Spanien - Portugal (1991-1992)

### 6.1.1.5. Binnenschiffsverkehr

(i) Die Überprüfung der bestehenden Netze insbesondere mit der Verbindung zu Frankreich (z.B. eine Studie über die Verbindung Seine-Norden wird beispielweise 1991 realisiert sein) und in Deutschland (Mittellandkanal).

### 6.1.1.6. Seeschiffsverkehr

Der nicht vorhandene politische Konsens über gemeinschaftliche Abstimmungen (Kabotage, Kompetenzen für die Hafeninfrastruktur) verhindert auf diesem Sektor, daß untersucht werden kann, wie der Landverkehr so rationell wie möglich durchgeführt werden kann. So könnte beispielsweise die Entwicklung der Hafeninfrastrukturen enlang der Atlantik- und Mittelmeerküste untersucht werden, um herauszufinden, ob eine solche Perspektive nicht zur Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige beitragen könnte (z.B. Irland).

- Ausbau der Verbindungen nach Irland

- Untersuchung der Entwicklung des Seeküstenverkehrs

### 6.1.2. Telekommunikation und Telematikeinrichtungen

Der Ausbau der Telematik-Dienste hängt weitgehend von günstigen Rahmenvorschriften und Normen ab, welche die Anschließbarkeit gewährleisten. Wenn die Wirtschaft aus der Liberalisierung Nutzen ziehen will, muß sie die Anwendungen schaffen, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Die öffentlichen Einrichtungen können ihrerseits eine Reihe von konkreten Anwendungen anregen, die eine bessere Regelung von Gemeinschaftsangelegenheiten ermöglichen oder von Gebieten, in denen sie eine beherrschende Rolle spielen. In diesem Rahmen sieht die Kommission die Durchführung der nachstehenden Projekte vor, die in drei Gruppen unterteilt sind: Anwendungen, Dienste und Forschung und Entwicklung.

Historical Archives of the European Commission

**6.1.2.1. Anwendungen**

**(i) Sicherstellung des Funktionierens des Binnenmarktes**

Die Überwindung der materiellen, technischen und steuerlichen Grenzen wird neue Bedürfnisse beim Informationsaustausch zwischen Behörden und Wirtschaft hervorrufen um eine effiziente Verwaltung des Raumes ohne Grenzen in einer ganzen Reihe von Bereichen(10) zu fördern. In gleicher Weise geht es um die Installation von Informationssystemen zwischen den Institutionen der Gemeinschaft und besonders mit den Mitgliedstaaten in den Bereichen Gesetzgebung, Verfahren (z.B. Subventionen), Notifizierungen (z.B. Richtlinie 83/189) etc. ebenso wie um den Zugang zu anderen Informationssystemen (Datenbanken etc.). Wegen der besonderen Dringlichkeit ist es erforderlich, daß alle betroffenen Verwaltungen in den Mitgliedstaaten diese Arbeit umgekend aufnehmen.

Folgende Bereiche werden in diesem Bericht als prioritär angesehen :

**a) Das Zollwesen und die indirekte Besteuerung :**

Die Entwicklung von Informationssystemen erfordert einerseits in diesem Bereich Kommunikationsnetze mit deren Hilfe ein elektronischer Daten- und Mitteilungsaustausch zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten und innerhalb der Mitgliedstaaten und andererseits erforderliche Interfaces um Daten zwischen nationalen Behörden, den Unternehmen und zentralen Datenbanken über zollbezogene oder steuerliche Informationen auszutauschen.

Obwohl einige Projekte bereits in der Durchführung sind, bleibt noch viel zu tun. Folgende Projekte sind für den Zollbereich unverzichtbar :

* TARIC (Gemeinsamer Zolltarif): Verbesserung der Datenbanken und Einführung der erforderlichen Schnittstellen;

* Errichtung eines fortgeschrittenen Kommunikationssystems für die Verwaltung von TARIC, die Überwachung der Zollkontingente, die gegenseitige Verwaltungshilfe und den Informationsaustausch;

* Weiterentwicklung des Vorhabens SCENT für die elektronische Übertragung von Nachrichten zur Betrugsbekämpfung;

* Überwachung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens

* Ausfuhrüberwachungssysteme;

Hinsichtlich der Entwicklung von Informationssystemen im Bereich der indirekten Besteuerung, werden die Mitgliedstaaten im Lichte der Ratsorienterungspunkte vom November 1990 alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen um den informatisierten Datenaustausch mit Hilfe der Telematik zu ermöglichen und dieses System bis zum 1.1.1993 seine Arbeit aufnehmen zu lassen. Das erfordert ohne Verzögerung :

Historical Archives of the European Commission

(10) KOM(90)473 vom 5.10.1990

* ein Telematiknetz um den schnellen Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden über die Mehrwertsteuer sicherzustellen ;

* ein Kontrollsystem über die Übertragung von Gütern; auf die Verbrauchsteuern erhoben werden;

* ein ähnliches System wie SCENT für die Güter, die der indirekten Besteuerung unterliegen, um den Mißbrauch zu verhindern.

**b) Tiergesundheit und Pflanzenschutz:**

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts), Aufbau eines Informationsaustauschssystems zwischen der Kommission, den nationalen Veterinärbehörden und den Überwachungseinheiten an den Grenzübergängen zur Beschleunigung der Einfuhr von Fleisch und Fleischerzeugnissen;

* **ANIMO** (Animal Moves Management System): System der Erfassung und Überwachung aller Bewegungen von Tieren in der Gemeinschaft zur Gewährleistung der Tiergesundheit und der öffentlichen Gesundheit; dieses für die tierärztlichen Dienste sehr wichtige Überwachungssystem, erfordert die enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden in einem einheitlichen Rahmen;

* **FYSAN** (Überwachung des Pflanzenschutzes) System zur Überwachung der Pflanzenkrankheiten in den Mitgliedstaaten und zur Verbesserung des Pflanzenschutzes in Europa;

**c) Der Austausch von Personen**

Der Europäische Rat hat die Aufstellung einer Konvention über die Kontrollen an den Außengrenzen der Gemeinschaft gewünscht. Mit Hilfe dieser Konvention wird ein bedeutsamer Informationsaustausch zwischen den beteiligten nationalen Behörden ermöglicht. Von dann ab wird das im Schengen-Abkommen vorgesehene Informationsaustausch-System (SIS) installiert sein und könnte gemeinschaftsweit eingeführt werden.. Obwohl die Kompetenzen der Gemeinschaftauf diesem Gebiet nicht formell anerkannt sind, wird die Kommission unter Berücksichtigung ihrer Erfahrung aus verschiedenen Programmen heraus, ihren Beitrag zum Aufbau solcher Netze leisten.

**d) Statistik :**

* Aufbau von Infrastrukturen zur statistischen Datensammlung (Projekte STATEL und STADIUM) mit den Statistikbehörden der Mitgliedstaaten;

* Studien über ein Verfahren zur Ausarbeitung und zur Übertragung von Daten, die den innergemeinschaftlichen Handel betreffen (Projekt COMEDI) auf der Ebene der Mitgliedstaaten;

* Entwicklung von Infrastrukturen für die die Verwaltung, die Verbreitung und die Angleichung von Informationen, die sich auf den Gebrauch von Statistiksystemen beziehen (Beispiel : Statistische Nomenklaturen).

Historical Archives of the European Commission

**Drei bestehende Programme** werden gegenwärtig neu definiert, um die dringendsten, mit der Beseitigung der Grenzen verbundenen Probleme berücksichtigen zu können. Sie sind das Beispiel einer gut funktionierenden Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Verwaltungen und konnten zur Festlegung der dringendsten Bedürfnisse und der anstehenden Probleme beitragen. Es handelt sich um :

- **INSIS** (Gemeinschaftsinstitutionen und Mitgliedstaaten) erfrodert die Verstärkung der aktiven Beteiligung der Mitgliedsverwaltungen;

- **CADDIA** ist direkt verbunden mit der Verwaltung des Raumes ohne Binnengrenzen in den Bereichen Zoll, Landwirtschaft und Statistik;

- **TEDIS**, dessen zweite Phase von der Kommission beschlossen wurde, bietet den Beteiligten des Wirtschaftslebens Mittel um das System EDI zu entwickeln, welches sich direkt auf die Verwaltung, den Transport und Finanzdienstleistungen bezieht. Der Erfolg von TEDIS innerhalb der Unternehmen mindert ein wenig die Verzörgerungen, die durch die Behörden in diesen Bereichen entstanden sind.

**(ii) Verbesserung der Systeme zur Lenkung des Straßenverkehrs im Rahmen des Programms DRIVE:**

Das IRIS-Konzept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), welches durch die DRIVE-Infrastrukturgruppe entwickelt wurde, damit die Probleme des Straßenverkehrs bewältigt werden können, hat bereits zwei konkrete Initiativen hervorgebracht :

* Im Dezember 1989 von mehreren europäischen Städten in die Wege geleitetes Projekt **POLIS**, mit den städtische Verkehrslenkungssysteme im Hinblick auf den Abbau von Verkehrsstaus und Unfallrisiken entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie angelaufen, Pilotvorhaben im Jahr 1991 und Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozio-ökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltanforderungen zu untersuchen.

* Im September 1990 in die Wege geleitetes Projekt **CORRIDOR**, mit dem vor allem in den verkehrsbelasteten Zonen Verkehrsleitsysteme zwischen den Städten entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991 einzuleiten, Pilotvorhaben für das Jahr 1992 vorgesehen, Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozioökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltanforderungen zu untersuchen.

**(iii) Europaweite Zahlungssysteme**

Auf der Grundlage der Kommissionseckpunkte technische Durchführbarkeitsstudien, mit denen der Aufbau europaweiter Netze im Bereich der Zahlungssysteme durch die Beteiligten und die Einbeziehung der bestehenden Verrechnungszentren in diese Netze gefördert werden soll (1991);

**(iv) Elektronisches Fernsprechverzeichnis**

Technische und rechtliche Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991

Historical Archive of the European Commission

(v) Förderung des Ausbaus des Informationsmarktes

Pilotvorhaben im Jahre 1990 über die Vernetzung von Informationssystemen im Straßen-Güterverkehr und Einbeziehung der Datenbanken im Bereich der Normen (Programm IMPACT).

6.1.2.2. Entwicklung neuer Dienste

- Entwicklung eines ISDN-Netzes auf der Basis der Ratsempfehlungen über die koordinierte Einführung von ISDN in der Europäischen Gemeinschaft. 18 Mitglieder der CEPT, darunder alle Mitgliedstaaten, haben inzwischen ein "Memorandum of understanding" unterzeichnet, welches die Durchführung der ersten Phase der Ratsempfehlung bis 1993 auf der Grundlage der europäischen Telekommunikationsnormen, die durch ETSI entwickelt wurden, vorsieht.

- Festlegung von Pilotvorhaben auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeiten des Forums der europäischen ISDN-Benutzer.

- Entwicklung mobiler Telekommunikationsdienste auf der Grundlage der Ratsempfehlungen und der Richtlinien über die Reservierung der Frequenzen beim zellulares Telefon (GSM), beim drahtlosen numerischen Telefon (DECT) und bei den privater Funksprechverkehr (ERMES).

- Aufbau neuer Satellitentelekommunikationsdienste entsprechend den Vorschlägen, die sich im Grünbuch über die Satellitenkommunikation befinden.

6.1.2.3. Forschung und Entwicklung

(i) Telematiksysteme von allgemeinem Interesse

- Das Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung 1990 bis 1994 bietet im Rahmen des gegenwärtig im Rat erörterten Sonderprogramms über Telematikdienste von allgemeinem Interesse die Möglichkeit, folgende Fragen aufzugreifen: neuer Bedarf und technische Schwierigkeiten, Lösungsvorschläge für diese Probleme und Durchführung von Pilotvorhaben in den Bereichen der behördlichen Zusammenarbeit (Europäisches Nervensystem), des Verkehrs, der Ausbildung und der Medizin.

(ii) Verkehrsfragen

- Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung: ATLAS-Studie und Programm DRIVE;

- Entwicklung des Projekts PROMETHEUS außerhalb des Gemeinschaftsrahmens (Eureka);

(iii) Ausbau der Breitbandverbindungen

- Durchführung des Programms RACE, mit dem die Bezugsfelder definiert, die Vornormung gewährleistet und Pilotanwendungen ausgewertet werden sollen (Termin 1995).

Historical Archives of the European Commission

## 6.1.3. Strom- und Gasverbundnetze

Die Projekte und ihre Wirtschaftlichkeit müssen von der Industrie ermittelt werden. Die Kommission ist der Auffassung, daß bestimmte, in der Untersuchungs- oder Durchführungsphase befindliche Vorhaben, von besonderem gemeinschaftlichen Interesse sind, da sie entweder auf die Ausweitung des bestehenden Netzes auf neue Mitgliedstaaten abzielen oder zur Stärkung der Versorgungssicherheit und der optimalen Nutzung der Erzeugungskapazitäten beitragen. Gegenwärtig wurden zwei prioritäre Bereiche ausgewählt :

### 6.1.3.1. Stromverbundnetze

- Verbundnetz Republik Irland/Vereinigtes Königreich (1995)
- Verbundnetz Griechenland/Italien (1993)
- Ausbau der Verbundnetze in den Jahren 1991 bis 1995 von
  - * Frankreich nach Spanien und Portugal
  - * Frankreich nach Deutschland, Belgien, Italien, Schweiz
  - * Italien nach Österreich und der Schweiz
  - * Deutschland nach den Niederlanden, Dänemark und Österreich

- Ausbau der Binnenverbundnetze in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden (1991-1995).

### 6.1.3.2. Erdgasverbundnetze

- Einführung der Erdgasversorgung in Griechenland im Jahr 1993 und in Portugal im Jahr 1994;

- Verbundnetze Irland/Vereinigtes Königreich (1993), Frankreich/Spanien-Portugal;

- Vorhaben "Midal" zwischen Emden und Ludwigshafen und "Zeepipe" (Belgien), um neue Zugangswege für norwegisches Erdgas zu erschließen (1991-1993);

- drei Vorhaben in Deutschland zur Einbeziehung der neuen Länder in die Verbundnetze (1991-1993);

- Verbundnetze Belgien/Deutschland; Deutschland/Dänemark; Dänemark/Norwegen ("Scanpipe") und Vereinigtes Königreich/Kontinent;

- Ausbau der Ferngasleitung Transmed (Italien-Tunesien: 1992);

- Verbundnetz Italien-Korsika-Sardinien

- Verbundnetz Spanien-Marokko (1995).

## 6.1.4. Berufsausbildung

In den meisten der nachstehend erwähnten Vorhaben wird auf Telematikeinrichtungen zurückgegriffen. Alle Forschungs- und Technologieentwicklungmaßnahmen, die im dritten Rahmenprogramm (1990-1994) für Forschung und Entwicklung als Begleitmaßnahmen für Berufsausbildung vorgesehen sind, werden in besonderen Netzen realisiert werden. Dies betrifft vor allem das Programm "Humankapital und Mobilität".

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.4.1. Informationsaustausch und Datenbanken

Die vorgesehenen Vorhaben betreffen die Verbesserung des Informationsaustauschs auf Gemeinschaftsebene zur Gewährleistung der Transparenz der Ausbildungssysteme, zur Nutzung der gewonnenen Erfahrungen und zur Verbesserung der angewandten Methoden. Die Verbindungen mit den Telematik-Diensten sind offenkundig.

- Ausbau des Netzes Eurydice und seiner Kapazitäten zur Verarbeitung und Übertragung von Informationen zwischen Mitgliedstaaten;

- Errichtung eines gleichartigen Netzes im Bereich der Berufsausbildungssysteme in Zusammenarbeit mit CEDEFOP;

- Ausbau des elektronischen Netzes EURYCLEE zwischen den Erstausbildungs- und Fortbildungszentren für den Austausch von Informationen und Daten zwischen Lehrern und Schülern in allen Gemeinschaftssprachen;

- Schaffung oder Erweiterung nationaler Datenbanken über die Ausbildungslehrgänge, die Spitzenausbildung, die fortgeschrittenen Techniken und die Forschungsprogramme;

- Aufbau einer Datenbank über die Entsprechung der beruflichen Anforderungen, zu der die öffentlichen und privaten Einrichtungen unmittelbaren Zugang haben;

- Errichtung eines Telematiknetzes für den Austausch und die Vermittlung im Rahmen der Programme ERASMUS und COMETT, sowie einer Forscherbörse (als "Börse der Börse");

- Schaffung einer Datenbank für Anträge auf Unternehmenspartnerschaften im Rahmen der verschiedenen transnationalen Ausbildungsmaßnahmen in Verbindung mit den Programmen COMETT, EUROTECNET und FORCE.

### 6.1.4.2. Fernausbildungssysteme

- Vernetzung der dynamischsten Fernausbildungszentren, die aus den verschiedenen gemeinschaftlichen Ausbildungsprogrammen entstanden sind;

- Durchführung gemeinsamer, vernetzter Pilotvorhaben unter Nutzung der modernen Informations- und Kommunikationstechniken;

- Fortentwicklung der transnationalen Fernausbildungs- und Unterrichtssysteme, die auf sektoraler oder auf geographischer Grundlage erprobt worden sind;

- Förderung von Fernsehprogrammen für Bildung und Ausbildung.

Historical Archives of the European Commission

## 6.2. Maßnahmen zur Beschleunigung der europaweiten Netze

### 6.2.1. Ausarbeitung von Gesamtkonzepten

Es wurde eine Arbeitsmethode für die Bereiche Verkehr, Telekommunikation und Energie entwickelt, mit der alle Benutzer eines Netzes zusammengefaßt werden, um das für alle Beteiligten auf Kommissionsebene geeignetste Schema zu finden, wobei die Schwierigkeiten aufgezeigt werden müssen, welche die Verwirklichung eines Netzes auf technischer, rechtlicher oder behördlicher Ebene behindern könnten.

Ein sinnvoller Bestandteil dieses Verfahrens wäre die Durchführung eingehender Untersuchungen der festgestellten Schwierigkeiten z.B. in Form von Machbarkeitsstudien, die von den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission gemeinsam in Auftrag gegeben werden könnten. In diesem Fall wäre eine Gemeinschaftsfinanzierung dieser Studien besonders gerechtfertigt.

### 6.2.2. Umgehende Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die europaweite Vernetzung

Um den Aufbau europaweiter Netze unter zufriedenstellenden Voraussetzungen zu gewährleisten, sind die bestehenden Vorlagen für Rechtsmaßnahmen zu erlassen bzw. noch erforderliche Vorlagen auszuarbeiten.

Alle Maßnahmen müssen dazu beitragen, einen Rechtsrahmen für das Angebot von Dienstleistungen; Unternehmsgründungen und den freien Warenverkehr zu gewährleisten; dies sind unverzichtbare Bedingungen für den Aufbau europaweiter Netze.

Eine Übersicht über diese erforderlichen Maßnahmen befindet sich im Anhang1.

### 6.2.3. Stärkung der Normungsprogramme

Um die rechtzeitige Integration der Infrastrukturen zu gewährleisten, sind auf europäischer Ebene erhebliche Normungsanstrengungen erforderlich. Diese Arbeiten sind bereits weit gediehen, müssen jedoch von allen Beteiligten verstärkt durchgeführt werden. Ferner ist in allen Bereichen auch die statistische Normung (Konzepte, Methoden und Definitionen) zu stärken.

#### 6.2.3.1. Verkehrswesen

- Luftverkehr

  * Erstellung der technischen Spezifikationen für die Luftkontrollausrüstungen und den Zugang zu den Beschaffungsmärkten

- Eisenbahnverkehr

  * Normung auf der Grundlage der Richtlinie "Neues Normungskonzept" für das Material und die Infrastrukturen des Hochgeschwindigkeitsnetzes

Historical Archives of the European Commission

- Kombinierter Verkehr

  * Containernormung

  * Maßnahmen im Anschluß an die Arbeiten der hochrangigen Gruppe (Juni 1991)

- Schiffsverkehr

  * Normung als Ergebnis der vorzuschlagenden technischen Harmonisierungsrichtlinie.

### 6.2.3.2. Telekommunikationssektor

Der rasche technische Fortschritt in diesem Bereich erfordert die entsprechenden Normungsanstrengungen und die beständige Anpassung der Programme der europäischen Normungsorgane und insbesondere des ETSI. Normierungsbedarf besteht z.B. in folgenden Bereichen:

- Elektronische Post: Festlegung der letzten technischen Spezifikationen;

- Elektronischer Datenaustausch: Definition einer kritischen Masse für EDI-Mitteilungen im Einklang mit der internationalen Norm EDIFACT.

- Videotex:

  * Festlegung der Zugangsprotokolle von Videotex für ISDN

  * Festlegung der Videotexnormen der zweiten Generation

- ISDN:

  * Vollendung der laufenden Normungsarbeiten

  * Normen zur Gewährleistung der Mobilität von Anwendungen

- Satelliten : Beschleunigung der Normungsarbeiten von ETSI hinsichtlich der Ausstattungen bei Satellitentelekommunikation.

- Mobilfunkverkehr: Maßnahmen zur Förderung der Erstellung der für die neuen Mobilsysteme erforderlichen Normen

### 6.2.3.3. Zoll und Steuern

Bei den nationalen Behörden gibt es in diesem Bereich erhebliche Unterschiede. Deshalb ist es schwierig, überall das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. In den kommenden Monaten müssen die Maßnahmen Priorität haben, die auf einemhohen Niveau eine einheitliche Anwendung der Gemeinschaftsgesetzgebung sicherstellen. Mindestens muß die Vergleichbarkeit der Systeme gesichert werden. Das beinhaltet :

Historical Archives of the European Commission

* eine Sofortstudie über das Ausmaß der Probleme und Vorschläge zu ihrer Überwindung;

* Die Entwicklung von normierten elektronischen Mitteilungssystemen um den Datenaustausch mit Hilfe der EDIFACT-Norm sicherzustellen

* Die Entwicklung normierter Codes zum Gebrauch in allen Mitgliedstaaten;

* Angesichts der Entwicklung der Beziehungen zu den EFTA-Staaten sowie zu den zentral- und osteuropäischen Staaten, eine Beteiligung am PHARE-Raumes und an den laufenden Verhandlungen, um die erforderliche Kompatibilität zu sichern.

- Stromqualitätsnormen

**6.2.3.4. Stromverbundnetze**

- Normen für die Ausstattung und für die Produktqualität

**6.2.4. Eine Deklaration des Europäische Interesses**

Die Nützlichkeit einer solchen Bescheinigung ist anläßlich der Gespräche,die die Kommission mit den Wirtschafts- und insbesondere mit den Bankkreisen geführt hat, offentsichtlich geworden.

Die Bescheinigung könnte in einigen genau definierten Fällen für ein transeuropäisches Netz oder für ein diesbezügliches Projekt ausgestellt werden, um potentielle Investoren zu mobilisieren.

Für derartige Bescheinigungen müßten strenge Voraussetzungen gelten, damit nur genau definierte und wirtschaftlich rentable Projekte, die zur Entwicklung der Gemeinschaft beitragen und von unabhängigen Stellen auf ihre Durchführbarkeit und Umweltverträglichkeit untersucht worden sind, hiervon profitieren.

Eine solche Bescheinigung könnte dreierlei Konsequenzen haben: (i) Die bei jedem großen Infrastrukturprojekt aufgrund der einzugehenden Verpflichtungen entstehende politische Unsicherheit wird herabgesetzt; (ii) der Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten ohne einen automatischen Finanzbeitrag der Gemeinschaft wird erleichtert; (iii) die Investoren können sicher sein, daß die notwendige Koordinierung und Zusammenarbeit auf höchster Verwaltungsebene erfolgen.

Das Bescheinigungs- und diesbezügliche Konsultationsverfahren müßte im einzelnen festgelegt werden.

Eine Bescheinigung dieser Art könnte für alle Infrastruktur- und Projektarten gelten.

Derselbe Gedanke hat nun in dem vom Rat am 20. November 1990 im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen verabschiedeten Aktionsprogramm (1990-1992) in Form einer "europäischen Gemeinnützigkeitserklärung" seinen Niederschlag gefunden.

Archive of the European Commission

### 6.2.5. Die Notwendigkeit einer umfassenden Denkübung aller beteiligten Akteure über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung.

Während der Anhörung am 8. Oktober 1990 haben die wichtigsten Vertreter der europäischen Industrie ihrem Bedauern Ausdruck gegeben, daß keine umfassenden Überlegungen über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung, insbesondere im Verkehrssektor, angestellt werden.

Bei diesen in einem kontinentaleuropäischen Maßstab angestellten Überlegungen müßte auch der Bedarf nach Verbindungen mit den Staaten des EFTA-Raumes und mit den zentral- und osteuropäischen Staaten berücksichtigt werden. Mit diesen sind bereits jetzt eine Reihe von Kooperationsprojekte in Gang gekommen.

Diese Überlegungen erfordern :

- Die Analyse der langfristigen Entwicklung des Infrastrukturbedarfs: Hierzu müssen ausreichende Statistiken und solide vorausschauende Analysen vorliegen;

- Die Feststellung der Art und des optimalen Aufbaus der zu schaffenden Infastrukturen;

- Die Einbeziehung sämtlicher an der konkreten Verwirklichung dieser Infrastrukturen interessierten Kreise.

Die mit diesen Untersuchung beauftragte Einrichtung dürfte nicht an Weisungen politischer Stellen gebunden sein und müßte sich nach einer bestimmten Anlaufzeit finanziell selber tragen können. Sie müßte ein Denkforum darstellen, an dem sich alle interessierten und repräsentativen Kreise (Behörden, Benutzer, Erzeuger, Verbraucher) beteiligen können.

Von Anfang an aller Überlegungen ist es insbesondere wichtig, die Hauptdarsteller zu benennen (?), die direkt mit der Ausnutzung der transeuropäischen Netze verbunden sind (z.B. für die Schiffahrtindustrie bedeutet das den Schiffsbau, die Hersteller von Ausstattungen, der Transport per Schiff, die Verantwortlichen für die Hafeninfrastruktur und die der anderen Transportarten, die Belader).

Historical Archives of the European Commission

## 6.3. Die möglichen finanziellen Interventionen.

Mit der Durchführung und Anwendung der weiter oben beschriebenen horizontalen Maßnahmen dürfte die Schaffung transeuropäischer Netze, die Mobilisierung privater Finanzmittel und die Anpassung der Finanzkreisläufe gefördert werden.

Im Bereich der öffentlichen und insbesondere der Gemeinschaftsfinanzierung bieten sich folgende Lösungen an, um bei der Überwindung der drei vorerwähnten Schwierigkeiten zu helfen: Finanzierung von Durchführbarkeitsstudien, unzureichende Rentabilität mit dem Risiko, daß ein Bindeglied im Infrastruktursystem fehlt, Finanzierung von transeuropäischen Projekten in den Randgebieten, um deren Entfernung zu verringern und den Zusammenhalt zu gewährleisten.

### 6.3.1. Die Haushaltsinstrumente.

Die Gemeinschaft könnte den transeuropäischen Netzen im Rahmen der verfügbaren Haushaltmittel und der finanziellen Vorausschau, eine Finanzierungspriorität einräumen und so folgende Maßnahmen unterstützen:

- die Durchführung von Durchführbarkeitsstudien bei Projekten von europäischem Interesse, die sich in den Gesamtzusammenhang der transeuropäischen Netze einfügen;

- die Gewährung von rückzahlbaren Vorschüssen für Projekte, deren Rentabilität eine Frage der Zeit ist;

- Haushaltsmittel in Form von Direktzuschüssen und gegebenenfalls von Zinsvergütungen.

Im übrigen bleibt daran zu erinnern, daß die Strukturfonds in substantieller Weise innerhalb der ihnen auferlegten Beschränkungen zur Realisierung von europaweiten Projekten beigetragen haben.

Gleichwohl wird die Aufstellung der finanziellen Vorausschau für den Zeitraum nach 1992 Gelegenheit geben, den prioritären Charakter der europaweiten Netze festzuschreiben.

### 6.3.2. Die Darlehensinstrumente der BEI und der EGKS

* Die EIB ist im Rahmen ihrer Aufgabe gemäß Artikel 130 EWG-Vertrag bereit, ihre Tätigkeit zugunsten der Finanzierung der transeuropäischen Netze fortzusetzen und auszudehnen. Sie ist also nach wie vor bereit, sich an der eigentlichen Finanzierung transeuropäischer Infrastrukturprojekte zu beteiligen und so einen belebenden Einfluß auf die Finanzkreise auszuüben. Sie könnte demzufolge durch geeignete, auf Erfahrungenen basierende Initiativen bereits bei den Vorstudien oder durch Sicherstellung einer optimalen Finanzierung die Entstehung und Entwicklung von Projekten erleichtern. Diese Aufgabe könnte sie in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren, insbesondere mit der Kommission, übernehmen.

* Die EGKS-Darlehen müssen ebenfalls im Rahmen des Möglichen zur Finanzierung transeuropäischer Netze dienen.

Historical Archive of the European Commission

**SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Das vorliegende, von der Kommission vorgelegte Programm, erfordert eine ständige Begleitung seitens der Kommission und des Rates. Es erfordert gleichermaßen die Annahme eines Aktionsprogramms seitens des letzteren Organs. Aus diesem Grunde schlägt die Kommission dem Rat folgende beigefügte Entschließung zur Annahme vor. Mit der Annahme sollte die Kommission zugleich beauftragt werden, dem Rat regelmäßig einen Sachstandsbericht vorzulegen.

Historical Archives of the European Commission

## ANHANG 1 : RECHTLICHE BEGLEITMASSNAHMEN

Auflistung der vorgeschlagenen oder noch zu vorzuschlagenden rechtlichen Regelungen, um die Entwicklung der europaweiten Netze sicherzustellen :

### 1. Allgemeine Maßnahmen

Bestimmte Maßnahmen sind in mehreren der betroffenen Bereiche anwendbar:

- Durchführung der Richtlinien über das öffentliche Beschaffungswesen vor allem in den Bereichen Telekommunikation, Verkehr und Energie;
- Vorlage und Erlaß der Richtlinie über den Umweltschutz
- Vorschläge über die vertragliche und rechtliche Gültigkeit von elektronischen Nachrichten
- Erlaß der Satzung der europäishen Gesellschaft.
- Vorschlag einer Steuerrichtlinie über die "l'imputation des pertes des filiales et etablissements stables sur les benefices de la societé mere"

### 2. Verkehr

(I) Die Mehrheit der Regelungen in diesem Sektor betrifft die Kabotage-Vorschriften, welche auf alle Verkehrsarten übertragen werden sollten (LKW-Transport von Waren und Personen, kombinierter Verkehr, Schiffs- und Binnenschiffahrtsverkehr). Der Rat hat die Vorschläge auf dem Tisch liegen und sollte sie so schnell wie möglich annnehmen.

(II) Die Maßnahmen technischer Natur sollen die Interoperabilität sichern. Sie betreffen insbesondere :

- Eisenbahnverkehr
  - * Vorlagen der Kommission: Richtlinie "Neues Konzept" über die Grundanforderungen (beispielsweise Sicherheit, Gesundheit, Hygiene und Umweltschutzes im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Techniken und Infrastrukturen für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen;
- Seeschiffsverkehr
  - * Vorschlag einer technischen Harmonisierungsrichtlinie für die Ausstattung von Schiffen.(11)

(III) Erlaß des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates über die gemeinschaftliche Abstimmung im Bereich der Infrastrukturen im Luft- und Seeschiffsverkehr.(12)

(11) KOM (89) 266
(12) KOM (88) 577 vom 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

**3. Telekommunikationssektor**

- Ausarbeitung und Erlaß der Richtlinien zur Anwendung der Open Network Provisions vom 28. Juni 1990 (ABl. Nr. L 192 vom 24.7.1990) (6) und hier insbesondere in folgenden Punkten :

  . geemietete Leitungen
  . Datenübertragungen durch "Paket- und leitungsvermittelte Datenübermittlungsdienste"
  . ISDN
  . Sprach-Telefondienst
  . Telexdienste
  . mobile Dienste
  . unter Vorbehalt ergänzende Studie, neuer Zugangstyp zu Netzen und Zugang zu Breitbandtelekommunikation

- Harmonisierung der Anmeldungsverfahren und Anerkennung der Lieferung für öffentliche Telekommunikationsnetze mit dem Ziel, Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der Anmeldungen und der Zulassungen herzustellen.

- Ausarbeitung und Erlaß der im Grünbuch vom 14.11.1990 über Satellitenkommunikation vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere in folgenden Bereichen :

  . die gegenseitige Anerkennung über die Terminal-Ausstattungen für Satellitenkommunikation;
  . die gegenseitige Anerkennung des Zugangs zum Satellitennetz einseitig oder zweiseitig
  . Harmonisierung der Voraussetzungen des Anschlußes eines offenen Netzes mit den Verbindungen zum Satellitenterminalnetz ;
  . Harmonisierung bereits erkannter zukunftsweisender Übertragungstechniken zur Verbreitung von Satelliten für die breite Öffentlichkeit.

**4. Strom- und Erdgasverbundnetze**

- Durchführung der Richtlinien über die Durch- und Weiterbeförderung;

- Abschluß der Überlegungen über den Netzzugang von Dritten;

- Untersuchung der behördlichen und rechtlichen Hindernisse bei der Errichtung von Verbundnetzen und Vorschläge zu ihrer Überwindung.

Historical Archive of the European Commission

ANHANG 2

BEITRAG DER GEMEINSCHAFT ZUGUNSTEN WICHTIGER BASISINFRASTRUKTUR

(EUROPAEISCHER FONDS FUER REGIONALE ENTWICKLUNG)
FINANZIELLER RAHMEN DER GEMEINSCHAFT FÜR
ZIEL-1 REGIONEN (1989-93)

(IN MILLIONEN ECU)

| | TRANSPORT-INFRASTRUKTUR | | | | | TELEKOM+ STAR INFRASTRUK-TUREN | ENERGIEVERSOR GUNGS- INFRA-STRUKTUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | STRAßEN-VERKEHR | SCHIE-NENVER-KEHR | HÄFEN | FLUGHÄFEN | ANDERE | | |
| GR | 271 | 160 | – | – | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | – | 5,7 | 6,6 | – | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | – | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | – | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | – | 12 | 5 |
| GESAMT | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

Finanzierungen der EIB (Einzeldarlehen und Teildarlehen aus Globaldarlehen) in der Gemeinschaft für Netze, die von Interesse für die Gemeinschaft sind (1)
(Beträge in Millionen ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Netze von Interesse f.d. Gemeinschaft | 4817,3 | 8463,7 | 2836,7 |
| Verkehr | 1334,1 | 3663,4 | 1384,7 |
| . Eisenbahn | 103,9 | 1090,3 | 605,9 |
| . Straße | 1148,4 | 1503,2 | 434,5 |
| . Hafeninfrastruktur | 29,0 | 235,6 | 129,2 |
| . Flughafeninfrastruktur | 52,8 | 715,7 | 163,2 |
| . Zentren für kombinierten Verkehr | | 83,1 | 16,4 |
| . Städtischer Verkehr | | 35,5 | 35,5 |
| Fernmeldewesen | 269,8 | 1568,4 | 817,0 |
| Energietransport und -verteilung | 3213,4 | 3231,9 | 635,0 |
| B. Netze insgesamt | 11966,8 | 15031,8 | 4412,9 |
| Verkehr | 3927,7 | 7060,8 | 2206,5 |
| . Eisenbahn | 599,8 | 1475,9 | 606,8 |
| . Straße | 2789,5 | 4002,2 | 1015,4 |
| . Hafeninfrastruktur | 320,0 | 370,7 | 135,6 |
| . Flughafeninfrastruktur | 106,2 | 738,3 | 169,2 |
| . Zentren für kombinierten Verkehr | | 83,2 | 16,4 |
| . Städtischer Verkehr | 107,3 | 326,5 | 228,2 |
| . Sonstiges | 4,9 | 64,0 | 34,9 |
| Fernmeldewesen | 4245,5 | 4092,3 | 1258,2 |
| Energietransport und -verteilung | 3793,6 | 3878,7 | 948,2 |
| C. Tätigkeit in der Gemeinschaft insgesamt | 32432,8 | 40024,4 | 11265,9 |
| % A/B | 40,3 | 56,3 | 64,3 |
| % A/C | 14,9 | 21,1 | 25,2 |
| % B/C | 36,9 | 37,6 | 39,2 |

(1) Ohne Berücksichtigung eines Betrags von 578 Mio für Netze in Jugoslawien:
- Stromtransport: 92 Mio ECU
- Eisenbahnlinien: 124,3 Mio ECU
- Autobahn: 361,7 Mio ECU

Historical Archives of the European Commission

# ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES RATES ZUR EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Der Europäische Rat (Straßburg im Dezember 1989 und Dublin im Juni 1990) hatte die Verabschiedung von Leitlinien bis Ende 1990 gefordert. Die Kommission sollte bis dahin ein Arbeitsprogramm vorlegen und zweckdienliche Maßnahmen vorschlagen, hieß es hierzu in einer Entschließung des Rates vom 22. Januar 1990 *.

Die Schaffung eines Raums ohne Grenzen und die Herstellung der Freizügigkeit und eines freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs erfordern eine gesamteuropäische Infrastruktur für Verkehr, Telekommunikation, Energieversorgung und Berufsbildung, wenn der Binnenmarkt seine Früchte tragen soll.

Die Schaffung einer europäischen Infrastruktur, die auch die Gebiete an der Peripherie der Gemeinschaft mit dem Zentrum verbindet, stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft.

Die europäische Infrastruktur muß so ausgelegt werden, daß sie eine harmonische Entwicklung auch der Beziehungen zu den Efta-Ländern und den Ländern Mittel- und Osteuropas sowie ihre Verlängerung in die Mittelmeerländer ermöglicht.

Die Untersuchung, die die Kommission mit Hilfe der Mitgliedstaaten und der Wirtschaft in diesem Jahr vornahm, ergab, daß die vorhandenen Anlagen nicht ausreichen und daß es einer stärkeren Abstimmung in der Planung für Morgen bedarf.

Die Gründe für die Unzulänglichkeiten sind klar, jetzt gilt es, sie mit Hilfe eines Aktionsprogramms zu beseitigen.

Es ist erforderlich, daß der Rat dieses Aktionsprogramm beschließt.

Es ist Aufgabe der Kommission, ergänzende Maßnahmen zur Durchführung dieses Aktionsprogramms vorzuschlagen.

Die von der Kommission vorgelegten Leitlinien rechtfertigen eine ständige Beobachtung.

NIMMT FOLGENDE ENTSCHLIEßUNG AN :

1. Der Rat ist nach der Bestandsaufnahme der Kommission zu der Auffassung gelangt, daß zur Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen im Sinne von Artikel 8a des EWG-Vertrags, auch der Aufbau einer wirklich europäischen Infrastruktur für Bürger, Unternehmen und Behörden gehört, d.h. einer Infrastruktur, die fest verknüpft und für alle benutzbar ist, im Verkehr, in der Telekommunikation, in der Energieversorgung und der Berufsausbildung.

* Ambtsblatt C 27 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

2. Die derzeitigen Unzulänglichkeiten rechtfertigen die sofortige Einleitung eines Schwerpunktprogramms, wie es die Kommission vorschlägt. Aus diesem Grunde nimmt der Rat das von der Kommission vorgeschlagene Programm an. Das Programm besteht aus drei eng miteinander verbundenen, sich gegenseitig ergänzenden Teilen : Schwerpunktprojekte, die aufgrund ihres Beitrags zum Gelingen des Binnenmarktes und der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion ausgewählt werden, allgemeinen Maßnahmen für die optimale Ausarbeitung und Ausbau europäischer Infrastruktur und steuerlichen Maßnahmen.

3. Schwerpunktvorhaben : Unabhängig von den laufenden Beratungen und bereits getroffenen Entscheidungen beauftragt der Rat die Kommission ergänzende Vorschläge zur Durchführung der Projekte vorzulegen und setzt sich nachdrücklich für die Beachtung folgender Grundsätze in Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes ein :

3.1 Verkehr : Hier ist der Rat der Ansicht, daß der Verkehrsmarkt ein Konzept erfordert, das alle Verkehrsträger umfaßt und eine optimale Nutzung der Infrastruktur ermöglicht, zugleich soll aber auch mehr für den Umweltschutz getan werden. Die Kommission wird aufgefordert, ihre Arbeit auf den in ihrem Bericht behandelten Gebieten fortzusetzen.

3.2 Telekommunikation und Telematik : Hier fordert der Rat die Kommission auf, bis Mitte 1991 präzise Vorschläge vorzulegen, wie bis Ende 1992 notwendige Telematik-Netze für die Verwaltung zur Wahrnehmung von Gemeinschaftsaufgaben im Rahmen des Binnenmarktes geschaffen werden können.

3.3 Energieversorgung : Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes und auf eine europäische Energie-Charta soll die Kommission mit allen Beteiligten überlegen, wie die Netze europaweit stärker erforscht und zusammengeschaltet werden können, um eine optimale Nutzung der Produktionskapazitäten zu sichern und die Versorgungssicherheit der Gemeinschaft zu verbessern.

3.4 Berufsausbildung : Die Kommission soll zusammen mit den Mitgliedstaaten und allen Beteiligten auf eine Verknüpfung der verschiedenen Ausbildungssysteme hinarbeiten, um in der ganzen Gemeinschaft und in anderen Ländern Europas Multiplikator-Effekte auszulösen.

4. Maßnahmen von allgemeiner Tragweite : Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips und unter Wahrung der Kompetenzen der verschiedenen Ratsgremien wünscht der Rat, sie mögen zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Schaffung einer gesamteuropäischen Infrastruktur durch alle Beteiligten beitragen.

4.1 Der Rat ist der Ansicht, daß die von der Kommission aufgeführten und in der Anlage beigefügten Maßnahmen im rechtlichen Bereich, die für eine Verknüpfung der Infrastruktur und einen gesamteuropäischen Betrieb erforderlich sind, unverzüglich beschlossen und verwirklicht oder bald von der Kommission vorgeschlagen werden müssen.

4.2 Der Rat fordert die Kommission auf, in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten

- regelmäßig für die europäische Infrastruktur im Verkehr, in der Telekommunikation und der Energieversorgung Leitpläne in geeigneter Form aufzustellen;

Historical Archive of the European Commission

- ein Jahresprogramm für Europa-Normen zu entwerfen, damit die Infrastruktur von allen benutzt werden kann und sich keine neuen divergierenden Normen einschleichen;

- Unterlagen für die Bedarfsermittlung und die Beurteilung technisch-finanzieller Schwierigkeiten als Beitrag zu den oben genannten Untersuchungen zu sammeln.

- Durchführbarkeitsstudien zu übernehmen für Projekte, die in europäischem Interesse liegen.

4.3 Der Rat befürwortet grundsätzlich, Projekten ein europäisches Interesse zuzusprechen, sofern sich hieraus keine automatischen Folgen für den Haushalt der Gemeinschaft ergeben. Er fordert die Kommission auf, Verfahrensvorschläge auszuarbeiten, die es ermöglichen würden, anhand von Leitplänen einzelnen Projekten zu bescheinigen, daß sie im europäischen Interesse liegen. Dieses Verfahren müßte für alle Beteiligten transparent sein.

5. Steuerliche Maßnahmen : Der Rat ist der Auffassung, daß die Projekte sich rentieren müssen, und erinnert daran, daß er der privaten Finanzierung den Vorrang einräumt, deshalb sollen auch günstigere Voraussetzungen geschaffen werden für den Aufbau und Betrieb einer gesamteuropäischen Infrastruktur. Die Staatsfinanzierung wird jedoch seiner Ansicht nach in bestimmten, von der Kommission ausgewiesenen Fällen, unumgänglich sein, in diesem Zusammenhang hat eine Finanzierung durch die Gemeinschaft nur Zusatzcharakter.

Dieses verhindert jedoch nicht, daß die Kommission im Rahmen ihrer verfügbaren Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Vorausschau, der Europäischen Infrastruktur Finanzierungspriorität einräumt. Diese Vorrangigkeit muß bei der Aufstellung der neuen finanziellen Vorausschau für die Zeit nach 1992 verstärkt zum Ausdruck kommen.

6. Der Rat fordert schließlich die Kommission auf :

6.1 im Laufe des Jahres 1991 Vorschläge zur Verwirklichung der oben genannten Forderungen zu machen;

6.2 von Jahr zu Jahr einen Bericht über den Aufbau einer europäischen Infrastruktur vorzulegen.

Historical Archives of the European Commission

TOWARDS TRANSEUROPEAN NETWORKS

Glossary of abbreviations, acronyms and other terms used in the final report in alphabetical order

AECMA - European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.

AIM - Advanced Informatics in Medicine in Europe

ANIMO - Animal Moves Management System

ASB - Associated Standardisation Bodies

ATLAS - Air Traffic Control/Air Land System

CADDIA - Cooperation on Automation of Data and Documentation of Imports/Exports and Agriculture

CEDEFOP - European Centre for the Development of Vocational Training

CEPT - European Conference of Post and Telecommunications Administrations.

CLCA - Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers

COMETT - Action Programme of the Community in Education and Training for Technology

CORRIDOR Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites

CSCE - Conference on Security and Cooperation in Europe

DECT - Digital Cordless Telephone Project

DELTA - Developing European Learning through Technological Advance

DRIVE - Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe

ECAC - European Civil Aviation Conference

ECSC - European Coal and Steel Community

EDI - Electronic Data Interchange

EDIFACT - Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport

EFTA - European Free Trade Assocation, Geneva

Historical Archives of the European Commission

EIB - European Investment Bank

ENS - European Nervous Systems

ERASMUS - European Community Action Scheme for Mobility of University Students

ERDF - European Regional Development Fund

ERMES - European Radio Messaging System

ERT - European Round Table (Industrial concerns)

ETSI - European Telecommunications Standards Institute

EUREKA - European Research Coordination Agency

EUROCONTROL European Air Traffic Control Organisation

EUROTECNET European Technical Network

EURYCLEE - Network of national information centres on new information technologies and education in the Member States of the European Community

EURYDICE - Education Information Network in the European Community

FIEC - European Construction Industries Federation

FORCE - Continuing Vocational Training

FYSAN - System for Plant Health Monitoring

GSM - Cellular Telephones Project

IMPACT - Information Market Policy Actions

INSIS - Interinstitutional Integrated Services Information System

INTERREG Community Initiatives Concerning Border Areas

IRIS - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

ISDN - Integrated Services Digital Network

LINGUA - Promotion of the Teaching and Learning of Foreign Languages in the EC

METRAN - Managed European Transmission Networks

ONP - Open Network Provision

PCRD - Framework Programme on Research and Development

Historical Archives of the European Commission

PETRA - Action programme for the training and preparation of young people for adult and working life.

PHARE - Poland and Hungary Aid to Economic Recovery

PHARE - Eurocontrol project on linking ground based control and on board flight management systems.

POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (through road transport informatics between European cities)

PRISMA - Community initiative concerning the improvement in tendering for services by businesses in Objective 1 regions (ERDF)

PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiency and Unprecedented Safety

RACE - Research and development programme on Advanced Communications technologies for Europe.

REGEN - Community initiative aimed at improvement of energy infrastructures in the peripheral regions

SCENT - System Customs Enforcement Network

SCIENCE - Plan to stimulate the international cooperation and interchange needed by European research scientists.

SHIFT - System for Animal Health Inspection at Frontier Posts

SIS - Specific Infomation Exchange System (Schengen Agreement)

STAR - Special Telecommunications Actions for Regional Development

TARIC - Customs Integrated Tariff

TEDIS - Trade Electronic Data Information Systems

TELEMATIQUE Community initiative concerning the development and improvement of services provided on telecommunications networks in ERDF Objective 1 regions.

UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe

VSAT - Very Small Aperture Terminals

Historical Archives of the European Commission

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES
---
Secrétariat Général

COM(90)585/3

(VERSION REVISEE II :
suite à la réunion hebdomadaire
des Chefs de Cabinet du 03/12/90)

Bruxelles, le 4 décembre 1990

O/336/90

O.J. 1038 - point 9

# TEXTE E

VERS DES RESAUX TRANSEUROPEENS

POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

---

Communication de M. BANGEMANN

Historical Archives of the European Commission

- Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA, ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME FLESCH, MM. BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW, CIOFFI, MINGASSON, WILMOTT, von MOLTKE, FRANCHET, DEWOST

Secrétariat Général

# TOWARDS TRANS-EUROPEAN NETWORKS

## FOR A COMMUNITY ACTION PROGRAMME

Communication from the Commission to
the Council and the European Parliament

Draft

Historical Archives of the European Commission

CONTENTS

Page

INTRODUCTION..... 3

1. FRAMEWORK FOR THE WORK CARRIED OUT..... 4

1.1 Mandate given to the Commission by the Council..... 4
1.2 Implementation of the Council Resolution..... 5

2. CONTRIBUTION OF THE COMMUNITY FRAMEWORK..... 5

2.1 Creation of a single market without internal frontiers generates an urgent demand for trans-European networks..... 5
2.2 Problems linked to the division of responsibilities..... 6
2.3 Community contribution..... 6

3. GEOGRAPHICAL DIMENSION AND CONTENT OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS..... 7

3.1 Geographical dimension..... 7
3.2 Content of trans-European networks..... 8

4. ENVIRONMENTAL DIMENSION OF PHYSICAL INFRASTRUCTURES..... 9

5. BARRIERS TO EMERGENCE OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS..... 10

5.1 Difficulties of transfrontier interoperability..... 10
5.2 Legislative environment..... 12
5.3 Competition aspect..... 13
5.4 Lack of an overall view at European level of the increase in demand and corresponding networks..... 14
5.5 Extent of financing problems..... 15

6. PRIORITY PROJECTS BY AREA CONCERNED; HORIZONTAL AND FINANCIAL MEASURES..... 17

6.1 Priority projects by area concerned..... 17
6.2 Measures which might accelerate the emergence of trans-European networks..... 26
6.3 Potential financial assistance..... 29

Annex 1: Establishing the regulatory framework.....31

Annex 2: ERDF subventions.....33

Annex 3: EIB subventions.....34

DRAFT COUNCIL RESOLUTION.....35

GLOSSARY.....38

Publication Rights of the European Commission

TOWARDS TRANSEUROPEAN NETWORKS
FOR A COMMUNITY ACTION PROGRAMME

## INTRODUCTION

The internal market programme, which is proceeding smoothly on the basis of the guidelines set out in the Commission's White Paper of June 1985 and the provisions of the Single Act, will generate all the economic and social effects it aims at if the free movement of goods, services, capital and persons in an area without internal frontiers is backed up by genuinely trans-European networks (physical infrastructures, services and legal arrangements).

This need is particularly strong in four areas: transport, telecommunications, energy and vocational training. The preparatory work carried out in conjunction with the Member States throughout 1990 has broadly confirmed just how acute the problem posed by inadequate trans-European networks is. It has been enough merely to consult the economic interests involved, as was done in October last, to dispel the slightest doubt on this point: they all agree that the benefits of the single European market depend as much on the availability of infrastructures and services which actually make free movement possible as on a favourable legislative environment.

The Commission presented an interim report to the Council in July 1990.[1] **It is now in a position to present a Communication in the form of a Community action programme for the creation of trans-European infrastructure networks.**

This Communication is in response to the wishes expressed by the Strasbourg and Dublin European Councils (December 1989 and June 1990 respectively) and to the Council Resolution of 22 January 1990.[2]

After having explored (i) the reasons why the emergence of transeuropean networks is a priority, (ii) the criteria which demonstrate the insufficiencies of infrastructures, (iii) the importance of the environmental dimension, (iv) the principal obstacles to the emergence of transeuropean networks and (v) the nature of the financial constraints, the Communication proposes:

- a programme of actions aiming at the achievement of projects or networks, with the adoption of guidelines on financing as well as a series of measures of general importance destined to accelerate the emergence of transeuropean networks.

- a draft Resolution of the Council for the adoption of a programme of actions.

Archive of the European Commission

1 COM(90)310 final of 19 July 1990.
2 OJ No C 27 of 6 February 1990, p. 8.

# 1. FRAMEWORK FOR THE WORK CARRIED OUT

## 1.1 Mandate given to the Commission by the Council

The idea of an urgent discussion on a priority action programme has already been raised on several occasions within the Community institutions.

1.1.1 Following the discussions at ministerial level in the second half of 1989, the European Council (December 1989 and June 1990) indicated the importance it attached to the matter of infrastructure networks of European interest by placing further discussions on the following basis:

> "Special priority should be given to the development and interconnection of trans-European networks, notably in the area of air traffic control, the linking of the main Community conurbations by broadband telecommunications networks, the most efficient surface communications links and energy distribution. The European Council asks the Commission to propose the appropriate measures, taking into account the possibility of extending such action to the whole of the Community, paying particular attention to situations arising at the Community's limits in the context of economic and social cohesion."

These conclusions were reiterated on 26 June 1990 by the Dublin European Council, which asked that "guidelines ... be agreed before the end of this year".

1.1.2 In December 1989, the Commission adopted a Communication entitled "Towards Europe-wide Networks: objectives and possible applications".[3] This highlighted the problems involved in adapting infrastructures to the emergence of the Community market's new dimensions and indicated that "a particular priority should be accorded to the development of trans-European networks notably in the areas of transport, energy, telecommunications and training, all with a view to their interoperability and interconnection".

1.1.3 Acting on the basis of the Conclusions of the European Council and the Commission's Communication, the Council invited the Commission (in January 1990) to submit to it before the end of 1990, for the four areas proposed by the Commission,

> "a work programme and proposals for appropriate measures, taking into account the possibility of extending such action to the whole of the Community and without prejudice to the distribution of work among the various formations of the Council. The Commission will submit an initial progress report during the first half of 1990."

Historical Archives of the European Commission

3 COM(89)643 final of 18 December 1989.

1.2 Implementation of the Council Resolution

Throughout 1990, the Commission has relied on three sources of information and reaction, notably to its interim report of July 1990, in assessing infrastructure needs in the four areas concerned:

(i) the **Member States**, via a working party set up at the Council's request and comprising national representatives: it has met a total of six times at the Commission's initiative. Most of the national coordinators involved, in addition to attending these meetings, have submitted written contributions which have helped to move the discussions forward and the identification of priorities (in particular, France, the UK, Spain, Greece, Portugal, Ireland, the Netherlands and Denmark);

(ii) the **economic operators involved**, principally the European organizations most representative of the industrial and service sectors affected by trans-European networks, either as users or suppliers of goods or services: this consultation has extended over the entire year, but more particularly at an informal hearing held on 8 October 1990 in the presence of Commission officials and the national coordinators;

(iii) **specialized Community bodies**, on the basis of the work they have carried out concerning the creation or improvement of trans-European networks: this includes work approved or being dealt with by the Council in the various areas being considered so that maximum account is taken of measures which have been or are being launched and any duplication is avoided.

## 2. CONTRIBUTION OF THE COMMUNITY FRAMEWORK

With the prospect of a single market without internal frontiers, assessing infrastructures inevitably leads to recognition of the need to take account of the network requirements of that market. Appraisal of these needs at Community level cannot merely consist in adding together the individual needs of the Member States, as assessed on national lines. With respect to the principle of subsidiarity which should allow the identification of the Community added-value, acknowledgement of this fact must lead all those involved in the design and creation of infrastructures to incorporate the Community dimension into their work. This also offers numerous advantages which might encourage their emergence.
This view tallies with the guidelines identified in the preliminary document "Europe 2000: outlook for the development of the Community's territory",[4] which highlights the increasing pressure on a compartmentalized and fragile European area and the need to create a coherent reference framework giving information on what is happening throughout the Community.

### 2.1 Creation of a single market without internal frontiers generates an urgent demand for trans-European networks

The White Paper of June 1985 took the realization of four fundamental freedoms as a basis for proposing an overall balanced approach in all the sectors concerned. It is acknowledged today that the economic effects of successfully implementing these freedoms largely depend on the existence of networks which facilitate communications and shrink the Community in terms of time and distance, with a view to greater cohesion. A closer link between all the regions which make up the Community will enable them to

4 COM(90)544 of 16 November 1990.

benefit as fully as possible from the Community dimension and from the expected benefits of abolishing internal frontiers.

This need for such infrastructures is strengthened by four factors:

- the predicted (and in part already discernible) increase in intra-Community trade unimpeded by physical, technical and, in the near future, tax barriers **(volume effect);**

- the need for existing infrastructures and services to be interconnected so that they will match the new dimensions of the market **(interoperability requirement);**

- the importance of taking the Community dimension into account in the design and development of future network systems **(dimension effect);**

- the increased need for adequate service quality throughout Europe **(quality requirement).**

- the need to draw closer all the elements of the Community space **(cohesion effect)**

**2.2 Problems linked to the division of responsibilities**

2.1.1 Role of the public authorities

Planning and development of infrastructures and services have, for historical reasons of competence, traditionally been tackled on a national or regional basis. This has resulted in a fragmentation of networks if they are considered from a Community viewpoint. The new dimensions of the internal market make it essential to consider networks in the much wider context of the Community and, beyond that, the European continent as a whole. This vital integration of infrastructures into that new context demands that each decision-making level (local, regional, national, Community, etc.) take account of the other levels, where this is justified by the nature of the project. **This must lead to greater consultation between decision-makers at various political levels.** Suitable forums must be sought for optimizing such consultation and making it as operational as possible.

2.2.2 Responsibility of economic operators

While public authorities play a major role in generating, and often in creating, networks, in particular in the areas of transport and training, the importance of economic operators in launching and executing infrastructure projects is growing. The increasing diversification of supply as a result of technological development is causing economic operators to show more interest. However, this interest is closely linked to the development of corresponding markets and therefore implies greater user involvement. The development of the notion of "service (user) charges", according to which the user is prepared to pay for the quality service he receives, should further strengthen this trend by facilitating the private financing of networks.

In other words, **the emergence of trans-European networks depends as much on private-sector initiatives as on action by the public authorities. This is as frequently reflected in a partnership between the two.**

Official Publication of the European Commission

2.3 Community contribution

Consideration of network problems within a Community context offers several decisive advantages. The networks seem to be inadequately exploited at present, as the consultations with economic operators demonstrated. Giving consideration to the problems identified might:

- facilitate thanks to a global vision, the identification of the Community interest in existing or planned projects;

- stimulate optimum exploitation of existing networks;

- promote the adoption of standards guaranteeing the interoperability of networks;

- stimulate the joint submission of transnational projects;

- promote the production of indicative plans as part of a medium- and long-term strategy for improving networks and securing optimum use of the European area;

- enable better account to be taken of the necessary balance between the centre and the periphery of the Community in the context of economic and social cohesion;

- maximize the economic impact of networks for the regions crossed;

- cause account to be taken in the profitability analysis of the benefits which projects should have for the entire Community;

- offer a framework for coordinating the statistics necessary for assessing network requirements;

- facilitate the expansion of opportunities for Community networks on a continental scale, in particular with the EFTA countries, eastern Europe, as well as their extension in the direction of the mediterranean third countries;

- promote new synergies between regions in different Member States and between different branches of industry;

- assist or supplement the financing of projects of Community interest using the instruments available.

Historical Archives of the European Commission

## 3. GEOGRAPHICAL DIMENSION AND CONTENT OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS

### 3.1 Geographical dimension

The first priority is to enable Community networks to cater for the rapid growth of intra-Community trade which will result - and is already resulting - from completion of the internal market. **This must first cover the infrastructures situated on the territory of the Community.** It must thus contribute to achieving **a better balance between the centre and the periphery** so that peripheral regions can benefit from the advantages offered by the single European market. A more extensive and better-meshed network has a cohesive effect beneficial to the Community's peripheral and central regions alike.

However, the problems linked to trans-European networks cannot be limited to Community territory. **Account must be taken of the imperative of integrating the entire European continent:**

(i) the extension to the **EFTA countries** of the principles of free movement, currently being negotiated, makes it necessary for a further dimension to be added to Community network projects. In this respect, even greater priority should be given to the severe transit problems encountered **in Austria and Switzerland** in the transport and energy sectors;

(ii) the changes taking place in **central and eastern Europe**, which are reflected in a number of increasingly ambitious agreements, are reason enough for taking steps to satisfy the enormous infrastructure needs of the countries concerned with a view to their integration with the Community and EFTA. The Commission's recent proposals concerning the "European Energy Charter" initiated by the memorandum of the Dutch Prime Minister at the European Council in Dublin and clarified at the recent Paris Summit of the CSCE are consistent with this approach. Yugoslavia is of particular importance as regards the transport and energy sectors.

Furthermore, the development of relations with **mediterranean third countries** should translate into the search for a greater interoperability of networks, in particular in the energy and telecommunications fields.

### 3.2 Content of trans-European networks

Several important aspects of these networks should receive greater attention from the Community, with account being taken of all the components of any network: transmission structures (links), points of contact (nodes), terminal installations, infrastructure-based services and the legislative environment. The deficiencies highlighted during the recent discussions show that **trans-European networks must be developed in four main directions.**

#### 3.2.1 Developing trans-European operation of existing networks

The existing national networks have not been designed to cater for large trade flows between Member States, and this leads to inadequate interconnections and to rules and regulations which prevent such flows.

* The growth of intra-Community trade therefore requires **links to be established where they are currently lacking in existing networks and bottlenecks to be overcome.** This involves interconnecting existing networks or constructing new ones.

* Optimum exploitation of these networks requires that **inhibiting national provisions be repealed** and, where necessary, that harmonized provisions be introduced.

* The historical heterogeneity of the Community's economic structure must be compensated for by an attempt to **establish, in coherent or more complete fashion, networks covering the entire Community territory.** This applies particularly in the areas of gas pipelines, certain means of transport (motorways, railways) and telecommunications services.

Historical Archives of the European Commission

### 3.2.2 Planning the networks of tomorrow

Technological developments and the growing internationalization of trade must lead the Community and its Member States to **make coordinated and concerted plans for the networks of tomorrow** in all the areas concerned. This is true whether one is talking about high-speed passenger rail links, and the liaisons between maritime and land transport, broadband links, air traffic control, energy exchanges or training. The development of interconnections with countries in central and eastern Europe comes under the same heading.

### 3.2.3 Improving communication nodes

The nodes of trans-European networks have a significance which has not yet been considered in the European context. **The importance of nodes for goods and passenger transport networks increases still further** when one considers the future high-speed links between European cities (urban networks) and the development of combined transport (terminals).

### 3.2.4 Promoting services aimed at the final user

Infrastructures in themselves serve no purpose unless they enable a service to be offered. **Services offered on the networks, must also be trans-European and take maximum account of user requirements.** This may find expression in the need for a management framework adapted to the European dimension or in the establishment of specific services (e.g. reservation systems, service-invoicing systems, charging systems, linguistic adaptation, energy exchange pools).

## 4. ENVIRONMENTAL DIMENSION OF PHYSICAL INFRASTRUCTURES

Infrastructures linked to trans-European networks do not in themselves give rise to problems any different from those encountered during the planning and construction of any physical infrastructure, in particular transport and energy links. **This aspect is primarily the responsibility of the Member States and their regional and local authorities, even though protection of the environment is also a component of other Community policies.**

Whilst respecting the division of responsibilities in this area, **the Community can lay down general principles to be adhered to by the Member States** and also conduct detailed discussions.

* **A general Community framework has been established** by Council Directive 85/337/EEC(5) on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment **to ensure that allowance is made for the natural environment in national and regional infrastructure projects.** (This Directive might shortly be extended to policies, programmes and plans such as regional development programmes, economic programmes and land-use plans proposed by the public authorities);

(5) OJ No L 175 of 5 July 1985.

Historical archive of the European Commission

* The Commission has recently considered in detail the matter of **the environment and transport** and the choice to be made between the nuisances caused by traffic congestion and the creation of an infrastructure which is designed to overcome these nuisances but which may, at the same time, give rise to serious problems of cohabitation with other functions of social life (housing, work) and damage to the man-made and natural environment. More fundamentally, environmental protection implies that the choice between means of transport and between the various transport organization systems must satisfy new criteria. With this in mind, the Commission aims to **establish a long-term comprehensive scheme for multimodal infrastructures** (allowing passage from one mode of transport to another without technical diffulties) and the creation of a network created for observing and disseminating the initiatives adopted by towns and cities to overcome transport problems and manage urban land.

* In the area of **energy**, the main difficulties of environmental integration occur at the level of **power interconnections**. The paradox is, however, that overhead electrical lines are becoming an increasingly unacceptable form of visual pollution even though the development of interconnections by installing such lines is the best way of optimizing use of existing production capacities and of reducing polluting atmospheric emissions. It is therefore a question of choosing the most efficient solutions with the least impact on the environment. This choice should be better analysed.

* **The approach proposed for trans-European transport and energy networks should in itself make a significant contribution to protecting the environment.** This is because, by favouring an integrated approach to the various means of transport and to energy interconnections at Community level, it directs political choices towards optimum use of the infrastructures available on Community territory.

## 5. BARRIERS TO EMERGENCE OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS

**Taken together, five types of obstacle explain the current situation of inadequate, and even non-existent, trans-European networks.** Without vigorous and concerted political action, there is no prospect of these obstacles disappearing of their own account. They result essentially from problems of interoperability, an inadequate legislative environment, constraints linked to competition and a general lack of any global vision of infrastructures at Community level, reinforced by a shortage of statistics conceived on common bases. Although the existence of a further constraint linked to the volume of finance available is not proven, the combined effects of the obstacles identified above tend to complicate solutions to the problem of financing trans-European networks.

### 5.1 Difficulties of transfrontier interoperability

The work carried out in the telecommunications and transport sectors demonstrates how **the fragmentation of infrastructures and the way in which they are managed on national lines hampers the cross-frontier provision of services.**

The lack of interoperability between the various networks created by the Member States makes it impossible for them to link up with each other beyond national frontiers and for them to be operated simultaneously or consecutively so that they offer a coherent and satisfactory service at a reasonable cost to the user. These difficulties are linked not only to the facilities and installations concerned but also to the services provided.

A user wishing to make use of the infrastructures of several countries in order to supply services will have to contend with a multitude of different agents and pricing systems based on different parameters.

As regards **telecommunications**, the principal obstacles are of an administrative and above all tariff nature. In this domain in particular, the Commission has set itself the objective of bringing the operators to orient their tariffs on actual costs, which should allow particularly the reduction in costs crossing internal frontiers in the Community. It has the intention to publish during the first 6 months of 1991 a Communication on this tariff question which will propose a certain number of recommendations destined to speed up this evolution.

The inadequacy of **pan-European telematics services** is particularly striking as 1993 approaches, especially where services as basic as electronic mail and videotex are concerned.

Certain measures have been taken, in the wake of the **Commission's Green Paper on Telecommunications**, to determine the essential requirements which networks must meet particularly with the directive on open network provision ONP(6)and to ensure that a standardization programme is implemented at European level by the ETSI, a new body specifically created for that purpose.

A further **Green Paper recently adopted by the Commission concerning Satellite Communications**(7) examines more particularly the measures to be taken to ensure the interoperability of satellite telecommunications networks (VSAT).

In some areas, such as **videotex**, transfrontier applications are hampered not only by the existence of different technical standards, but above all by national regulations and administrative provisions whose incompatibility inhibits the development of such applications.

In the area of mobile radio, where the incompatibility of national technical choices forces the user to acquire as many different pieces of terminal equipment as there are national services, the production of harmonized standards, currently in progress, will have to be accompanied by their effective implementation on the basis of new investment. The dates for the introduction of these paneuropean services are 1991 for the mobile radiotelephone, end 1992 for mobile radio-mess agoing and the cordless telephone.

The question still remains whether **standardization** is proceeding quickly enough for the Community's telecommunications to become compatible with each other within a period of time which is reasonable in relation to the establishment of the single market. This nevertheless raises the problem of the availability of the required expertise within the Community.

In the area of **transport**, the work already carried out on the matter of technical compatibility in the context of **high-speed rail links** has highlighted the sheer scale of the task, given the large number of national technical specifications. They represent a typical example of the situation to be avoided. The only solution immediately available lies in the juxta positions of differing systems, which entails an extreme complexity of electrical and electronic circuitry and significant constraints both in relation to weight and blockages. The creation of such "worlds wonders" finds expression in prohibitive costs, extension of deadlines and a loss of efficiency which could only sign away the capacity for competitiveness of European railways.

(6) OJ L192 24.07.1990
(7) COM (90) 490 of 20 Nov. 1990

Historical Archives of the European Commission

It has, in any case, become **vital that the Community put a stop to ongoing national developments** and launch an ambitious standardization programme to guarantee compatibility of infrastructures and equipment.

Similar situations are likely to arise in the area of combined transport, which will in 1991 be the subject of work similar to that carried out on high-speed links.

In the area of **air traffic control**, 22 technically incompatible systems currently operate in Europe, leaving untouched a situation in which **air frontiers** cannot be reconciled with the frontier-free area aimed at the Single European Act.

**A technical standardization programme, involving all the parties concerned by these infrastructures**, should therefore be launched. This should, in particular, prevent new national standards from being produced and promote a European approach. This is more or less what was advocated by the Commission's recent Green Paper on the development of European standardization.[8]

**The management of a large number of networks takes no account of user requirements** or comfort and leads to a variety of situations such as tickets being checked twice on international rail services, the absence of integrated reservation systems or a drastic restriction of choice.

### 5.2 Legislative environment

There are two sides to the coin in this respect: some rules and regulations favour freedom of movement and a better use of networks, whilst others make the creation of networks more difficult or costly.

On the one hand, **national rules** hamper the free movement of goods, freedom of establishment and freedom to provide services in the Community. They were highlighted in the Commission's White Paper of June 1985 and measures have been proposed by the Commission for liberalizing these areas.

These measures relate to all means of transport (air, road, sea, inland waterway, combined), telecommunications and energy (right of transit for power and gas).

Many of these measures have already been adopted by the Council and are being implemented. Others are still being discussed within the Council and the necessary decisions should be taken in the near future (cf. section 6.2.2. p. 26 below).

On the other hand, the creation of trans-European networks is hampered by considerable **legal, administrative and tax difficulties** linked to the different national provisions regulating them.

A particularly apposite example is **Eurotunnel**. The legal framework established by the Franco-British Treaty involves two concessions being granted: one governed by French law for the section of the tunnel on French territory, and one governed by UK law for the section on UK territory. This means that all procedures are duplicated since they must be carried out by different companies in each of the two countries, and this applies not only to the tunnel's construction and operation, but also to all necessary financial operations such as the recent increase in the capital of the two holding companies, Eurotunnel SA and Eurotunnel plc. The extra cost in terms of administrative procedures, waiting periods, dossiers to be submitted, tax disparities, etc., is obvious.

---

8 COM(90)456 of 8 October 1990.

Historical Archives of the European Commission

Because no appropriate European structure, such as the European company statute proposed by the Commission, is currently available, the tunnel will be operated by separate legal entities, each one complying with the legislation of its own Member State and subject to distinct tax regimes.

Moreover, the **multiplicity and diversity of administrative procedures**, differing from one country to another, with a view to obtaining the necessary autorisations for the establishment of physical infrastructures constitute a retarding factor and a supplementary cost which also must be taken into account, particularly at the level of financing.

**5.3 Competition aspect**

The Community is founded on the principles of free competition.

The role of public authorities in planning and creating transport and training infrastructures remains important.

As far as telecommunications are concerned, the separation of regulatory and operating functions resulting from Community action will allow this sector to be opened up to competition.

In the area of energy (electricity and gas), the rules in force give the public authorities a not-inconsiderable influence via their right to fix prices, grant investment authorizations and set the competition rules.

In these circumstances, the point at which the public authorities will become involved in creating infrastructures remains rather unclear. The consequences of this are as follows:

(i) By virtue of the division of responsibilities between public authorities and economic operators, a number of services for which there is a market demand will naturally compete with each other, and any public intervention is liable to distort such competition.

(ii) The integration of infrastructures via the interoperability of systems already in operation or still to be created would be considerably facilitated by cooperation between the economic operators involved. However, such cooperation should not lead to agreements between undertakings which would have as their objective or their effect to restrain competition in a manner incompatible with the Treaty and this in particular to the detriment of the users.

These matters are currently the subject of intensive discussions in the **telecommunications** sector because of the recent liberalization which has occurred there following upon the entry into force of directives adopted within the framework of the Green Paper on Telecommunications (c.f. the Draft Directive on leased lines and draft guidelines on the application of the competition rules in the telecommunications sector applicable to public operators enjoying exclusive or special rights).

Other sectors are bound just as much by competition rules: for example cooperation between power generators and distributors in the Community aimed at making better use of production capacities (which is desirable in all respects) must not result in the elimination of competition between operators.

Historical Archives of the European Commission

In the field of **transport**, the same problems arise both as regards the same means of transport (cooperation between airlines, railway companies, rotation system for barge operators, etc.) and as regards combined transport (e.g. cooperation between the railways and road haulage firms).

As regards **payment systems**, a closer integration of networks presupposes cooperation between the institutions involved. This applies, for example, to the interoperability of payment cards. As for transfers, the Commission insisted, in the context of its recent initiative,(9) on clearing houses being linked up with each other. This can be achieved only on the basis of agreements between the systems concerned. However, such agreements must comply with the competition rules laid down by the EEC Treaty. There is a need to stimulate private-sector initiatives, particularly on the part of credit institutions, for establishing trans-European networks. Without waiting for the achievement of Economic and Monetary Union it is opportune to give the public authorities, in particular the central banks, the possibility of taking part in these systems and of monitoring their smooth operation. This also leaves open the possibility of the European system of central banks playing a major role.

All things considered, the desire for greater integration of networks, which inevitably presupposes increased cooperation between the various parties, is limited by application of competition rules, which are vital to ensure that the benefits of liberalization are not offset by the establishment of agreements or new illegal monopolies. It is therefore desirable that **a balance be struck between the two imperatives - integration and competition - so as to guarantee the emergence of the trans-European networks which the internal market needs.**

Historical Archives of the European Commission

### 5.4 Lack of an overall view at European level of the increase in demand and corresponding infrastructures

The Commission has, repeatedly and in a number of areas, insisted on the **need for an overall view of the development of European infrastructures and, even further upstream, of the changing pattern of requirements.** It is obliged, however, to conclude that infrastructures are still being designed and developed on the basis of information which only partially incorporates the European dimension.

This situation was stressed by virtually all the economic interests (notably UNICE, ERT, CLCA, FIEC) represented at the hearing of 8 October 1990, which regretted the absence of an overall view of infrastructure needs, particularly with regard to transport, at the level of the European continent.

In the telecommunications field, the Commission is setting up a forum for European ISDN users to increase demand and step up the pressure on operators.

The qualitative change brought about by the new dimensions of the Community market also make it necessary to **redefine the frameworks within which infrastructures are designed, while respecting the subsidiarity principle.**

---

(9) COM(90) 447 of 24 Oct. 1990

(i) Better adapted and more **efficient instruments of statistical measurement** are needed, and this involves creating statistical information systems suitable in terms of methods, standardization and instruments of statistical measurement. These systems will have to count on trans-European telematics networks, and an attempt is being made to develop these. The Community's Statistical Office is the natural framework for coordinating these measures.

(ii) Account must be taken of the **major factors affecting the development of the Community area** resulting from completion of the internal market, as was done in the initial interim report presented by the Commission to the Council[4] prior to presentation of a final report at the end of 1991.

These attempts at achieving coherence are probably inadequate given the scale of changes induced by completion of the internal market and by the speed at which the process of integrating the European continent is proceeding.

## 5.5 Extent of financing problems

### 5.5.1 Conditions for private financing

The analyses carried out do not indicate that the constraint of the volume of finance available is a major obstacle to the creation of trans-European networks. The ongoing decompartmentalization of financial markets should help stimulate the mobilization of funds, and the financial groups are increasingly organized in such a way as to be able to provide finance on a trans-national basis. **It is the small number of large-scale and well-designed projects which is the main reason why so little in the way of private money has been mobilized.**

All the analyses show that the logic underlying trans-European networks is that of the market, since these networks exist to satisfy needs that have been expressed. **The fact that a project offers a satisfactory rate of return undoubtedly makes it easier to attract private finance.** But profitability should not always be understood in a strictly financial sense. **Consideration should also be given to external factors, such as a project's more general positive repercussions for the areas concerned** (reduction of isolation, decongestion of existing infrastructures, economic development of certain regions, location of economic activities, etc.). **This will be all the more effective if the project is viewed in its entirety, and in particular in its overall Community context.**

This approach must not, however, lead to the conclusion that no **financing problems** exist. This is because:

- the **risks are still high for the private sector** (long-term commitment, difficulty of evaluating the potential return, the cost and the duration of construction, macroeconomic parameters, complexity of the legal and administrative environment, political uncertainties);

- the financial networks are not always structured in such a way as to be able to cope easily with **trans-European projects**, particularly since they are **generally segmented on a national or regional basis;**

- the emergence of projects is often delayed, indeed completely shifted, by the **absence of feasibility studies** owing to a lack of funds for this type of study;

Historical Archive of the European Commission

- private-sector finance cannot be obtained in all cases, and **public finance is therefore needed** (potentially associated with a contribution from private capital):

  * **where projects do not offer a sufficient rate of financial return,** even though their socio-economic profitability is established; this might be the case anywhere in the Community, but it occurs more often in the peripheral regions, where the population is less dense and the distance from the Community's main economic centres constitutes a severe handicap, or

  * **because it is impossible to make the user pay** for the corresponding service (e.g. difficulty of introducing tolls in the most densely populated regions of the Community).

### 5.5.2 Current Community responses

**The Community, through its own financial instruments (budget and loans), provides assistance** for the execution of projects which are sometimes trans-European in nature even if they also serve other purposes such as regional development. The objective of cohesion within the Community, pursued by these instruments, would be served just as well by the financing of trans-European networks liable to reduce the isolation of regions vis-à-vis existing economic centres and to foster the development of economic activities.

**Such assistance could be more effective if it formed a clear part of a Community network-creation policy.** There have not, up to the present time, been any genuine outline plans for European networks in the various areas concerned would enable the Community to provide assistance in a more coherent fashion. The expected adoption of a master plan for high-speed railway links within the Community will, for the first time, provide a solid reference framework for Community financial assistance, as and when this is required. Nor is it any coincidence that a focusing of Community financial instruments on the establishment of this network is already apparent.

In this context, the **supplementary nature of community resources** should be recalled, given to reinforcing national and/or regional interventions which play traditionnally a significant rôle in the development of infrastructures.

In the specific area of **telecommunications,** the Community policy guidelines confirmed by the Council since 1986 have enabled finance to be granted coherently on the basis of a coordinated definition of Community priorities.

The following Community assistance is available:

(i) As regards the **structural Funds**, following their reform in 1988, the ERDF will spend a third of its allocated resources for the period 1988-93 on basic infrastructures, mainly in Objective 1 regions (chiefly Ireland, Greece, Portugal and Spain), included in the Community support frameworks and various Community initiatives, in particular Regen, Interreg, STAR, Télématique, Euroform etc..

Community assistance (ERDF grants) towards major transport and telecommunications infrastructures should amount to ECU 6.8 billion, with ECU 1.5 billion going to energy infrastructures (see figures in Annex 2);

Historical Archive of the European Commission

(ii) The **Community budget** offers a number of other possibilities for the creation of trans-European networks, in particular

* in the **telecommunications sector**, with programmes such as CADDIA, INSIS, TEDIS and IMPACT, which are intended to strengthen trans-European cooperation between the parties involved (administrations, businesses);

* in the **transport sector**, for which the Council has recently adopted a multiannual programme (1990-92) with a projected budget of ECU 328 million to help finance a series of major European projects (studies or works) on the basis of grants or other appropriate means.

* in the **vocational training sector**, under the COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA in the field of **training for research by research**, thanks to the SCIENCE programme, and other research programmes with shared funding (DELTA providing for the development of new technologies applied to education and training).

* in the domain of **informing small and medium sized enterprises** through the Euro-Info-Centres and the Business Co-operation-NET.

(iii) the **Community loan instruments** which, for example, provide the following funds **in the field of information for small and medium enterprises** with the Euro-info-centres and the Business Cooperation-NET:

* The **European Investment Bank** lent over ECU 2 800 million in 1989 for projects of Community interest in the transport, telecommunications and energy sectors (see figures in Annex 3);

* The **ECSC loan** facilities can be deployed to finance infrastructures using steel, and this has recently enabled particularly the TGV-Atlantique and the Rhine-Main-Danube Canal to be financed, and the gas distribution network in Greece.

(IV) Moreover the PHARE programme favouring cooperation with Central Europe offers some possibility to develop networks.

## 6. ELEMENTS OF A COMMUNITY ACTION PROGRAMME: PRIORITY PROJECTS BY AREA CONCERNED, HORIZONTAL AND FINANCIAL MEASURES

### 6.1. Priority projects by area concerned

Most of the projects listed below have come a good way in the gestation process at the Commission and some of them already form the subject of decisions by the appropriate Community bodies. They may be at the stage of research and development, feasibility studies or implementation; the aim of all of them is to meet the concerns expressed in this report concerning the inadequacy of existing trans-European networks. Their degree of priority has been assessed on the basis of criteria set out in this Communication and in the light of the contributions of the Member States during the coordination work and the observations formulated by economic circles.

Historical Archive of European Commission

### 6.1.1. Transport

Although the work carried out with a view to this communication revealed the interest in a global approach to all means of transport due to their complementary nature, the Community has only developed actions for certain infrastructures, despite the pressure from the Commission to go beyond such an approach. This explains the absence of any projects relating to ports or airports, taking into account the lack of decision by the Council on the proposal of the Commission seeking to extend the competences of the Community to these domains.However, discussions undertaken with the Member States show that the majority of them wish to develop such a joint effort in the perspective of a more global and multi-modal approach.In this context,it is particularily opportune to encourage the adoption of the programme of technological research and development in transport (EURET 1990-1993), aimed at optimizing the exploitation of transport and logistical networks (all modes of transport).

#### 6.1.1.1. Air transport

**The Commission considers that the solution to air traffic congestion will come about through decisions to unite the current control systems. The measures taken** by the ECAC in April 1990 and the creation, under the aegis of EUROCONTROL, of a single management centre for air traffic control, **are insufficient.** Even though the Commission will contribute to implementation of these measures it considers them only as a first step, insofar as they are limited to ensuring the compatibility of existing national systems. It intends promoting further studies to influence complementary decisions which should be taken before 1994.

- Studies on a unified system of air traffic control: participation in the EUROCONTROL PHARE programme and ATLAS study (R & D aiming to define a solution allowing the establishment of an integrated system using advanced telecommunications techniques -1990-1992).

#### 6.1.1.2. Road transport

(i) A Study will be carried out in the infrastructure Committee on the prospects for a Community motorway network by 2010 (1991);

(ii) Certain projects have already been identified as participating directly in the **interconnection of existing networks**; this is the case with the following projects which will be the subject of a Community financial subvention:

- **Road links across the Pyrenees**

* Toulouse-Madrid and Bordeaux-Valencia: construction of a tunnel under the Somport, ( commissioning in 1995).

* Toulouse-Barcelona via the Puymorens tunnel (commissioning in 1994).

- **The Brenner axis**

(iii) Other projects participate in the **opening up of peripheral regions** and their achievement will facilitate access by these regions to the benefits of the internal market:

Historical Archives of the European Commission

- Road link to Ireland: A5/A55 link between Crewe and Holyhead, in the United Kingdom

- Brindisi - Patras - Athens

- Lisbon - Madrid

(iv) Finally certain other projects should allow for **better connections with countries bordering the Community:**

- Road links in Scandinavia:

* Aalborg-Frederikshaven motorway
* Fehmarn links

- Athens-Evzoni-Yugoslavia

**6.1.1.3. Rail transport**

(i) Attention here is concentrated on the **high speed rail links** whose development envisages :

- High speed railway links (1990-2010):

* North: Paris-London-Brussels-Amsterdam-Cologne, with connections to other Member States

* South: Seville-Madrid-Barcelona-Lyon-Turin-Milan-Venice, and hence to Tarvisio and Trieste; Oporto-Lisbon-Madrid

Furthermore to give these links their full community dimension, it is opportune to proceed with:

- a study of the **15 key-links** proposed by the high level group on the high speed rail network(end 1991)

(ii) The following project is in the context of **dis-enclaving:**

- The Dublin-Holyhead-Crewe and Dublin-Belfast axes

**6.1.1.4. Combined transport**

- **The Brenner axis** (1990-2000)

- Implementation of the **Council resolution of 12 November 1990 on a European combined transport network** (establishment of a coherent pattern of lines and terminals) and submission of a report to the Council by 1 June 1991.

- This work which concentrates on the road and railway modes should be extended to inland waterway and maritime, and this in view of the interest expressed in maritime transport by Portugal, Ireland, Denmark, Greece, Spain, and Belgium.

- **Altering gauges** on the axes United Kingdom-Benelux-Italy and Germany-Spain-Portugal (1991-1992).

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1.5. Inland waterways

(i) The economic development of the existing networks lies in inter-connections,particularly in France(e.g. a study on the Seine - Nord link will be achieved in 1991) and in Germany (Mittelland kanal).

### 6.1.1.6. Sea shipping

The absence of political consensus ( cabotage, competence in matters of port infrastructure) to successfully carry through concerted actions at Community level hinders the examination of a more rational exploitation of surface transport networks. For example , the development of port infrastructures along the Atlantic and Mediteraneen coastlines could be studied in the perspective of the development of certain economies (e.g. Ireland).

- Improvement of links with Ireland.

- Study on the development of short sea shipping.

## 6.1.2. Telecommunications and telematic services.

Expanding telematics services depends largely on there being a favourable regulatory atmosphere and standards which will ensure interoperability (see measures still to be taken below). It is up to business to take advantage of this freer environment to create applications to meet existing needs. On the other hand, the authorities may stimulate a number of concrete applications permitting better management in Community affairs or in areas where the role of the authorities is preponderant. This is the context in which the Commission is advocating the following projects, falling into three categories: applications, services and R&D.

### 6.1.2.1. Applications

(a) Management of Community affairs

The abolition of financial, physical and technical frontiers entails new needs for exchanges of information between administrations and the economic operators to **ensure efficient management of the frontierless area in a series of different domains.**(10). This means putting in place thethe networks for telematic services necessary for the completion of the Internal Market, for example, information exchange systems between the institutions of the Community and in particular with the Member States in the context of the legislative process, procedures concerning, for example, state aids, notification systems (e.g. under Directive 83/189), early warning systems, etc.;information access systems (data banks, etc.).

Urgency requires that every administration concerned in the Member States and the Commission buckle down to this task immediately.

The domains adjudged to have priority in relation to the achievement of the frontier-free area are:

(10) COM(90) 473 of 5 Oct. 1990.

Historical Archives of the European Commission

(i) in the customs and indirect taxation field:

The development of computer systems to meet customs and fiscal requirements is a crucial part of the single market implementation programme; They include communications networks to enable fileqs of data to be exchanged electronically between the Commission and the Member States, between Member States themselves, trader interfaces to enable data to be exchanged between national administrations and traders and central databases to provide customs and fiscal information for both administrations and traders.

Certain projects are already under way,but much remains to be done. The projects which follow are indispensible for 1.1 93 in the **customs field:**

* management of **TARIC** (common customs tariff): Considerable improvement of the data base to reflect the much wider user population. Replacement of the existing relatively simple interface system.

* setting up an advanced computer network for the management of TARIC, quota (contingents) control, binding tariff information, mutual assistance and exchange of information

* redevelopment of the **SCENT** project for electronic transmission of information concerning measures to combat fraud

* transit monitoring

* the system of export controls

Hitherto, very little attention has been paid to the development of **fiscal computer systems** at Community level. However Member States must, on the basis of orientations fixed by the Council in November 1990, take the necessary steps to allow for the exchange of computer based data by means of telecommunications and such systems willneed to be in place and operative by 1 January 1993. Thus there is an urgent requirement for :

* a telecommunications network to ensure rapid exchanges of information between national administrations for V.A.T. purposes.

* a control system for the transfer of goods subject to excise between warehouses.

* an intelligent system similar to or partof, the SCENT system for goods subject to indirect taxes to aid the suppression and detection of fraud.

(ii) in the veterinary and plant health field:

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) is aimed at setting up an intensive system for exchange of information between the Commission, national veterinary administrations and inspection units at frontier posts, in order to speed up imports of meat and meat products

* **ANIMO** (Animal Moves Management System) is a system for recording and monitoring all movements of livestock in the Community, in order to safeguard animal and public health. This is a very important management tool for veterinary departments and it requires a high degree of integration of all the administrations concerned, in a single system

Historical Archives of the European Commission

* **FYSAN** (system for plant health monitoring) is designed to monitor plant diseases in the Member States, in order to control them and improve Europe's plant health situation

(iii) free movement of persons

The European Council has requested the setting up of of a Convention on the exercise of controls at external frontiers of the Community. The implementation of this Convention will presuppose a significant exchange of information between the national administrations concerned . Up to the present, this requirement has appeared in the framework of the Schengen Agreement and there is being set in place , for this purpose, a specific system for information exchange, (SIS) a prototype for a European scale system. Even though the Community competence may not be formally recognised, the Commission, taking into account the expertise which it has acquired in the execution of its different programmes is ready to make its contribution to the setting up of these networks.

(iv) in the statistical field:

* Setting in place of infrastructures for the collection of stastistical data (projects STATEL and Stadium ) with the National Statistics Offices;

* Studies on procedures to be set in place in the Member States for the development and transmission of data on intra-community commerce(ex project COMEDI);

* Development of structures for the management, the diffusion and the coherence of reference information used in statistical systems (ex. statistical nomenclatures).

**Three existing programmes are being redefined** to allow for the most immrdiate requirements flowing from the removal of frontiers. They have provide asolid experience of collaboration between administrations concerned and have enabled the most immediate needs and problems to be identified. These are:

- **INSIS**( at the level of community instiutions and and Member States) which requires the re-inforcement of active participation of the administrations of the Member States;

- **CADDIA** which is directly linked to the management of the frontier free area in the fielfs of customs, agriculture and statistics;

- **TEDIS** whose second phase has just been adopted, offers economic operators ways of developing pan-European inter-sectoral EDIsystems directly concerning administrations , transport and financial services. The success of TEDIS with businesses is further evidence of the way in which administrations concerned in this area tend to lag behind.

(b) Improvement of road traffic management systems under the DRIVE programme:

The IRIS concept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), developed by the DRIVE Infrastructure group in order to resolve the problems of road traffic , has already served as the basis for two concrete initiatives:

Historical Archives of the European Commission

(i) The **POLIS** project, launched in December 1989 by a number of European towns and designed to develop urban traffic management systems( in order to reduce congestion and the danger of accidents): Feasibility studies underway ,pilot projects in 1991 and implementation from 1994. Financial feasibility to be studied in the light of socio-economic and environmental benefits.

(ii) The **CORRIDOR** project, launched in September 1990 and aimed at d systems for managing intercity traffic (by way of priority, in congested areas). Pilot projects planned for 1992, for implementation from 1994. Financial feasibility to be studied in the light of socio-economic and environmental benefits.

**(c) Trans-European payment systems**

On the basis of the orientations of the Commission feasibility studies to stimulate the setting-up, by the economic operators concerned, of trans-European networks in the field of payment systems, and interconnecting existing clearing centres (1991).

**(d) European electronic telephone directory**

Feasibility study (1991) on legal and technical aspects.

**(e) Support for the development of the information market**

Pilot projects (1990) for interconnecting information systems on road freight and integrating data bases concerning standards (IMPACT programme).

**6.1.2.2. Development of new services**

- **Development of an Integrated Services Digital Network** (ISDN) on the basis of the recommendation of the Council on the coordinated introduction of ISDN in the European Community. 18 countries of the CEPT including all of the Member States have now signed a Memorandum of Understanding aiming to set in place the first phase of the Council's recommendation between now and 1993 on the basis of European telecommunications standards developed by the ETSI.

- Definition of pilot projects on the basis of the results of the Forum of European users of the ISDN.

- Development of **mobile telecommunications** on the basis of the recommendations of the Council and the directives providing for the reservation of frequencies for cellular telephones(GSM), the digital cordless telephone(DECT) and radio-paging services(ERMES).

- Setting in place of **new telecommunication services by satellite** in conformity with the proposals contained in the Green Paper on satellite communications.

Historical Archive of the European Commission

### 6.1.2.3. Research and development

#### (i) Telematics systems of general interest

The framework programme for research and development (1990-1994) offers, in the context of the specific programme being discussed at the Council on telematic systems of general interest, the possibility of defining new requirements and technical problems, with solutions to these problems being sought and pilot projects implemented in the fields of administrative cooperation (European Nervous Systems), transport, training and medicine.

#### (ii) Management of transport

- Framework programme for research and development: ATLAS study and DRIVE programme;

- outside the Community framework (Eureka), development of the PROMETHEUS project.

#### (iii) Development of broadband links

- Carrying out the RACE programme to define reference scenarios, provide prestandardization and assess pilot applications (timescale 1995).

- Setting in place of the METRAN network (Managed European Transmission Network) in the frame of the Memorandum of Understanding of the CEPT in the course of adoption in the follow-up to the Commisions Communication on Electronic Highways.( COM (88)341).

### 6.1.3. Energy interconnections

It is for the economic operators concerned to define the projects and determine their economic viability. The Commission considers that a number of projects now being studied or under way are of great Community interest, either because their purpose is to extend an existing network to new Member States or because they help to reinforce security of supply and optimum operation of production capacities. At this stage two priority areas of application have been identified.

### 6.1.3.1. Electricity interconnections

- Ireland-United Kingdom (1995)
- Greece-Italy (1993)
- Reinforcing interconnections (1991-1995) between:
  * France and Spain-Portugal
  * France and Germany-Belgium-Italy-Switzerland
  * Italy and Austria-Switzerland
  * Germany and Netherlands-Denmark-Austria

- Reinforcing internal interconnections in Germany, France, Belgium and the Netherlands (1991-1995).

Historical Archives of the European Commission

6.1.3.2. Gas interconnections

- Introduction of natural gas in Greece (1993) and Portugal (1994)

- Interconnections Ireland-United Kingdom (1993), France-Spain-Portugal

- Midal projects between Emden and Ludwigshafen (Germany) and "Zeepipe" (Belgium), whose purpose is to open up new ways of bringing in Norwegian gas (1991-1993)

- Three projects in Germany to link up the new Länder (1991-1993)

- Interconnections Belgium/Germany, Germany/Denmark, Denmark/Norway ("Scanpipe") and United Kingdom/Continent

- Reinforcement of the Transmed gas pipeline (Italy-Tunisia, 1992)

- Interconnection Sardinia - Corsica and mainland Italy.
- Interconnection Spain-Morocco (1995).

6.1.4. Vocational training

Most of the projects below involve the use of telematics services. All the technological research and development actions provided for in the third framework programme for research and development (1990-1994) envisaging measures of accompaniament such as training actions of which certain will be carried out on networks. This applies particularly to the specific programme on Human Capital and Mobility.

6.1.4.1. Information exchange and data bases

The projects proposed are all for the improvement of exchanges of information at Community level, in order to ensure that training systems are transparent, that experience is made proper use of and methods improved. The links with telematics services are obvious.

- Expansion of the Eurydice network and its capacity to process information and transfer it between States.

- Setting up a similar network for vocational training systems, in liaison with CEDEFOP.

- Expansion of the EURYCLEE electronic network connecting initial and continuing training centres for exchange of information and data between teachers and pupils in all Community languages.

- Setting up national data base networks on training courses and high-level training or extending them to advanced technologies and research programmes.

- Organization of a directly accessible data base for public and private organizations on equivalence of vocational qualifications.

- Setting up a telematic network for exchanges and scholarships under the ERASMUS and COMETT programmes and on scholarships for researchers (a kind of "bursary bourse").

- Setting up a data base of requests for business partnerships under the various transnational training projects under the COMETT, EUROTECNET and FORCE programmes.

Historical Archive of the European Commission

**6.1.4.2. Distance training**

- Organizing a network of the dynamic centres of distance training which have emerged in the various Community training programmes.

- Carrying out joint and networked pilot projects, making full use of information and communication technologies.

- Expanding the transnational distance teaching and training systems which have been tried out in a particular sector of activity or a particular geographical area.

- Stimulating the development of television programmes on education and training.

**6.2. Measures to accelerate the emergence of trans-European networks**

**6.2.1. Drawing up comprehensive schemes**

This is a working approach applying to transport, telecommunications and energy.

It consists in bringing together the operators concerned in a network and working out the scheme of a network which is the most apropriate on a Community scale for all parties concerned, trying to identify difficulties likely to arise in setting up the network, both technically and as regards regulation and administration.

This may be accompanied by detailed studies of the problems identified, and in particular feasibility studies on the joint initiative of the States concerned and the Commission. Community financing of such studies is particularly justified in such cases.

**6.2.2. Rapid introduction of the rules needed for the emergence of trans-European networks**

Regulatory measures already proposed or about to be proposed are still necessary to ensure the development of transeuropean networks in satisfactory conditions.

All these measures are destined to to create a legal framework favour able at the same time to the provision of services, the creation of businesses and the free circulation of goods, conditions essential to the setting in place and operation of transeuropean networks.

The list of these measures is set out in annex 1 to this Communication.

**6.2.3. Reinforcement of standardization programmes**

If infrastructures are eventually to be integrated, then the requirements for European standardization are considerable. The task is already well in hand but should be reinforced by efforts on the part of all those concerned. The following consequences should be noted: the burden of work which should result from this for all the European standardisation bodies reinforces again the necessity to decentralise towards the associated standardisation bodies favouring pre-standardisation (cf. the example of

Historical archives of the European Commission

the Edifact Board for EDI, or the AECMA for the aeronautic industry) with the full participation of the industrialists concerned; on the other hand the current budgetary constraints do not allow to consider possible supplementary finance. In all the fields involved, statistical standardization should also be strengthened (concepts, methods and definitions).

### 6.2.3.1. Transport

- Air transport

  * Establishment of technical specifications for air traffic control equipment and for access to public procurement.

- Rail transport

  * Standardization on the basis of the "new approach" Directive for equipment and infrastructures of the high-speed network.

- Combined transport

  * Standardization of containers.

  * Measures to be taken following the discussions in the high-level group (June 1991).

- Maritime transport

  * Standardisation to follow from the technical harmonisation directive to be proposed

### 6.2.3.2. Telecommunications and services.

The speedy development of technologies in this area requires rapid expansion of standardization and ongoing adaptation of programmes undertaken by European standardization bodies, and in particular ETSI. The following may serve as examples of standardization requirements:

- electronic mail: definition of the last technical specifications;

- Definition of a critical mass of EDI messages in conformity with the EDIFACT international standard.

- videotex:

  * definition of protocols for access to ISDN videotex

  * definition of second generation videotex standards;

- ISDN:

  * completion of standardization already under way

  * standards necessary to ensure migration of applications;

Historical Archives of the European Commission

- Satellites: to accelerate the work on standards by ETSI concerning satellite telecommunications equipment.

- mobile radio: stimulation of the drafting of appropriate standards for new mobile systems.

**6.2.3.3.Customs and indirect taxation**

Member States administrations are at various stages of customs and indirect tax systems development. This is a factor which makes it difficult to ensure the uniformity of treatment necessary for the achievement of the Single Market, and the measures necessary to ensure the uniform application by Member States of Community rules will be given high priority over the coming months. At the very least compability of systems must be ensured which implies that:

- an urgent study into the extent of this problem must be carried out and give recommendations for its resolution.

- standardised electronic messages for exchange of data must be developed using the EDIFACT standard.

- standardised codes must be developed for use by all the Member States.

- in the perspective of the development of exchanges with the EFTA and the states of central and eastern Europe, participation in the PHARE programme and in the negotiations in train is necessary to assure the required compatibility.

**6.2.3.4. As regards Energy sectors**

- Standards on equipment and product quality.

6.2.4 Granting a declaration of European interest

The advantages of a declaration of European interest emerged during contacts between the Commission and economic interest groups, particularly banks.

It could be granted according to a Community procedure to be defined, in well-defined limited cases, to a trans-European network or project forming part of a trans-European network, with a view to attracting potential investors.

The conditions would be strict so that only well-defined and economically viable projects, which contribute to the Community's development and which have been given the all-clear by independent feasibility and environmental impact studies, are targeted.

The potential consequences of such a declaration would be threefold: (i) the political uncertainty affecting any major infrastructure project, through the commitment it would require, would be reduced; (ii) access to financing would be facilitated, without involving any automatic financial contribution from the Community; (iii) investors would have some guarantee that the necessary administration coordination and cooperation would be supported at the highest level.

Historical Archives of the European Commission

The procedure for granting the declaration, and the ways in which consultation would be carried out, will have to be specified.

Such a declaration could apply to any type of trans-European network or project.

This approach has just achieved a concrete form, in the " declaration of European usefulness in the programme of action in the domain of transport infrastructures(1990-1992) adopted by the Council on 20 November 1990.

### 6.2.5. Integrated discussion of European infrastructure needs and trends with all interested parties

At the hearing on 8 October 1990, the main representatives of European industry deplored the absence of an integrated discussion of European infrastructure needs and trends.

This reflection should be taken on a continental in order to take into consideration the necessities for interconnections with the EFTA countries and the central and eastern European states, with whom numerous projects are in the course of development involving Community cooperation as well as their extension towards the mediterranean countries.

This reflection should allow:

- an analysis of the long-term trend in network requirements: this presupposes the availability of satisfactory statistics and sound forward-looking analyses;

- identification of the nature and optimum configuration of the networks to be created;

- involvement by all parties concerned in the practical establishment of these networks.

The organization to carry out this study should be independent of the political authorities and should be self-financing after a running-in period. It should be a forum for discussion in which all interested and representative parties (public authorities, users, manufacturers, consumers) could participate. It is particularly important to involve from the outset the reflections of the principal actors who will be directly linked to the use of transeuropean networks( e.g. for industries with a maritime interest, this means ship building, equipment manufacture, maritime carriers, port authorities, and those involved in other modes of transport and their loaders.).

### 6.3. Potential financial assistance

Implementation and application of the horizontal measures referred to in the previous section should encourage the emergence of trans-European networks, the mobilization of private funds and the adjustment of financial flows.

Historical Archives of the European Commission

As for public finance, and in particular from the Community, the following solutions should be considered as possible ways of helping resolve the three difficulties identified above: financing of feasibility studies; inadequate profitability with the possibility of a missing link in the financing chain; financing of trans-European projects in peripheral regions with a view to reducing the isolation of those regions and promoting cohesion.

### 6.3.1. Budgetary instruments

The Community could, in the frame of available budgetary resources and respecting the financial projections, accord to transeuropean networks a financial priority for:

- feasibility studies to be conducted with regard to projects of European interest associated with trans-European networks;

- loans for projects with only very long-term profitability;

- budgetary contributions to projects in the most appropriate form(direct support, interest rate subsidies etc.)

Furthermore, it is opportune to recall that the structural Funds contribute substantially to the realisation of this objective in the framework and the limits of their own missions.

The setting out of **new financial projections for the period after 1992** could provide the occasion for the **reinforcement of the priority character of the completion of transeuropean networks.**

### 6.3.3. Loan instruments of the EIB and ECSC

* The EIB is ready to continue and extend as widely as possible its contribution to the financing of trans-European networks, within the framework of the tasks conferred upon it by Article 130 of the EEC Treaty. This means that it is willing to participate, as in the past, in the financing proper of such projects, by helping mobilize financial interests. It also means that it could facilitate their emergence and development by means of appropriate initiatives, profiting from the EIB's experience, at the outset of preparatory studies or by helping to set up optimum financing arrangements. This could be done in close collaboration with the bodies concerned, in particular the Commission.

* ECSC loans could also be resorted to finance trans-European networks, subject to the limitations on them.

## CONCLUSIONS

The programme presented by the Commission requires a permanent follow-up by the Commission and the Council. It also requires precise policy orientations from the latter and as a first step the adoption of a programme of action. In view of this the Commission proposes that the Council adopt the draft resolution attached , and in application of this resolution request the Commission to submit the necessary proposals and to report to it regularly on the evolution of the work.

Archives of the European Commission

ANNEX 1 : ESTABLISHING THE REGULATORY FRAMEWORK

## 1. General measures

Some measures apply to more than one field:

- implementation of Directives on the award of public procurement contracts, especially in telecommunications, transport and energy;

- presentation and adoption of the Directive on data protection;

- proposals on the contractual and legal validity of electronic messages;

- adoption of the European Company Statute.

- proposal for a Council Directive concerning arrangements for the taking into account by enterprises of the losses of the permanent establishments and subsidiaries situated in Member States.

## 2. Transport

(i) The majority of regulations in this domain aim at the establishment of the cabotage regime which should be introduced for all modes( road transport of freight and passengers, combined transport, inland waterway and maritime transport). The measures have been tabled at the Council and should be adopted as soon as possible;

(ii) Measures of a technical nature are envisaged to ensure interoperability, particularly for:

- transport by rail

  * A "new approach" directive is to be proposed by the Commission concerning essential requirements (e.g. safety, environment ) in order to ensure the compability of technologies and infra-structures with trains operating on the high speed links.

- maritime transport

  * Proposal for a technical harmonisation directive for equipment for ships.(cf.COM(89)266).(11)

(iii) The proposals concerning the setting up of a community concertation in the areas of infrastructures for air transport and maritime transport (12) should be adopted.

## 3. Telecommunications

- Drafting and adoption of Directives in application of the Directive ONP of 28 June 1990 particularly in the following domains:
  . leased lines
  . transmission of data by circuit or packet switching integrated services digital network
  . voice telephony services
  . telex services
  . mobile services where necessary
  . subject to further study, new types of access to these networks and access to broad band networks.

(11) COM(89) 266
(12) COM(88) 577 of 16 Jan. 1989.

Historical Archives of the European Commission

- Harmonisation of procedures for declaration and authorisation to provide services on the public telecommunication networks, with a view to establishing the conditions in which mutual recognition of declarations and authorisations will be assured.

- Initial drafting of rules on mobile radio communications.

- Drafting and adoption of the measures referred to in the Green Paper of 14 November 1990 on satellite telecommunications, particularly in the following domains:

  . the mutual recognition of type approvals for satellite communication terminals
  . the mutual recognition of authorisation for networks of uni- and bi-directional satellites
  . harmonisation of the conditions relating to the provision of an open network for connection of satellite terminal networks
  . harmonisation of future techniques already identified for transmission and diffusion by satellite to the general public.

**4. Energy**

- Genuine implementation of Directives on transit.

- Completing consideration on third party access to networks.

- Studies and proposals on administrative and legal obstacles to the establishment of interconnections.

- Concertation procedures on optimal management of networks.

Historical Archives of the European Commission

COMMUNITY ASSISTANCE IN FAVOUR OF MAIN BASIC INFRASTRUCTURES

COMMUNITY SUPPORT FRAMEWORKS (CSF) IN OBJECTIVE No. 1 REGIONS (1989-93)
(IN MILLIONS ECU)

| | TRANSPORT INFRASTRUCTURES | | | | | TELECOM + STAR INFRASTRUCTURES | ENERGY INFRASTRUCTURES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ROADS MOTORWAYS | RAIL | PORTS | AIRPORTS | OTHER | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

Financing by the EIB (individual loans and credits on global loans) within the Community , in favour of networks with a European interest. (1)

(Amounts in millions ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Networks of Community Interest | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transport | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| * Rail | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| * Road | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| * Port infrastructures | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| * Airport infrastructures | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| * Intermodal centres | | 83.1 | 16.4 |
| * Urban transport | | 35.5 | 35.5 |
| Telecommunications | 269.8 | 1568.4 | 817.0 |
| Transport and energy distribution | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Total Networks | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transport | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| * Rail | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| * Road | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| * Port infrastructures | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| * Airport infrastructures | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| * Intermodal centres | | 83.2 | 16.4 |
| * Urban transport | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| * Other | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Telecommunications | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transport and energy distribution | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total activity within the Community | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) Not including 578 million for networks located in Yougoslavia:

- transport of electricity: 92 million
- railway lines : 124.3 million
- motorway : 361.7 million

Historical Archives of the European Commission

## DRAFT COUNCIL RESOLUTION ON TRANSEUROPEAN NETWORKS

**THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,**

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community

Whereas the European Council (Strasbourg in December 1989 and Dublin in 1990) requested that guidelines on trans-European networks should be adopted by the end of 1990 and that in its Resolution of 22 January 1990 * the Council asked the Commission to submit a work programme and proposals for appropriate measures by the same deadline;

Whereas the establishment of an area without frontiers and the free movement of persons, goods and services necessitate trans-European networks for transport, telecommunications, energy and vocational training in order that full advantage can be taken of the beneficial effects of the Single Market;

Whereas the completion of trans-European networks linking peripheral regions to the centre of the Community will contribute to the economic and social cohesion within the Community;

Whereas trans-European networks should also be set up with a view to the harmonious development of relations between the Community and the EFTA countries and those of Central and Eastern Europe, and taking into account their extension to the mediterranean countries;

Whereas the study carried out by the Commission in 1990 with the aid of the Member States and economic operators has shown the deficiencies in existing networks and the necessity for wider consultation on the creation of networks in the future;

Whereas the reasons for these deficiencies have been identified and that they should be eliminated by taking the appropriate measures such as proposed by the Commission in the form of a Community action programme;

Whereas it is proper for the Council to adopt this programme;

Whereas it is for the Commission to present the complementary proposals necessary for the implementation of this programme;

Whereas the Community action programme thus adopted should be the subject of an annual report by the Commission with regard to its implementation;

**HEREBY ADOPTS THIS RESOLUTION**

1. The Council affirms that, **in view of the assessment undertaken by the Commission** in its report, the completion of an area without internal frontiers, as required by Article 8A of the EC Treaty, should be accompanied by the establishment of genuine trans-European networks, that is, interconnected and interoperable networks in the fields of transport, telecommunications, energy and vocational training, for the benefit of citizens, enterprises and administrations.

2. The Council considers that the present deficiencies justify the **immediate implementation of a priority action programme.** Cosequently, it adopts the

* OJ C 27/8 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

programme proposed by the Commission which centres on three complementary and indissociable elements: **priority projects** chosen in relation to their contribution to the functioning of the internal market and to the reinforcement of economic and social cohesion, **general measures** intended to facilitate the development, the completion and the optimum exploitation of trans-European networks, and **financial measures.**

3. With regard to **priority projects** and without prejudice to the work in progress or which has been decided, the Council invites the Commission to submit complementary proposals for the implementation of these projects and insists in particular, in view of the completion of the Internal Market, on the following principles.

3.1. In the **transport** field, the Council considers that the proper functioning of the market for transport requires a **multi-modes approach covering all the modes of transport** allowing the optimal use of infrastructures and at the same time contributing to the reinforcement of the protection of the environment. It invites the Commission to pursue its work in the different sectors identified in its Communication;

3.2. In the field of **telecommunications and telematic services**, it invites the Commission to make **specific proposals to it before mid-1991 to ensure the establishment before the end of 1992 of the telematic service networks necessary for the completion of the internal market,** in particular by the inter-connection of information systems of the public administrations concerned;

3.3 In the **energy** field, in view of completing the internal market, with the prospect of a European Charter for Energy, it invites the Commission to examine with interested parties **how the interconnections can be better developed and exploited** on a continental level to ensure the optimal use of capacities of production and to reinforce the Community's security of supply;

3.4. In the field of **vocational training**, it invites the Commission to promote with the Member States and interested parties the **interconnection of the different existing networks between all the bodies involved** in vocational training in order to produce all their multiplier effects throughout the Community and other European countries.

4. With regard to the **measures of a general nature**, and whilst respecting the principle of subsidiarity, the Council wishes such measures to contribute to the creation of a favourable environment for the establishment of trans-European networks by all interested operators.

4.1. The Council considers that the **necessary regulatory measures**, listed by the Commission in the annex to its Communication, **to ensure the inter-operability of networks and the provision of trans-European services** must be adopted and implemented without delay or be proposed by the Commission as soon as possible.

4.2. The Council invites the Commission, in close cooperation with all interested parties, to proceed to:

- establish on a regular basis, in the most appropriate form, **comprehensive schemes for trans-European networks** in the fields of transport, telecommunications and energy;

- establish an **annual programme of European standardisation** necessary for ensuring the inter-operability of networks and having the effect of preventing the production of new diverging national standards;

- **collect data necessary to evaluate the needs of networks** and the technical and financial difficulties affecting their development with a view to supporting the above-mentioned work.

- establish **feasibility studies** allowing the identification of projects of European interest;

4.3. The Council gives a favourable welcome to the principle of **a declaration of European interest** and invites the Commission to make proposals to it for the establishment of a Community procedure which would permit such a declaration to be accorded to specific projects.

5. With regard to **financial measures**, the Council considers that the projects must be profitable and recalls that it intends **to favour private financing** by creating the most favourable conditions for the development, the completion and the exploitation of the trans-European networks. It considers, however, that **public intervention is vital** in a certain number of cases identified by the Commission. These Community interventions are of an additional nature. This does not prevent the Commission from granting, in the framework of available budgets and respecting financial perspectives, a **financing priority to trans-European networks. This priority nature could be reinforced** when establishing new financial perspectives for the period after 1992.

6. It invites the Commission to :

6.1 table to it **appropriate proposals in 1991** for the achievement of the afore-mentioned requests

6.2 submit to it an **annual report** on the implementation of trans-European networks.

Historical Archives of the European Commission

TOWARDS TRANSEUROPEAN NETWORKS

Glossary of abbreviations, acronyms and other terms used in the final report in alphabetical order

AECMA - European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.

AIM - Advanced Informatics in Medicine in Europe

ANIMO - Animal Moves Management System

ASB - Associated Standardisation Bodies

ATLAS - Air Traffic Control/Air Land System

CADDIA - Cooperation on Automation of Data and Documentation of Imports/Exports and Agriculture

CEDEFOP - European Centre for the Development of Vocational Training

CEPT - European Conference of Post and Telecommunications Administrations.

CLCA - Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers

COMETT - Action Programme of the Community in Education and Training for Technology

CORRIDOR Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites

CSCE - Conference on Security and Cooperation in Europe

DECT - Digital Cordless Telephone Project

DELTA - Developing European Learning through Technological Advance

DRIVE - Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe

ECAC - European Civil Aviation Conference

ECSC - European Coal and Steel Community

EDI - Electronic Data Interchange

EDIFACT - Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport

EFTA - European Free Trade Assocation, Geneva

Historical Archive of the European Commission

EIB - European Investment Bank

ENS - European Nervous Systems

ERASMUS - European Community Action Scheme for Mobility of University Students

ERDF - European Regional Development Fund

ERMES - European Radio Messaging System

ERT - European Round Table (Industrial concerns)

ETSI - European Telecommunications Standards Institute

EUREKA - European Research Coordination Agency

EUROCONTROL European Air Traffic Control Organisation

EUROTECNET European Technical Network

EURYCLEE - Network of national information centres on new information technologies and education in the Member States of the European Community

EURYDICE - Education Information Network in the European Community

FIEC - European Construction Industries Federation

FORCE - Continuing Vocational Training

FYSAN - System for Plant Health Monitoring

GSM - Cellular Telephones Project

IMPACT - Information Market Policy Actions

INSIS - Interinstitutional Integrated Services Information System

INTERREG Community Initiatives Concerning Border Areas

IRIS - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

ISDN - Integrated Services Digital Network

LINGUA - Promotion of the Teaching and Learning of Foreign Languages in the EC

METRAN - Managed European Transmission Networks

ONP - Open Network Provision

PCRD - Framework Programme on Research and Development

Historical Archives of the European Commission

PETRA - Action programme for the training and preparation of young people for adult and working life.

PHARE - Poland and Hungary Aid to Economic Recovery

PHARE - Eurocontrol project on linking ground based control and on board flight management systems.

POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (through road transport informatics between European cities)

PRISMA - Community initiative concerning the improvement in tendering for services by businesses in Objective 1 regions (ERDF)

PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiency and Unprecedented Safety

RACE - Research and development programme on Advanced Communications technologies for Europe.

REGEN - Community initiative aimed at improvement of energy infrastructures in the peripheral regions

SCENT - System Customs Enforcement Network

SCIENCE - Plan to stimulate the international cooperation and interchange needed by European research scientists.

SHIFT - System for Animal Health Inspection at Frontier Posts

SIS - Specific Infomation Exchange System (Schengen Agreement)

STAR - Special Telecommunications Actions for Regional Development

TARIC - Customs Integrated Tariff

TEDIS - Trade Electronic Data Information Systems

TELEMATIQUE Community initiative concerning the development and improvement of services provided on telecommunications networks in ERDF Objective 1 regions.

UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe

VSAT - Very Small Aperture Terminals

Historical Archives of the European Commission

COMMISSION
DES
COMMUNAUTES EUROPEENNES
---
Secrétariat Général

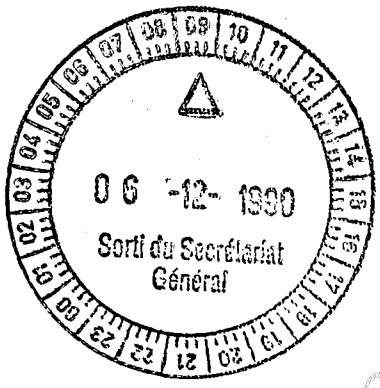
COM(90)585/4

(CORRIGENDUM au doc. COM(90) 585/3)

Bruxelles, le 05 décembre 1990

O/336/90

O.J. 1038 - point 9




# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

---

Communication de M. BANGEMANN

Historical Archives of the European Commission

Cette question est inscrite à l'ordre du jour de la 1038ème réunion de la Commission le mercredi 05 décembre 1990.

Destinataires : Membres de la Commission
MM. PERISSICH, RAVASIO, PEÑA ABIZANDA, CARPENTIER, LANDABURU, MANIATOPOULOS, O'DWYER, JONES, KRENZLER, EHLERMANN, DEGIMBE, LEGRAS, HAY, MME. FLESCH, BRINKHORST, FASELLA, DE ALMEIDA SERRA, FITCHEW, CIOFFI, MINGASSON, WILMOTT, von MOLTKE, FRANCHET, DEWOST

## RESEAUX TRANSEUROPEENS

## MODIFICATION DU PROJET DE RESOLUTION

### NOUVELLE REDACTION DU POINT 3.2

3.2. Dans le domaine des **télécommunications et des services télématiques**, il invite la Commission à prendre, avant la mi-1991, en s'appuyant sur les programmes existants, notamment INSIS et CADDIA, les initiatives permettant la mise en place des réseaux de services télématiques nécessaires au fonctionnement du marché intérieur, en particulier par l'interconnexion des systèmes d'information des administrations publiques concernées; il invite par ailleurs la Commission à assurer, dans les meilleurs délais, la mise en oeuvre du programme spécifique de recherche sur les systèmes télématiques d'intérêt général, dès son adoption, pour renforcer les performances des réseaux de services télématiques.

---

3.2. In the field of **telecommunications and telematic services**, it invites the Commission before mid-1991, relying upon existing programmes particularly INSIS and CADDIA, to take initiatives allowing the setting in place of networks of telematic services needed for the operation of the Internal Market, in particular through the interconnection of the information systems of the public administrations concerned; furthermore it invites the Commission to ensure, within a short period, the implementation of the specific programme of research on telematic systems of general interest, after its adoption, in order to improve the efficiency of the networks of telematic services.

---

3.2. Für den **Telekommunikations- und Telematikbereich** fordert er die Kommission auf, in der ersten Hälfte des Jahres 1991, auf der Grundlage bestehender Programme wie INSIS und CADDIA, alle Massnahmen in die Wege zu leiten, die die für das Funktionieren des Binnenmarktes notwendigen Telematikdienste sicherstellen. Dies betrifft besonders die Zusammenschaltung der Informationssysteme der öffentlichen Verwaltungen. Im übrigen fordert er die Kommission auf, unverzüglich nach der Entscheidung des Rates sicherzustellen, dass das spezifische Forschungsprogramm über die Telematiksysteme im allgemeinen Interesse durchgeführt wird, um die Durchschlagskraft der Telematiknetze zu verbessern.

Historical Archives of the European Commission

# COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(90) 585 final

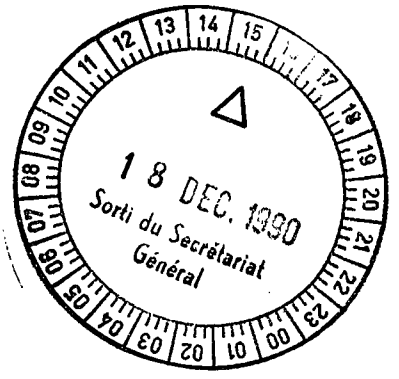
Bruxelles, le 10 décembre 1990

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

## POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

**Communication de la Commission au Conseil et au Parlement**

Historical Archives of the European Commission



## TABLE DES MATIERES

Pages

Introduction ..... 3

**1. CADRE DES TRAVAUX ..... 4**

1.1 Mandat confié par le Conseil à la Commission .... 4
1.2 Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil ..... 5

**2. APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE ..... 5**

2.1 La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens..... 5
2.2 Problèmes liés à la répartition des responsabilités ..... 6
2.3 Apport de la Communauté ..... 6

**3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS ..... 7**

3.1 La dimension géographique ..... 7
3.2 Le contenu..... 8

**4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES ..... 9**

**5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANS-EUROPEENS ..... 10**

5.1 Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière ..... 10
5.2 L'environnement réglementaire ..... 12
5.3 La dimension concurrentielle ..... 13
5.4 Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des réseaux correspondants ..... 14
5.5 La portée des problèmes de financement ..... 15

**6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE 17**

6.1 Projets prioritaires par domaine d'application ... 17
6.2 Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens..... 26
6.3 Les interventions financières potentielles de la Communauté..... 29

Annexe 1 : Mise en place du cadre réglementaire ..... 31
Annexe 2 : Interventions FEDER ..... 33
Annexe 3 : Interventions BEI ..... 34

Projet de résolution du Conseil ..... 35

Glossaire ..... 38

Historical Archive of European Commission

# VERS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS
# POUR UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE

## INTRODUCTION

Le Marché Intérieur, dont l'achèvement est en bonne voie sur base des orientations du Livre Blanc de juin 1985 et des dispositions de l'Acte Unique, produira tous ses effets économiques et sociaux si la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes dans un espace sans frontières internes peut s'appuyer sur des réseaux (infrastructures physiques, services et réglementations) réellement transeuropéens.

Cette exigence est particulièrement forte dans **quatre domaines : les transports, les télécommunications, l'énergie et la formation professionnelle**. Les travaux préparatoires menés avec les Etats Membres tout au long de 1990 ont largement confirmé l'acuité du problème posé par l'insuffisance de réseaux transeuropéens. La seule consultation des milieux économiques intéressés, effectuée en octobre dernier, aurait d'ailleurs suffi à dissiper le moindre doute sur ce point : ceux-ci sont unanimes pour dire que les bénéfices du grand marché dépendent autant d'un environnement réglementaire favorable que de la disponibilité d'infrastructures et de services assurant effectivement la libre circulation.

La Commission a déjà adressé au Conseil un Rapport d'étape en juillet 1990(1). **Elle est aujourd'hui en mesure de présenter une Communication, sous forme d'un programme d'action communautaire pour la réalisation de réseaux transeuropéens d'infrastructures.**

Cette Communication répond aux souhaits exprimés par le Conseil Européen (réunions de Strasbourg en décembre 1989 et de Dublin en juin 1990) ainsi qu'à la Résolution du Conseil du 22 janvier 1990(2).

Après avoir exposé (i) les raisons pour lesquelles l'émergence de réseaux transeuropéens est une exigence prioritaire, (ii) les critères qui font ressortir les insuffisances d'infrastructures, (iii) l'importance de la dimension environnementale, (iv) les principaux obstacles à l'émergence de réseaux transeuropéens et (v) la nature de la contrainte financière, la Communication propose :

- un programme d'actions visant à la réalisation de projets ou des réseaux, à l'adoption de lignes directrices en matière de financement ainsi que d'une série de mesures de portée générale destinées à accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens.

- un projet de résolution du Conseil portant adoption du programme d'actions.

Historical Archive of the European Commission

(1) Com(90)310 19.7.1990
(2) JOCE C 27 du 6.2.1990

## 1. CADRE DES TRAVAUX

### 1.1. Mandat confié par le Conseil à la Commission

L'idée d'une réflexion urgente sur un programme d'action prioritaire a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans les instances communautaires.

1.1.1. A la suite des réflexions menées au niveau ministériel au cours du second semestre de 1989, le **Conseil Européen (décembre 1989 et juin 1990)** a marqué l'importance qu'il accordait à la question des réseaux d'intérêt européen en organisant la suite des travaux de la manière suivante :

> **"Une priorité particulière devrait être accordée au développement et à l'interconnexion des réseaux transeuropéens, notamment dans le domaine du contrôle aérien, de la liaison des principales agglomérations de la Communauté par des réseaux de télécommunications à larges bandes, des liaisons terrestres les plus performantes et de la distribution d'énergie. Le Conseil européen invite la Commission à proposer les mesures appropriées en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et en portant une attention particulière aux situations périphériques dans le contexte de la cohésion économique et sociale."**

Ces conclusions ont été rappelées le 26 juin 1990 par le Conseil Européen de Dublin qui a demandé que des **"lignes directrices ... soient arrêtées avant la fin de l'année"**.

1.1.2. La **Commission** adoptait, **dès décembre 1989**, une Communication intitulée "Vers des réseaux transeuropéens : objectifs et applications possibles" (3). Celle-ci mettait en évidence les problèmes d'adaptation des infrastructures à l'émergence de la nouvelle dimension du marché communautaire et estimait qu'une **"priorité particulière devrait être accordée au développement de réseaux transeuropéens notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la formation, en veillant à l'interopérabilité et à l'interconnexion."**

1.1.3. S'appuyant sur les Conclusions du Conseil Européen, ainsi que sur la Communication de la Commission, le **Conseil** (Janvier 1990) a invité celle-ci à lui soumettre, pour les quatres domaines proposés par la Commission :

> **"avant la fin de 1990, un programme de travail et des propositions de mesures appropriées, en prenant en compte la possibilité d'étendre ces actions à l'ensemble de la Communauté et sans préjudice de la répartition du travail entre les différentes formations du Conseil. .... La Commission présentera un premier rapport d'étape dans le courant du premier semestre 1990."**

Historical Archives of European Commission

(3) Com(89)643 18.12.1989

### 1.2. Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil

**Tout au long de 1990, la Commission s'est appuyée sur trois sources d'information et de réaction, notamment sur base du Rapport d'étape de juillet 90, pour procéder à l'évaluation des besoins d'infrastructures dans les quatres domaines d'application :**

- **les Etats membres,** au travers d'un groupe de réflexion composé de leurs représentants dont la constitution avait été demandée par le Conseil. Ce groupe s'est réuni à l'initiative de la Commission à six reprises. Les coordinateurs nationaux ont le plus souvent tenu à appuyer leur participation de contributions écrites qui se sont révélées très utiles pour l'avancement des travaux et l'identification des priorités (en particulier, France, Royaume-Uni, Espagne, Grèce, Portugal, Irlande, Pays-Bas et Danemark);

- **les milieux économiques intéressés,** c'est-à-dire principalement les organisations européennes les plus représentatives de l'industrie et des services concernées par les réseaux transeuropéens en qualité d'utilisateurs ou de fournisseurs de biens ou de services. Cette consultation a eu lieu tout au long de l'année et à l'occasion d'une audition informelle, le 8 octobre 1990, en présence des Services de la Commission et des coordinateurs nationaux;

- **les travaux effectués dans les enceintes communautaires spécialisées,** portant sur la création ou l'amélioration de réseaux transeuropéens; ceci comprend les travaux déjà décidés ou en cours au Conseil dans les différents domaines considérés, afin de tenir compte au mieux des actions engagées ou en voie de l'être et d'éviter toute duplication.

## 2. L'APPORT DU CADRE COMMUNAUTAIRE

**L'évaluation des infrastructures dans la perspective de l'espace sans frontières conduit inévitablement à reconnaître la nécessité de tenir compte des besoins de ce marché en matière de réseaux. L'évaluation communautaire de ces besoins ne peut pas consister à additionner les seuls besoins nationaux estimés sur des bases nationales. Dans le respect du principe de subsidiarité qui doit permettre d'identifier la plus-value communautaire, ce constat doit amener tous les acteurs concernés par la conception et la réalisation des infrastructures et des services à intégrer la dimension communautaire. Celle-ci offre en effet de nombreux avantages pouvant favoriser leur émergence. Ce constat converge avec les orientations identifiées dans le document préliminaire "Europe 2000 : les perspectives de développement du territoire communautaire"** (4) qui met en évidence la montée des pressions sur un espace européen compartimenté et fragile et la nécessité de constituer un cadre de référence cohérent "fournissant une information sur ce qui se passe dans l'ensemble de la Communauté".

### 2.1. La réalisation d'un espace sans frontières internes produit une demande urgente de réseaux transeuropéens

Le Livre Blanc de juin 1985 s'appuyait sur la réalisation des quatre libertés fondamentales pour proposer une approche globale et équilibrée dans tous les secteurs concernés. Il est aujourd'hui reconnu que **les effets économiques de la mise en oeuvre effective de ces libertés dépendent largement de l'existence de réseaux facilitant les communications et resserrant, en termes de délais et de distances, l'espace communautaire dans une perspective de cohésion.** Une liaison plus étroite entre toutes les composantes de l'espace communautaire leur permettra de participer le plus

(4) Com(90)544 16.11.1990

complètement possible à la nouvelle dimension communautaire et aux bénéfices attendus de la suppression des frontières.

Cinq raisons viennent renforcer la nécessité de disposer de tels réseaux :

- l'accroissement prévisible et en partie déjà constaté des échanges intracommunautaires libérés des entraves physiques, techniques et bientôt fiscales (**effet de volume**);

- le besoin d'interconnexion des infrastructures et des services existants pour les faire correspondre à la nouvelle dimension du marché (**exigence d'interopérabilité**);

- l'importance de la prise en compte de la dimension communautaire dans la conception et le développement des réseaux futurs (**effet de dimension**);

- l'exigence accrue d'une qualité de services adéquate pour l'ensemble de l'espace européen (**exigence de qualité**).

- la nécessité de rapprocher toutes les composantes de l'espace communautaire (**effet de cohésion**).

### 2.2. Problèmes liés à la répartition des responsabilités

#### 2.2.1. Rôle des Pouvoirs Publics

La planification et le développement des infrastructures et des services ont traditionnellement été envisagés sur une base nationale ou régionale, pour des raisons historiques de compétence. Il en résulte une fragmentation des réseaux si on les examine d'un point de vue communautaire. La nouvelle dimension du Marché Intérieur oblige à envisager ces réseaux dans le contexte plus vaste de la Communauté et, au-delà, du continent européen. L'intégration indispensable des réseaux dans ce nouveau contexte exige que chaque niveau de décision (local, régional, national, communautaire...) prenne en considération les autres niveaux, lorsque la nature des projets le justifie. **Ceci doit conduire à une concertation accrue entre les décideurs des différents niveaux politiques.** Les enceintes adéquates doivent être recherchées pour optimiser cette concertation et la rendre la plus opérationnelle possible.

#### 2.2.2. Responsabilité des opérateurs économiques

Si les Pouvoirs Publics jouent un rôle majeur dans la génération des réseaux et souvent dans leur réalisation, en particulier dans le domaine des transports et de la formation, le rôle des acteurs économiques revêt une importance croissante dans le lancement et la réalisation de nouveaux projets. La diversification croissante de l'offre, conséquence du développement technologique, entraîne un intérêt accru des opérateurs économiques. Toutefois, cet intérêt est étroitement lié au développement des marchés correspondants et implique dès lors une participation accrue des utilisateurs. Le développement de la notion de "services charges", en vertu de laquelle l'utilisateur est prêt à payer pour le service de qualité qu'il reçoit, devrait encore accentuer cette tendance, en facilitant le financement privé des réseaux.

En d'autres termes, **l'émergence de réseaux transeuropéens dépend tout autant des initiatives prises par les acteurs économiques indépendants que de l'action propre des Pouvoirs Publics. Cela se traduit aussi fréquemment par un partenariat entre les deux.**

Historical Archives of the European Commission

### 2.3. L'apport de la Communauté

**La prise en compte dans un cadre communautaire de la problématique des réseaux offre plusieurs avantages déterminants.** Ceux-ci paraissent aujourd'hui, comme la consultation des acteurs économiques l'a démontré, insuffisamment exploités. La Communauté peut en effet :

- faciliter, grâce à une vision globale, l'identification de l'intérêt communautaire des projets existants ou des projets envisagés;
- stimuler l'utilisation optimale des réseaux existants;
- promouvoir l'adoption de normes garantissant l'interopérabilité des réseaux;
- stimuler la présentation conjointe de projets transnationaux;
- encourager la production de schémas directeurs dans le contexte d'une stratégie à moyen et à long terme de développement de réseaux et d'optimisation de l'utilisation de l'espace européen;
- favoriser une meilleure prise en compte de l'équilibre nécessaire entre le centre et la périphérie de la Communauté, dans le contexte de la cohésion économique et sociale;
- valoriser l'impact économique des réseaux sur les régions traversées;
- introduire dans l'analyse de la rentabilité des projets l'intérêt de ces projets pour l'ensemble de la Communauté;
- offrir un cadre de coordination pour les statistiques nécessaires à l'évaluation des besoins de réseaux;
- faciliter la mise en perspective des réseaux communautaires à l'échelle du continent européen, en particulier avec les pays de l'AELE et l'Europe de l'Est ainsi que leur prolongement en direction des pays tiers méditerranéens;
- promouvoir des synergies nouvelles entre régions d'Etats différents et entre secteurs industriels différents;
- aider ou compléter le financement de projets d'intérêt communautaire à l'aide des instruments à sa disposition.

## 3. DIMENSION GEOGRAPHIQUE ET CONTENU DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

### 3.1. La dimension géographique

Mettre les réseaux de la Communauté en mesure de répondre à la croissance rapide des échanges intracommunautaires que provoquera - et provoque déjà - l'achèvement du Marché Intérieur est la première priorité. **Celle-ci doit d'abord porter sur les infrastructures situées sur le territoire de la Communauté.** Elle doit ainsi permettre de contribuer à un **meilleur équilibre entre le centre et la périphérie** en faisant profiter les régions périphériques des avantages du Marché Intérieur. Un réseau plus étendu et mieux maillé exerce un effet de cohésion, tout aussi bénéfique pour les régions périphériques que pour les régions centrales de la Communauté.

Historical archives of the European Commission

Mais, la problématique des réseaux transeuropéens ne peut pas se limiter au territoire communautaire. **L'impératif d'intégration de l'ensemble du continent européen doit être pris en considération :**

- l'extension des principes de libre circulation aux **pays membres de l'AELE**, en cours de négociation, impose une dimension supplémentaire aux projets de réseaux communautaires. De ce point de vue, les problèmes aigus de **transit avec l'Autriche et la Suisse**, dans les secteurs du transport et de l'énergie, requièrent une attention encore plus prioritaire.

- les nouveaux développements dans **les Pays de l'Europe centrale et orientale**, qui se traduisent par des accords de plus en plus ambitieux, justifient que les énormes besoins d'infrastructures et de services de ces pays soient satisfaits dans une perspective d'intégration avec la Communauté et les pays AELE. Les récentes orientations de la Commission concernant le projet de "Charte européenne de l'énergie" initié par le memorandum du Premier Ministre néerlandais lors du Conseil européen de Dublin et précisé lors du récent Sommet de Paris de la CSCE s'inscrivent dans ce contexte. En outre, la situation de la Yougoslavie revêt une importance particulière pour le transit en matière de transports et d'énergie.

Par ailleurs, le développement des relations avec les **pays tiers méditerranéens** devrait se traduire par la recherche d'une plus grande interopérabilité des réseaux, en particulier dans les domaines de l'énergie et des télécommunications.

### 3.2. Le contenu des réseaux transeuropéens.

Plusieurs aspects importants des réseaux devraient recevoir une attention communautaire plus grande, en prenant en compte toutes les composantes d'un réseau : les équipements de transmission - les arcs - et de commutation - les noeuds -, les installations terminales, les services mis en oeuvre sur cette infrastructure et l'environnement réglementaire. Les insuffisances décelées au cours des travaux montrent que le **développement des réseaux transeuropéens** doit s'effectuer **dans quatre directions principales.**

#### 3.2.1. Développer l'exploitation transeuropéenne des réseaux existants

Les réseaux nationaux existants n'ont pas été développés dans une perspective d'échanges importants entre les Etats membres, conduisant d'une part à des interconnexions insuffisantes et d'autre part à des réglementations prévenant de tels échanges.

* Le développement des échanges intracommunautaires requiert donc la **mise en place des chaînons aujourd'hui manquants dans les réseaux existants et la suppression des goulets d'étranglement.** L'action à entreprendre doit consister à interconnecter les réseaux existants ou à élaborer de nouveaux réseaux.

* L'exploitation optimale de ces réseaux exige la **suppression des réglementations nationales inhibantes** et, lorsque nécessaire, la mise en place d'une réglementation harmonisée.

* L'hétérogénéité historique du tissu économique de la Communauté doit être compensée par la recherche d'une **implantation cohérente ou plus complète des réseaux sur l'ensemble du territoire communautaire.** C'est notamment le cas dans les domaines du gaz, de certains modes de transport (autoroutes, rail) et des services de télécommunications.

Historical Archives of the European Commission

### 3.2.2. Concevoir les réseaux de demain

Les développements technologiques et l'internationalisation croissante des échanges doivent **conduire la Communauté et ses Etats membres à envisager de façon coordonnée et concertée les réseaux de demain, dans tous les domaines d'application.** Ceci vaut aussi bien pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse et les liaisons entre transport maritime et transport terrestre que pour les liaisons à large bande, le contrôle aérien, les échanges d'énergie et la formation. Le développement des interconnexions avec les pays d'Europe centrale et orientale relève de cette même conception.

### 3.2.3. Aménager les noeuds de communications

Les noeuds des réseaux transeuropéens revêtent une importance qui, aujourd'hui, n'est pas encore replacée dans le contexte européen. **L'importance des noeuds de communication pour les réseaux de transport de personnes et de marchandises** apparaît de plus en plus primordiale, si l'on songe aux futures liaisons ferroviaires à grande vitesse entre les grandes villes d'Europe (réseaux urbains) et au développement du transport combiné entre divers modes de transport (terminaux).

### 3.2.4. Promouvoir les services à l'utilisateur final

Les infrastructures en tant que telles n'ont de sens que si elles permettent d'offrir un service. **Les services offerts sur les réseaux doivent également être transeuropéens et prendre en compte au mieux les besoins des utilisateurs.** Cela peut se traduire par la nécessité d'un cadre de gestion adapté à cette dimension ou par la mise en place de services spécifiques (par ex. systèmes de réservation, systèmes de facturation des services, tarification, adaptation linguistique, bourses d'échanges d'énergie).

## 4. LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE DES INFRASTRUCTURES PHYSIQUES

En tant que telles, les infrastructures liées aux réseaux transeuropéens ne posent pas de problèmes différents de ceux que l'on rencontre lors de la conception et de la réalisation de toute infrastructure physique, en particulier dans les domaines du transport et de l'énergie. **Il s'agit principalement d'une responsabilité des Etats membres et de leurs subdivisions territoriales même si la protection de l'environnement constitue une composante des autres politiques de la Communauté.**

Dans le respect du partage des responsabilités dans ce domaine, **la Communauté peut fixer des principes généraux à suivre par les Etats membres** et peut mener des réflexions approfondies :

* **Un cadre général communautaire a été fixé pour assurer la prise en compte du milieu naturel dans les projets d'infrastructure nationaux et régionaux** par la directive 85/337/CEE du Conseil (5) prévoyant d'évaluer les effets de certains projets publics ou privés sur l'environnement. (Cette directive pourrait être prochainement étendue aux politiques, programmes et plans tels que les programmes de développement régional, les programmes économiques et les plans d'aménagement du territoire proposés par les autorités publiques).

* La Commission a récemment mené des **réflexions approfondies sur l'environnement et les transports** en raison des choix à faire entre les nuisances créées par la congestion du trafic et la réalisation d'une infrastructure dont l'intention est de résoudre ces nuisances, mais qui, en

(5) JOCE L 175 5.7.1985

Historical Archive of the European Commission

même temps, peut poser de graves problèmes de cohabitation avec d'autres fonctions de la vie sociale (habitat, travail) et des dommages à l'environnement bâti et naturel. Plus fondamentalement, la sauvegarde de l'environnement implique que le choix entre les modes ainsi qu'entre les différents systèmes possibles pour l'organisation des transports réponde à de nouveaux critères. Dans cette perspective, la Commission envisage **d'établir un schéma directeur à long terme d'infrastructure multimodale** (permettant de passer d'un mode de transport à un autre sans difficultés techniques) et de créer un réseau d'observation et de diffusion des initiatives prises par les villes en matière de maîtrise des transports et de gestion des espaces urbains.

* En ce qui concerne **l'énergie**, ce sont principalement les **interconnexions électriques** qui soulèvent les principales difficultés d'insertion dans l'environnement. Le paradoxe est cependant que les lignes électriques aériennes constituent un désagrément visuel de plus en plus inacceptable alors que le développement de lignes d'interconnexion constitue le meilleur moyen d'utiliser de façon optimale les capacités de production existantes et de réduire les émissions atmosphériques polluantes pour l'environnement. Il s'agit donc de choisir les solutions les plus efficaces présentant le moindre impact sur l'environnement. Ce choix devrait être mieux expliqué.

* **L'approche proposée pour les réseaux transeuropéens de transport et d'énergie doit constituer par elle-même une contribution importante à la protection de l'environnement.** En effet, en favorisant une approche intégrée des différents modes de transport et des interconnexions énergétiques à l'échelle communautaire, elle oriente les choix politiques vers une exploitation optimale des infrastructures disponibles sur le territoire communautaire.

## 5. LES BARRIERES A L'APPARITION DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

**Cinq types d'obstacles se conjuguent pour expliquer la situation actuelle d'insuffisance, sinon d'inexistence, des réseaux transeuropéens.** Faute d'action politique vigoureuse et concertée, rien ne permet d'entrevoir une résorption automatique de ces obstacles. Ceux-ci tiennent pour l'essentiel à des problèmes d'interopérabilité, à un environnement réglementaire insastisfaisant, à des contraintes liées à la dimension concurrentielle et à une absence très généralisée de vision globale à l'échelle communautaire des infrastructures renforcée par une insuffisance de statistiques conçues sur des bases communes. Si l'existence d'une contrainte liée au volume de financement n'est pas établie, les effets combinés des obstacles identifiés tendent à compliquer les solutions à rechercher pour le financement des réseaux transeuropéens.

### 5.1. Les difficultés d'interopérabilité transfrontalière

Les travaux menés dans les secteurs des télécommunications et des transports démontrent que **la fragmentation des réseaux et leur mode de gestion calqué sur un modèle national conduisent à des obstacles à la prestation transfrontalière de services.**

L'absence d'interopérabilité entre les différents réseaux mis en place par les Etats membres conduit à l'impossibilité de les faire coïncider au-delà des frontières, de les faire fonctionner simultanément ou consécutivement pour qu'elles offrent un service cohérent, satisfaisant et de coût raisonnable à l'utilisateur. Ces difficultés affectent aussi bien les équipements, les installations que les services offerts.

Historical Archive European Commission

L'utilisateur, qui voudrait recourir aux infrastructures de plusieurs pays pour offrir des services, se heurtera à une multiplicité d'agents et à une tarification fondée sur des paramètres différents.

En matière de **télécommunications**, les principaux obstacles sont de nature administrative et surtout tarifaire. Dans ce domaine particulier, la Commission s'est fixée pour objectif d'amener les opérateurs à orienter leurs tarifs sur les coûts réels, ce qui doit notamment permettre de réduire le prix à payer pour traverser les frontières internes de la Communauté. Elle a l'intention de publier dans le courant du 1er semestre 1991 une Communication sur les questions tarifaires qui proposera un certain nombre de recommandations destinées à accélérer cette évolution.

**L'insuffisance de services télématiques paneuropéens** apparaît particulièrement criante dans la perspective du Marché Intérieur, lorsqu'il s'agit de services aussi élémentaires que le courrier électronique ou le videotex.

Des mesures ont déjà été prises, à la suite du **Livre Vert de la Commission sur les télécommunications**, pour fixer les exigences essentielles auxquelles doivent répondre les réseaux, notamment avec la directive sur la fourniture d'un réseau ouvert des télécommunications (ONP)(6) et pour assurer au plan européen la mise en oeuvre d'un programme de normalisation par un nouvel organisme créé à cet effet, l'ETSI.

Un nouveau **Livre vert** récemment adopté par la Commission en matière de **communications par satellites** (7) examine plus particulièrement les mesures à prendre pour garantir l'interopérabilité des réseaux de télécommunications par satellites (VSAT).

Dans certains domaines comme le **videotex**, les applications transfrontières se heurtent non seulement à la coexistence de normes techniques différentes mais surtout à des dispositions administratives et réglementaires nationales dont l'incompatibilité inhibe le développement de ces applications.

Pour les **radiocommunications avec les mobiles**, où l'incompatibilité des choix techniques nationaux impose à l'usager d'acquérir autant d'équipements terminaux différents que de services nationaux, la production de normes harmonisées, actuellement en cours, devra s'accompagner d'une mise en oeuvre effective au travers d'investissements nouveaux. Les dates d'introduction de ces services paneuropéens sont : 1991 pour la radiotéléphonie mobile, fin 1992 pour la radiomessagerie mobile et pour le téléphone sans fil.

La question reste aussi posée de savoir si les **travaux de normalisation** ont acquis un rythme suffisant pour assurer la compatibilité des réseaux de télécommunications de la Communauté dans un délai raisonnable par rapport à l'établissement du marché intérieur. Ce constat soulève néanmoins le problème de la disponibilité de l'expertise nécessaire dans la Communauté.

En matière de **transports**, les travaux effectués sur la compatibilité technique dans le **secteur ferroviaire**, à l'occasion des travaux sur les liaisons à grande vitesse, ont mis en évidence l'ampleur de la tâche face à une multiplication de spécifications techniques nationales. Ils représentent à cet égard l'exemple-type des situations à éviter. La seule solution immédiatement accessible consiste en la juxtaposition de systèmes différents, ce qui entraîne une extrême complexité des schémas électriques et électroniques et des contraintes importantes de poids et d'encombrement. La réalisation de tels "moutons à cinq pattes" se traduit par des coûts prohibitifs, des

---

(6) JOCE L 192 24.7.1990
(7) Com(90)490 20.11.1990

Historical Archives of the European Commission

allongements de délais et une perte d'efficacité qui ne peuvent qu'hypothéquer la capacité concurrentielle du rail en Europe.

Il est en tout cas apparu urgent que la Communauté mette un terme aux developpements nationaux actuellement constatés et lance un programme ambitieux de normalisation pour assurer dans un avenir raisonnable la compatibilité des infrastructures et des équipements.

Des situations similaires sont prévisibles dans le **transport combiné** qui fera l'objet de travaux analogues à ceux menés pour les liaisons à grande vitesse au cours de l'année 1991.

Dans le domaine du **contrôle du trafic aérien,** l'Europe est dotée de 22 systèmes techniquement incompatibles qui maintiennent ainsi des frontières aériennes inconciliables avec l'espace sans frontières voulu par l'Acte Unique européen.

Il serait donc souhaitable de **mettre en place un programme de normalisation technique qui impliquerait toutes les parties intéressées par ces infrastructures.** Il devrait notamment avoir pour effet d'empêcher la production de nouvelles normes nationales et de promouvoir l'approche européenne. C'est dans ce sens d'ailleurs que plaide le récent Livre vert de la Commission sur la normalisation européenne (8).

La **gestion de bon nombre de réseaux ne prend pas en considération les besoins ou le confort de l'utilisateur** et conduit à des situations diverses, comme le double contrôle des titres de voyage sur les lignes ferroviaires internationales, l'absence de systèmes intégrés de réservation ou à une limitation de choix.

### 5.2. L'environnement réglementaire

Deux aspects importants doivent être mentionnés ici : d'une part, les réglementations favorisant la liberté de circulation et le meilleur usage des réseaux et d'autre part celles qui rendent la mise en place de réseaux plus difficile ou plus onéreuse.

* D'une part, les **règles nationales** affectent la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services dans la Communauté. Elles ont été mises en évidence dans le Livre blanc de la Commission en juin 1985 et ont fait l'objet de mesures proposées par la Commission pour libéraliser ces secteurs.

  Ces mesures concernent aussi bien tous les modes de transport (aérien, routier, maritime, voie navigable, combiné) que les télécommunications et l'énergie (droit de transit pour l'électricité et le gaz).

  Un grand nombre des mesures nécessaires a déjà été adopté par le Conseil et est en cours de mise en oeuvre. D'autres sont encore en discussion au Conseil et devraient être décidées au plus tôt (cfr la section 6.2.2. infra p. 26).

* D'autre part, la mise en place de réseaux transeuropéens se heurte à des **difficultés d'ordre juridique, administratif et fiscal** considérables, du fait de dispositions nationales différentes les affectant.

  L'exemple d'**Eurotunnel** est particulièrement illustratif: le montage juridique prévu par le Traité franco-britannique suppose une double concession, l'une de droit français pour la partie du tunnel située en territoire français et l'autre de droit anglais pour la partie située en territoire anglais. Ce montage suppose en fait la duplication de toutes les procédures, qui sont menées par

(8) Com(90)456 8.10.1990

Historical Archive of European Commission

des sociétés différentes dans chacun des deux pays, non seulement en ce qui concerne la construction et l'exploitation du tunnel mais également pour toutes les opérations financières nécessaires, comme par exemple la récente augmentation de capital des deux sociétés holdings, Eurotunnel SA et Eurotunnel PLC. Le surcoût qui en résulte en termes de démarches administratives, de délais, de dossiers à présenter, de disparités fiscales etc... est évident.

A défaut de structure européenne actuellement disponible, comme le statut de la société européenne actuellement proposé par la Commission, l'exploitation du tunnel se fera par des entités juridiques séparées, répondant chacune à leur législation et à leur fiscalité propres.

Par ailleurs, la **multiplicité et la diversité des procédures administratives**, différentes d'un pays à l'autre, en vue d'obtenir les autorisations nécessaires à la mise en place d'infrastructures physiques constituent un facteur de retard et de coût supplémentaire dont il faut également tenir compte, notamment au niveau du financement.

### 5.3. La dimension concurrentielle

La Communauté est fondée sur les principes de la libre concurrence.

Le rôle des Pouvoirs Publics dans la conception et la réalisation d'infrastructures de transports et de formation demeure important.

En ce qui concerne les télécommunications, la séparation des fonctions réglementaires et d'exploitation résultant de l'action de la Communauté permettra d'introduire la concurrence dans ce secteur.

Dans le domaine de l'énergie (électricité et gaz), la réglementation confère à l'autorité publique une influence non négligeable par le biais de la tarification, des autorisations d'investissement et par la réglementation de la concurrence.

Dans ces conditions, **le seuil d'intervention des autorités publiques pour les réseaux demeure assez flou.** Les conséquences qui peuvent en résulter sont les suivantes :

- en vertu de la répartition des responsabilités entre Pouvoirs Publics et opérateurs économiques, un certain nombre de services demandés par le marché se trouvent naturellement en concurrence et l' intervention des Pouvoirs Publics est susceptible de fausser cette concurrence.

- l'intégration des réseaux, qui passe par l'interopérabilité des systèmes existants ou à créer, serait grandement facilitée par la coopération des acteurs économiques; toutefois, cette coopération ne peut pas déboucher sur une entente entre entreprises qui aurait pour objet ou pour effet de restreindre la concurrence d'une manière incompatible avec le Traité et ceci notamment au détriment des utilisateurs.

Ces questions font actuellement l'objet d'intenses discussions dans le domaine des **télécommunications** en conséquence de la récente libéralisation intervenue dans ce secteur à la suite de l'entrée en vigueur des directives adoptées dans le cadre du Livre vert sur les télécommunications (cfr le projet de directive concernant les lignes louées et le projet de lignes directrices sur l'application des règles de concurrence dans le secteur des télécommunications, applicables aux opérateurs publics bénéficiant de droits exclusifs ou spéciaux).

Historical Archive of the European Commission

Les autres domaines n'échappent pas plus au respect des règles de concurrence : par exemple, la coopération des producteurs et transporteurs **d'électricité** de la Communauté en vue d'une meilleure exploitation des capacités de production (souhaitable à tous égards) ne peut pas se traduire par l'élimination de la concurrence entre ces opérateurs.

Dans le domaine des **transports**, la même problématique se pose aussi bien à l'intérieur d'un même mode (coopération des compagnies aériennes, des compagnies de chemin de fer, tour de rôle des bateliers etc...) que dans les combinaisons de mode (par ex. coopération entre les chemins de fer et les transporteurs routiers).

Dans le domaine des **systèmes de paiement**, une intégration plus poussée des réseaux présuppose une coopération entre les participants à de tels systèmes. Il en va ainsi, par exemple, pour l'interopérabilité des cartes de paiement. Pour ce qui est des transferts, la Commission insiste, dans sa récente initiative (9), sur la possibilité de relier entre eux les centres de compensation. Cette perspective ne pourra être réalisée que moyennant des accords entre les systèmes concernés qui devront respecter les règles de concurrence du Traité CEE. La nécessité apparaît de susciter, dans ce domaine, des initiatives de la part du secteur privé, notamment des établissements de crédit, pour mettre en place des réseaux transeuropéens. Sans attendre les effets de l'Union Economique et Monétaire, il conviendrait de donner aux autorités publiques, notamment aux banques centrales, la possibilité de participer à ces systèmes et de veiller à leur bon fonctionnement; ceci laisse d'ailleurs prévoir un rôle important pour le système européen de banques centrales.

Au total, le souhait d'une plus grande intégration des réseaux qui suppose toujours une plus grande coopération des acteurs trouve sa limite dans l'application des règles de concurrence, indispensable pour assurer que les bénéfices de la libéralisation opérée d'un côté ne seront pas confisqués de l'autre par la constitution d'ententes ou de nouveaux monopoles illicites. Il est donc souhaitable de **trouver un équilibre entre les deux impératifs - intégration et concurrence - pour assurer l'émergence des réseaux transeuropéens dont le Marché Intérieur a besoin.**

### 5.4. Le déficit de vision globale à l'échelle européenne de l'évolution de la demande et des infrastructures correspondantes

La Commission a, à plusieurs reprises et dans plusieurs domaines, insisté sur la **nécessité d'avoir une vision globale de l'évolution des infrastructures européennes et, plus en amont encore, de l'évolution des besoins.** Force est, toutefois, de reconnaître que les infrastructures continuent à être conçues et élaborées sur base d'informations n'intégrant que partiellement la dimension européenne.

Cette situation a été particulièrement mise en évidence, de façon quasi unanime, par les milieux économiques (UNICE, ERT, CLCA, FIEC en particulier) participant à l'audition du 8 octobre 1990, qui ont regretté l'absence de vision globale des besoins d'infrastructures, notamment de transports, à l'échelle du continent européen.

Dans le domaine des télécommunications, on peut relever par exemple la création par la Commission d'un Forum des utilisateurs européens du RNIS pour renforcer la demande et accentuer la pression sur les opérateurs.

---

(9) Com(90)447 24.10.1990

Historical Archives of the European Commission

La modification qualitative entraînée par la nouvelle dimension du marché communautaire impose parallèlement une **redéfinition des cadres de conception des infrastructures, dans le respect de la subsidiarité** :

- en premier lieu, il faut **disposer d'instruments de mesures statistiques mieux adaptés**, plus performants, ce qui signifie la mise en place de systèmes d'information statistiques adéquats en termes de méthodes, de normalisation et d' instruments de mesures. Ces systèmes devront s'appuyer sur des réseaux transeuropéens de services télématiques. L'Office Statistique des Communautés constitue le cadre naturel de coordination de ces actions;

- en second lieu, une **prise en compte des grands facteurs affectant l'évolution de l'espace communautaire** du fait de l'achèvement du Marché Intérieur, comme vient de le faire un premier rapport d'étape soumis par la Commission au Conseil (4) préalablement à la présentation d'un rapport complet à la fin 1991.

Ces tentatives de cohérence sont probablement insuffisantes, compte tenu de l'ampleur des modifications induites par l'achèvement du Marché Intérieur et par la rapidité de l'intégration du continent européen.

### 5.5. La portée des problèmes de financement

#### 5.5.1. Les conditions du financement privé.

Les analyses effectuées ne montrent pas que la contrainte du volume de financement constitue a priori un obstacle à la constitution de réseaux transeuropéens. Le décloisonnement en cours des marchés financiers devrait contribuer à stimuler une telle mobilisation et les groupes financiers s'organisent de plus en plus pour assurer des financements transnationaux. **C'est plutôt dans la rareté des projets d'envergure et économiquement bien étudiés qu'il faut trouver l'absence de mobilisation des fonds privés.**

Toutes les analyses montrent que la logique qui sous-tend les réseaux transeuropéens peut être une logique de marché, puisqu'il s'agit de répondre à des besoins exprimés. **L'existence, sur un projet, de taux de rentabilité satisfaisants facilite incontestablement son financement par des opérateurs indépendants.** Mais la rentabilité ne doit pas toujours s'entendre dans un sens financier étroit. **Les externalités telles que les retombées positives plus générales d'un projet pour les zones concernées** (réduction de l'éloignement, décongestion d'infrastructures existantes, développement économique de certaines régions, localisation d'activités économiques etc...), **doivent être prises en compte. Elles le seront d'autant mieux que le projet est vu dans son ensemble et notamment dans son contexte communautaire global.**

Cette approche ne doit cependant pas faire conclure à l'absence de tout **problème en matière financière**. En effet :

- **l'importance des risques** pour le secteur privé demeure élevée (engagement à long terme, difficultés d'estimation du revenu potentiel et du coût et de la durée de construction, paramètres macroéconomiques, complexité de l'environnement juridique et administratif, incertitudes de nature politique);

- les réseaux financiers ne sont pas toujours structurés de façon à pouvoir traiter facilement des **projets à caractère transeuropéen**, d'autant plus que ceux-ci sont **généralement tronçonnés sur des bases régionales ou nationales**;

Historical Archive of the European Commission

- l'émergence de projets est souvent retardée, voire totalement inhibée, par **l'absence d'études de faisabilité**, faute de financements disponibles pour ce type d'études.

- le financement indépendant ne peut intervenir dans tous les cas et **l'intervention publique** (éventuellement associée à un apport de capitaux privés) est alors **nécessaire** :

  * lorsque les projets n'offrent **pas une rentabilité financière suffisante**, bien que la rentabilité socio-économique soit établie : ceci peut se produire dans toute la Communauté mais se rencontre plus souvent dans les **régions périphériques** dont la population est moins dense et où l'éloignement des grands centres économiques de la Communauté constitue un handicap majeur.

  * ou du fait d'une **impossibilité de faire payer le service correspondant par l'usager** ( par ex. : il paraît difficile d'installer des péages autoroutiers dans les régions les plus peuplées de la Communauté).

Historical Archive of European Commission

### 5.5.2. Les réponses communautaires actuelles.

**La Communauté intervient avec ses instruments financiers (budget et prêts)** pour aider à la réalisation de projets qui revêtent parfois un caractère transeuropéen, même si ces projets poursuivent d'autres fins comme le développement régional. L'objectif de la cohésion de la Communauté serait aussi bien servi par le financement de réseaux transeuropéens, susceptibles de réduire l'éloignement des régions des centres économiques actuels et de favoriser le développement d'activités économiques.

Ces **interventions pourraient être plus efficaces si elles s'intégraient clairement dans une politique communautaire pour la mise en place de réseaux.** De vrais schémas directeurs de réseaux européens dans les différents secteurs permettraient des interventions communautaires plus cohérentes. L'adoption attendue d'un schéma directeur pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse de la Communauté constituera un cadre de référence solide pour des interventions financières de la Communauté, lorsque celles-ci sont nécessaires. Ce n'est pas par hasard non plus que l'on constate déjà une focalisation des instruments financiers communautaires sur la réalisation de ce réseau. Dans ce contexte, il faut rappeler le **caractère additionnel des ressources communautaires**, appelées à renforcer les interventions nationales et/ou régionales qui jouent un rôle traditionnellement important dans le développement des infrastructures.

Dans le domaine particulier des **télécommunications**, les orientations de la politique communautaire entérinées par le Conseil depuis 1986 ont permis des interventions financières cohérentes basées sur une définition coordonnée des priorités communautaires.

Les interventions communautaires actuelles sont les suivantes :

(i) En ce qui concerne les **Fonds structurels**, suite à la réforme de 1988, le FEDER consacrera, pour la période 1988-1993, un tiers des moyens prévus à des infrastructures de base, principalement dans les régions de l'objectif 1 (Irlande, Grèce, Portugal, Espagne principalement) inclus dans les cadres communautaires d'appui et les initiatives communautaires notamment REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM etc...

L'aide communautaire (subventions du FEDER) pour les infrastructures majeures de transport et de télécommunications devrait s'élever à 6,8 milliards d'ECUS et à 1,5 milliard d'Ecus pour l'énergie (chiffres en annexe 2).

(ii) En dehors des Fonds structurels, le **budget communautaire** offre, sauf pour ce qui concerne l'énergie, certaines possibilités pour la mise en place de réseaux transeuropéens, en particulier :

* dans le **secteur des télécommunications** avec des programmes comme CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, destinés à renforcer la coopération transeuropéenne entre les acteurs économiques (administrations, entreprises);

* dans le **secteur du transport**, où le Conseil vient d'accepter un programme pluriannuel (1990-1992) dont le montant prévisionnel s'élève à 328 MECUS pour aider au financement d'une série de grands projets européens (études ou travaux) par subvention ou tout autre moyen approprié;

* dans le **secteur de la formation professionnelle**, grâce aux programmes COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; dans **le domaine de la formation à la recherche par la recherche**, grâce au programme SCIENCE et dans nombre de programmes de recherche à frais partagés (DELTA visant le développement des nouvelles technologies appliquées à l'éducation et à la formation);

* dans le domaine de l'**information des petites et moyennes entreprises**, avec les Euro-Info-Centres et le Business Co-operation-NET.

(iii) Les **instruments communautaires de prêts** mobilisent les ressources suivantes et notamment:

* la **Banque Européenne d'Investissement** a prêté, en 1989 seulement, plus de 2800 MECUS à des projets d'intérêt communautaire dans les secteurs du transport, des télécommunications et de l'énergie (chiffres en annexe 3);

* les **prêts CECA** peuvent servir à financer des infrastructures utilisant l'acier, ce qui a permis notamment de financer le TGV Atlantique, le Canal Rhin-Main-Danube et le réseau de distribution de gaz en Grèce.

(iv) En outre, le programme **PHARE** favorisant la coopération avec les pays d'Europe centrale offre déjà certaines possibilités pour le développement de réseaux.

## 6. LES ELEMENTS D'UN PROGRAMME D'ACTION COMMUNAUTAIRE : PROJETS PRIORITAIRES PAR DOMAINE D'APPLICATION, MESURES HORIZONTALES ET FINANCIERES

### 6.1. Projets prioritaires par domaine d'application

Les projets qui sont indiqués ci-après ont le plus souvent atteint un certain stade de maturation au sein des services de la Commission et peuvent, dans un certain nombre de cas, avoir fait l'objet de décisions des instances communautaires compétentes. Ces projets peuvent se situer au stade de la recherche et du développement, de l'étude de faisabilité ou de la mise en oeuvre mais ils ont tous pour objet de répondre aux préoccupations exprimées dans ce rapport concernant l'insuffisante mise en place de réseaux transeuropéens. La priorité a été évaluée en fonction des critères établis dans cette Communication ainsi qu'à la lumière des contributions des Etats membres au cours des travaux de coordination et des observations formulées par les milieux économiques.

Historical Archive of the European Commission

6.1.1. Les transports

Alors que les travaux effectués en vue de cette Communication ont révélé l'intérêt d'une approche globale de tous les moyens de transport du fait de leur complémentarité, la Communauté n'a développé des actions que pour certaines infrastructures, malgré la pression de la Commission pour dépasser une telle approche. C'est ce qui explique l'absence de projets dans les domaines portuaires et aéroportuaires, compte tenu du manque de décision du Conseil sur la proposition de la Commission visant à étendre les compétences communautaires à ces domaines.

Toutefois, les discussions menées avec les Etats membres révèlent qu'une majorité d'entre eux souhaitent développer une telle concertation dans la perspective d'une vue plus globale et multimodale.
Dans ce contexte, il convient particulièrement d'encourager l'adoption du programme de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (**EURET** 1990-1993) visant à optimiser l'exploitation des réseaux de transport et la logistique (tous modes de transport concernés).

**6.1.1.1. Transport aérien**

La Commission considère que la solution à la congestion du transport aérien passe par des décisions d'unification des systèmes de contrôle. Les mesures prises par la CEAC en avril 1990 ainsi que la création, sous l'égide d'EUROCONTROL, d'un centre unique de gestion du contrôle aérien ne sont pas suffisantes. Bien que la Commission apporte sa contribution à la mise en oeuvre de ces mesures, elle les considère comme une première étape, dans la mesure où elles se limitent à assurer la compatibilité des systèmes nationaux existants. Elle entend donc promouvoir des travaux d'études pour alimenter les décisions complémentaires qui devront intervenir avant 1994.

> Etudes sur un système unifié de contrôle aérien : participation au programme EUROCONTROL PHARE et étude ATLAS (R & D visant à définir une solution permettant la mise en place d'un système unifié utilisant les techniques avancées de télécommunications - 1990-1992).

**6.1.1.2. Transport routier**

(i) une étude sera effectuée dans le cadre du Comité des Infrastructures sur les **perspectives d'avenir d'un réseau autoroutier communautaire** à l'horizon 2010 (1991);

(ii) Certains projets sont dès à présent identifiés comme participant directement à **l'interconnexion des réseaux actuels**. Tel est le cas des projets suivants qui feront l'objet d'un soutien financier communautaire :

- des **liaisons routières transpyrénéennes**
  - * Toulouse-Madrid et Bordeaux-Valence : construction du tunnel du Somport (mise en service en 1995).
  - * Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puymorens (mise en service en 1994)
- l'axe du **Brenner**

(iii) D'autres projets participent au **désenclavement de régions périphériques** et leur réalisation facilitera l'accès de ces régions aux bénéfices du marché intérieur :

Historical Archives of the European Commission

- **L'axe routier vers l'Irlande** : A5/A55 (liaison entre Crewe et Holyhead au Royaume-Uni)

- **Brindisi - Patras - Athènes**

- **Lisbonne - Madrid**

(iv) Enfin, certains autres projets doivent permettre de **meilleures connexions avec les pays voisins de la Communauté** :

- Les **liaisons scandinaves** :

  * Autoroute Aalborg-Frederikshaven

  * Liaisons du Fehmarn.

- **Athènes - Evzoni - Yougoslavie**

**6.1.1.3. Transport ferroviaire**

(i) L'attention se concentre sur les liaisons à grande vitesse dont le développement prévoit :

- **Liaisons ferroviaires à grande vitesse** (1990-2010):

  * Nord : Paris-Londres-Bruxelles-Amsterdam-Cologne et raccordements vers d'autres Etats membres;
  * Sud : Séville-Madrid-Barcelone-Lyon-Torino-Milano-Venezia et de là vers Tarvisio et Trieste; Porto-Lisbonne-Madrid.

En outre, pour donner à ces liaisons leur pleine dimension communautaire, il convient de procéder à une :

  * Etude des **15 maillons-clés** proposés par le Groupe à haut niveau **sur le réseau ferroviaire à grande vitesse** (fin 1991)

(ii) Le projet suivant s'inscrit dans le contexte du désenclavement :

- L'axe **Dublin-Holyhead-Crewe et l'axe Dublin-Belfast.**

**6.1.1.4. Transport combiné.**

(i) **L'axe du Brenner** (1990-2000)

(ii) Mise en oeuvre de la Résolution du Conseil du 12 novembre 1990 sur la **mise en place d'un réseau européen de transport combiné** (définition d'un schéma cohérent de lignes et de terminaux etc...) et présentation d'un rapport au Conseil avant le 1er juin 1991.

Ces travaux qui se concentrent sur les modes ferroviaire et routier devront être étendus aux modes fluvial et maritime, ceci notamment au vu de l'intérêt exprimé pour le transport maritime par le Portugal, l'Irlande, le Danemark, la Grèce l'Espagne et la Belgique.

(iii) Mise à **gabarit des axes Royaume-Uni - Benelux - Italie et Allemagne - Espagne - Portugal** (1991-1992)

Historical Archives of the European Commission

#### 6.1.1.5. Transport fluvial

La valorisation des réseaux existants passe par des interconnexions particulièrement en France (par ex: une étude sur la liaison Seine-Nord sera réalisée en 1991) et en Allemagne (Mittellandkanal).

#### 6.1.1.6. Transport maritime

L'absence de consensus politique (cabotage, compétence en matière d'infrastructures portuaires) pour mener à bien des actions concertées au niveau communautaire empêche l'examen d'une exploitation plus rationnelle des réseaux de transport terrestres. Par exemple, le développement des infrastructures portuaires le long des façades atlantique et méditerranéenne devrait être étudié dans une telle perspective comme dans celle du développement de certaines économies (par ex. Irlande).

- Développement des relations vers l'Irlande

- Etude sur le développement du transport maritime côtier.

### 6.1.2. Télécommunications et services télématiques

Le développement des services télématiques dépend largement d'un environnement réglementaire favorable et des normes assurant l'interopérabilité (voir infra les mesures restant à prendre). Il appartient aux acteurs économiques de profiter de cet environnement libéralisé pour créer les applications qui répondent à leurs besoins. Par contre, les Pouvoirs Publics peuvent stimuler un certain nombre d'applications concrètes qui permettent une meilleure gestion des affaires communautaires ou des domaines dans lesquels le rôle des pouvoirs publics est prépondérant. C'est dans ce contexte que la Commission préconise la réalisation des projets suivants qui sont classés en trois catégories : les applications, les services et la R & D.

#### 6.1.2.1. Les applications

**(a) Assurer le fonctionnement du marché intérieur**

La suppression des frontières physiques, techniques et fiscales entraîne de nouveaux besoins d'échanges d'informations entre les administrations et les opérateurs économiques afin d'assurer une gestion efficace de l'espace sans frontières dans une série de domaines (10). Il s'agit donc de mettre en place les réseaux de services télématiques nécessaires à la réalisation du marché intérieur, par ex: des systèmes d'échanges d'informations entre les institutions communautaires et en particulier avec les Etats membres dans le contexte du processus législatif, des procédures (par ex: les aides d'Etat), des systèmes de notification (par ex: la directive 83/189/CEE), des systèmes d'alerte etc... ainsi que des systèmes d'accès à l'information (banques de données etc...).
L'urgence requiert que toutes les administrations concernées des Etats membres et la Commission s'attellent immédiatement à cette tâche.

Les domaines jugés prioritaires par rapport à la réalisation de l'espace sans frontières sont :

(10) Com(90)473 5.10.1990

Archive of the European Commission

**i) le domaine douanier et la fiscalité indirecte:**

Le développement de systèmes informatiques dans ces domaines requiert des réseaux de communications permettant l'échange électronique de données et de messages entre la Commission et les Etats membres et entre les Etats membres eux-mêmes d'une part et les interfaces nécessaires pour échanger des données entre les administrations nationales et les opérateurs économiques et les banques de données centrales pour fournir l'information douanière et fiscale aux administrations et aux opérateurs d'autre part.

Certains projets sont déjà en cours mais beaucoup reste à faire. Les projets qui suivent sont indispensables en matière **douanière** :

* TARIC (tarif douanier commun): amélioration des bases de données et mise en place des interfaces nécessaires;

* Mise en place d'un système de communications avancé pour la gestion du TARIC, le contrôle des quotas, les renseignements tarifaires contraignants, l'assistance mutuelle et les échanges d'information;

* Développement du système SCENT pour la transmission électronique de messages relatifs à la lutte contre la fraude;

* Un système de contrôle du transit;

* Un système des contrôles à l'exportation.

En ce qui concerne le développement de systèmes informatiques dans le domaine de la **fiscalité indirecte**, les Etats membres vont devoir prendre, sur base des orientations dégagées par le Conseil en novembre 1990, les mesures nécessaires pour permettre l'échange de données informatisées par voie télématique et rendre ces systèmes opérationnels pour le 1er janvier 1993. Cela suppose la mise en place dans les plus brefs délais de :

* un réseau télématique pour assurer l'échange rapide d'information entre les administrations nationales pour la TVA;

* un système de contrôle pour le transfert des biens soumis à accises entre entrepôts;

* un système similaire au système SCENT pour les biens soumis à des taxes indirectes pour aider à la suppression ou à la détection de fraudes.

ii) **le domaine vétérinaire et phytosanitaire** :

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) vise à mettre en place un système intensif d'échanges d'informations entre la Commission, les administrations vétérinaires nationales et les unités d'inspection aux postes frontières pour accélérer les importations de viande et de produits à base de viande;

* **ANIMO** (Animal Moves Management System) est un système d'enregistrement et de surveillance de tous les déplacements d'animaux dans la Communauté en vue d'assurer la santé animale et du public. Il s'agit d'un système de gestion très important pour les services vétérinaires et il implique une intégration étroite de toutes les administrations concernées dans un système unique.

Historical Archive of the European Commission

* **FYSAN** (Système pour le suivi phyto-sanitaire) est un système destiné à surveiller les maladies des plantes dans les Etats membres en vue de contrôler ces maladies et d'améliorer la situation phytosanitaire en Europe.

**iii) la circulation des personnes**

Le Conseil européen a demandé l'établissement d'une Convention sur l'exercice des contrôles aux frontières externes de la Communauté. La mise en oeuvre de cette Convention supposera un échange important d'informations ente les administrations nationales concernées. Dès à présent, ce besoin est apparu dans le cadre de l'Accord de Schengen et se met en place, à cet effet, un système spécifique d'échanges d'informations (SIS), préfiguration d'un système à l'échelle communautaire. Bien que la compétence communautaire ne soit pas formellement reconnue, la Commission, compte tenu de l'expertise qu'elle a acquise dans l'exécution de différents programmes, est prête à apporter sa contribution à la mise en place de ces réseaux.

iv) **le domaine statistique** :

* Mise en place d'infrastructures de collecte de données statistiques (projets STATEL et STADIUM) avec les Instituts Nationaux de Statistique des Etats membres;

* Etudes des procédures à mettre en place dans les Etats membres pour l'élaboration et la transmission des données du commerce intracommunautaire vers les systèmes statistiques (Ex. projet COMEDI);

* Développement d'infrastructures pour la gestion, la diffusion et la mise en cohérence des informations de référence utilisées dans les systèmes statistiques (Ex. nomenclatures statistiques).

**Trois programmes existants** sont en cours de redéfinition pour prendre en considération les besoins les plus immédiats liés à la suppression des frontières. Ils offrent une expérience déjà bien établie d'une collaboration entre les administrations concernées et ont permis d'identifier les besoins les plus immédiats et les problèmes à résoudre. Il s'agit de:

- **INSIS** (au niveau des institutions communautaires et des Etats membres) qui requiert le renforcement de la participation active des administrations des Etats membres;

- **CADDIA** qui est directement lié à la gestion de l'espace sans frontières dans les domaines douanier, agricole et statistique;

- **TEDIS**, dont la seconde phase vient d'être adoptée par la Commission, qui offre aux acteurs économiques les moyens de développer des systèmes EDI paneuropéens intersectoriels concernant directement les administrations, les transports et les services financiers. Les succès de Tedis auprès des entreprises révèlent un peu plus les retards généralement accusés par les administrations dans ce domaine.

Historical Archives of the European Commission

**b) Amélioration des systèmes de gestion de la circulation routière promue dans le cadre du programme DRIVE :**

Le concept IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), développé par le DRIVE Infrastructure Group afin de résoudre les problèmes de circulation routière, a déjà servi de base à deux initiatives concrètes :

(i) Projet **POLIS** lancé en décembre 1989 par plusieurs villes d'Europe visant à développer des systèmes de gestion du trafic urbain (en vue de réduire la congestion et les risques d'accident): études de faisabilité en cours, projets pilote en 1991 et mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

(ii) Projet **CORRIDOR** lancé en septembre 1990 visant à développer des systèmes de gestion du trafic interurbain (prioritairement dans les zones de congestion). Etudes de faisabilité à lancer en 1991. Projets pilotes prévus en 1992 en vue d'une mise en oeuvre à partir de 1994. Faisabilité financière à étudier à la lumière des bénéfices socio-économiques et environnementaux.

**(c) Les systèmes transeuropéens de paiement**

Sur base des orientations de la Commission, études techniques de faisabilité visant à stimuler par les acteurs concernés la création de réseaux transeuropéens dans le domaine des systèmes de paiement et la réalisation d'interconnexions entre centres de compensation existants (1991).

(d) **Annuaire électronique européen pour le téléphone**

Etude de faisabilité juridique et technique (1991).

(e) **Soutien au développement du marché de l'information**

Projets pilotes (1990) concernant l'interconnexion des systèmes d'information sur le fret routier et l'intégration des bases de données relatives aux normes (programme IMPACT).

**6.1.2.2. Le développement de nouveaux services**

- Développement du réseau numérique à intégration de services (RNIS) sur la base de la recommandation du Conseil sur l'introduction coordonnée du RNIS dans la Communauté européenne. 18 pays de la CEPT, incluant tous les Etats membres, ont maintenant signé un Memorandum of Understanding prévoyant de mettre en place la première phase de la recommandation du Conseil d'ici à 1993 sur la base des normes européennes de télécommunications développées par l'ETSI.

- Définition de projets pilotes sur base des résultats des travaux du Forum des utilisateurs européens du RNIS.

- Développement de services de télécommunications mobiles sur base des recommandations du Conseil et de directives visant la réservation de fréquences en ce qui concerne le téléphone cellulaire (GSM), le téléphone numérique sans fil (DECT) et les services de radiomessagerie (ERMES).

- Mise en place de nouveaux services de télécommunications par satellites conformément aux propositions contenues dans le Livre Vert sur les communications par satellites.

Historical Archives of the European Commission

6.1.2.3. Recherche et développement

(i) Les systèmes télématiques d'intérêt général

Le programme cadre de recherche et de développement (1990-1994) offre, dans le contexte du **programme spécifique en cours de discussion au Conseil sur les systèmes télématiques d'intérêt général la possibilité de définir les besoins nouveaux et les problèmes techniques**, la recherche des solutions à ces problèmes et la mise en oeuvre de projets pilotes dans les domaines de la coopération administrative (systèmes nerveux européens), des transports, de la formation et de la médecine.

(ii) La gestion des transports

- Programme cadre de recherche et développement : étude ATLAS et programme DRIVE;

- En dehors du cadre communautaire (Eureka), développement du projet PROMETHEUS.

(iii) Développement des liaisons à large bande

- Réaliser le programme RACE destiné à définir les scénarios de référence, à assurer la prénormalisation et à évaluer les applications pilotes (échéance 1995).

- Mise en place du réseau METRAN (Managed European Transmission Network) dans le cadre du Memorandum of Understanding de la CEPT en cours d'adoption à la suite de la communication de la Commission sur les autoroutes électroniques (COM(88)341).

6.1.3. Les interconnexions énergétiques

C'est aux opérateurs économiques qu'il appartient de définir les projets et leur viabilité économique. La Commission considère qu'un certain nombre de projets à l'étude ou en cours présente un intérêt communautaire élevé, soit qu'ils visent à étendre le réseau existant à de nouveaux Etats membres, soit qu'ils contribuent à renforcer la sécurité d'approvisionnement et l'exploitation optimale des capacités de production. A ce stade, deux domaines d'application prioritaires ont été identifiés.

6.1.3.1. Les interconnexions électriques

- Interconnexion République d'Irlande / Royaume-Uni (1995)
- Interconnexion Grèce / Italie (1993)
- Renforcement des interconnexions (1991-1995):
  - * France vers Espagne et Portugal
  - * France vers Allemagne, Belgique, Italie, Suisse;
  - * Italie vers Autriche et Suisse;
  - * Allemagne vers Pays-Bas, Danemark et Autriche
- Renforcement des interconnexions intérieures en Allemagne, France, Belgique et Pays-Bas (1991-1995).

6.1.3.2. Les interconnexions gazières

- Introduction du gaz naturel en Grèce (1993) et au Portugal (1994);

Historical Archive of the European Commission

- Interconnexions Irlande / Royaume-Uni (1993), France / Espagne-Portugal;

- Projets "Midal" entre Emden et Ludwigshafen (Allemagne) et "Zeepipe" (Belgique) destinés à ouvrir de nouvelles voies de pénétration au gaz norvégien (1991-1993);

- Trois projets en Allemagne pour interconnecter les nouveaux Länder (1991-1993).

- Interconnexions Belgique / Allemagne; Allemagne / Danemark; Danemark / Norvège ("Scanpipe") et Royaume-Uni / Continent.

- Renforcement du gazoduc Transmed (Italie-Tunisie - 1992);

- Interconnexion Italie continentale - Corse - Sardaigne;

- Interconnexion Espagne - Maroc (1995).

### 6.1.4. La formation professionnelle

La plupart des projets ci-dessous font appel à des services télématiques. Toutes les actions de recherche et de développement technologique prévues par le troisième programme-cadre de recherche et développement (1990-1994) prévoient comme mesures d'accompagnement des actions de formation dont certaines seront réalisées en réseau. Ceci s'applique en particulier au programme spécifique "capital humain et mobilité".

#### 6.1.4.1. Echanges d'information et bases de données.

Les projets proposés concernent tous l'amélioration des échanges d'information à l'échelle communautaire en vue d'assurer la transparence des systèmes de formation, la valorisation des expériences et l'amélioration des méthodes utilisées. Les liens avec les services télématiques sont évidents.

- Développement du réseau Eurydice et de ses capacités de traitement et de transfert d'information entre les Etats;

- Mise en place d'un réseau de même nature sur les systèmes de formation professionnelle en liaison avec le CEDEFOP;

- Développement du réseau électronique EURYCLEE entre les centres de formation initiale et continue pour des échanges d'information et de données entre les professeurs et les élèves dans toutes les langues communautaires;

- Création ou extension des réseaux de bases de données nationales sur les cours de formation, les formations de haut niveau et aux technologies avancées et les programmes de recherche;

- Organisation d'une banque de données accessible en direct pour les organisations publiques et privées sur la correspondance des qualifications professionnelles;

- Mise en place d'un réseau télématique pour les échanges et les bourses des programmes ERASMUS et COMETT, ainsi que les bourses de chercheurs (une bourse des bourses);

Historical Archives of the European Commission

- Création d'une banque de données de demandes de partenariats d'entreprises pour les différentes actions transnationales de formation en liaison avec les programmes COMETT, EUROTECNET et FORCE.

**6.1.4.2. Systèmes d'enseignement à distance.**

- Organiser en réseau les pôles dynamiques de l'enseignement à distance qui sont apparus dans les différents programmes communautaires de formation;

- Réaliser des projets pilotes conjoints et en réseau exploitant pleinement les nouvelles technologies de l'information et de la communication;

- Développer les systèmes d'enseignement et de formation à distance transnationaux qui ont été expérimentés soit sur une base sectorielle, soit sur une base géographique;

- Stimuler le développement de programmes de télévision pour l'éducation et la formation.

## 6.2. Mesures pouvant accélérer l'émergence de réseaux transeuropéens

### 6.2.1. L'élaboration de schémas directeurs.

Il s'agit d'une méthode de travail, valable pour les transports, les télécommunications et l'énergie.

Elle consiste à réunir tous les acteurs concernés par un réseau et à rechercher le schéma du réseau le plus approprié à l'échelle de la Communauté pour toutes les parties concernées, tout en cherchant à identifier les difficultés pouvant affecter la réalisation du réseau, sur le plan technique comme sur le plan réglementaire ou administratif.

Cette méthode doit pouvoir être accompagnée de la réalisation d'études approfondies sur les problèmes identifiés, et notamment d'études de faisabilité réalisées à l'initiative conjointe des Etats concernés et de la Commission. Le financement communautaire de telles études se justifie particulièrement dans ce cas.

### 6.2.2. Mise en place rapide des réglementations nécessaires à l'émergence des réseaux transeuropéens

Des mesures réglementaires déjà proposées ou devant être proposées sont encore nécessaires pour assurer le développement des réseaux transeuropéens dans des conditions satisfaisantes.

Toutes ces mesures sont destinées à créer un cadre juridique favorisant à la fois la prestation de services, l'établissement des entreprises et la libre circulation des marchandises, conditions essentielles à la mise en place et au fonctionnement des réseaux transeuropéens.

La liste de ces mesures est reprise en annexe à cette Communication.

### 6.2.3. Le renforcement des programmes de normalisation

Les besoins de normalisation européenne apparaissent considérables si l'on veut assurer à terme l'intégration des infrastructures. Cette tâche essentielle est déjà bien entamée mais demande à être renforcée sous l'impulsion de tous les acteurs

Historical Archive of the European Commission

concernés. Les conséquences suivantes doivent être relevées : la charge de travail qui devrait en résulter pour les organismes européens de normalisation renforce encore la nécessité de décentralisation au travers des organismes associés (ASB) favorisant la pré-normalisation (cfr l'exemple d'Edifact Board pour l'EDI ou de l' AECMA pour l'industrie aéronautique) avec la pleine participation des industriels concernés; d'autre part les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de prendre en considération d'éventuels besoins supplémentaires de financement.

Dans tous les domaines concernés, la normalisation statistique devrait également être renforcée (concepts, méthodes et définitions).

**6.2.3.1. En matière de transports**

- Transport aérien

  * établissement des spécifications techniques concernant les équipements destinés au contrôle aérien et pour l'accès aux marchés publics.

- Transport ferroviaire

  * normalisation à effectuer sur base de la directive "nouvelle approche" pour les matériels et les infrastructures du réseau à grande vitesse.

- Transport combiné

  * Normalisation des containers

  * Initiatives à prendre à la suite des travaux du groupe à haut niveau (juin 1991).

- Transport maritime

  * Normalisation résultant de la directive d'harmonisation technique à proposer.

**6.2.3.2. En matière de télécommunications et de services télématiques.**

Le développement rapide des technologies dans ce domaine impose un rythme soutenu de normalisation et une adaptation permanente des programmes conduits par les organismes européens de normalisation et en particulier l'ETSI. A titre d'exemples, on peut relever les besoins de normalisation suivants :

- Courrier électronique : définition des dernières spécifications techniques;

- Définition d'une masse critique de messages EDI conformes à la norme internationale EDIFACT;

- Videotex :

  * Définition des protocoles d'accès du videotex au RNIS

  * Définition des normes videotex de la 2ème génération

- RNIS :

  * achèvement de la normalisation en cours

  * normes nécessaires pour assurer la migration des applications

Historical Archives of the European Commission

- Satellites : accélérer le travail de normalisation de l'ETSI concernant les équipements de télécommunications par satellites.

- Radiocommunications mobiles : stimulation de la production des normes pertinentes pour les nouveaux systèmes mobiles.

**6.2.3.3. En matière douanière et fiscale.**

Les administrations nationales sont à des niveaux différents de développement dans ce domaine. Il est donc difficile d'assurer l'uniformité de traitement nécessaire au bon fonctionnement du marché intérieur. Les mesures nécessaires à assurer une application uniforme des règles communautaires par les Etats membres devront recevoir un haut degré de priorité dans les mois à venir. Au minimum, la compatibilité des systèmes doit être assurée, ce qui implique :

* une étude immédiate sur l'étendue des problèmes et les recommandations pour les résoudre;

* le développement de messages électroniques normalisés pour l'échange de données utilisant la norme EDIFACT;

* le développement de codes normalisés pour utilisation par tous les Etats membres;

* dans la perspective du développement des échanges avec l'AELE et les pays d'Europe centrale et orientale, la participation au programme PHARE et aux négociations en cours pour assurer la compatibilité requise.

**6.2.3.4. En matière énergétique.**

- Normes des équipements et qualité des produits.

**6.2.4. L'octroi d'une déclaration d'intérêt européen**

L'intérêt d'une déclaration d'intérêt européen est apparu au cours des contacts que la Commission a eus avec les milieux économiques et particulièrement bancaires.

Cette déclaration pourrait être octroyée selon une procédure communautaire à déterminer, dans des cas bien déterminés et limités en nombre, à un réseau transeuropéen ou à un projet appartenant à un réseau transeuropéen afin de mobiliser les investisseurs potentiels.

Les conditions d'octroi devraient être sévères et ne viser que des projets bien définis et économiquement viables, contribuant au développement de la Communauté et ayant fait l'objet d'études indépendantes de faisabilité et d'impact environnemental positives.

Les conséquences d'une telle déclaration pourraient être triples : (i) réduire l'incertitude politique affectant tout grand projet d'infrastructure par l'engagement qu'elle comporte; (ii) faciliter l'accès au financement sans entraîner une contribution financière automatique de la Communauté; (iii) assurer les investisseurs que la coordination et la coopération administrative nécessaires sont soutenus au plus haut niveau.

Historical Archives of the European Commission

La procédure d'octroi et les modalités de consultation devront être précisées.

**Une telle déclaration pourrait être valide pour tous les types de réseaux ou de projets transeuropéens.**

Cette approche vient de trouver une concrétisation, sous la forme d'une "déclaration d'utilité européenne", dans le programme d'action dans le domaine de l'infrastructure de transport (1990-1992) adopté le 20 novembre 1990 par le Conseil.

6.2.5. Une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens avec tous les acteurs.

Au cours de l'audition du 8 octobre 1990, les principaux représentants de l'industrie européenne ont déploré l'absence d'une réflexion intégrée sur les besoins et les évolutions des réseaux européens.

**Cette réflexion devrait être menée à l'échelle continentale** afin de prendre en considération les besoins d'interconnexions avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale avec lesquels de nombreux projets de coopération de la Communauté sont en cours de développement, ainsi que leur prolongement vers les pays méditerranéens.

Cette **réflexion doit permettre** :

- l'analyse de l'évolution à long terme des besoins de réseaux : ceci suppose la disponibilité de statistiques satisfaisantes et d'analyses prospectives solides;

- l'identification de la nature et de la configuration optimale des réseaux à mettre en place;

- l'implication de toutes les parties concernées par la réalisation concrète de ces réseaux.

**L'organisation chargée d'une telle mission d'étude devrait être indépendante des autorités politiques et pouvoir s'autofinancer après une période de démarrage.** Elle devrait constituer une enceinte de réflexion à laquelle toutes les parties intéressées et représentatives (pouvoirs publics, utilisateurs, producteurs, consommateurs) pourraient participer. Il est particulièrement important d'impliquer dès le début des réflexions les principaux acteurs qui seront directement liés à l'exploitation des réseaux transeuropéens (par ex: pour les industries à caractère maritime, cela signifie la construction navale, les fabricants d'équipements, les transporteurs maritimes, les responsables d'infrastructures portuaires et ceux des autres modes de transport, les chargeurs).

Historical archive of the European Commission

## 6.3. Les interventions financières potentielles

La mise en oeuvre et l'application des mesures horizontales citées dans la section précédente devraient favoriser l'émergence de réseaux transeuropéens, la mobilisation de ressources financières indépendantes et l'ajustement des circuits financiers.

En ce qui concerne le financement public et la Communauté en particulier, les solutions suivantes sont à envisager pour aider à surmonter les trois difficultés identifiées précédemment : financement d'études de faisabilité, insuffisance de rentabilité risquant de conduire à un chaînon manquant, financement de projets à caractère transeuropéen dans les régions périphériques visant à réduire l'éloignement de ces régions et à assurer la cohésion.

6.3.1. Les instruments budgétaires.

La Communauté pourrait, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, accorder aux réseaux transeuropéens une priorité de financement pour :

- l'exécution d'études de faisabilité de projets d'intérêt européen s'inscrivant dans la logique des réseaux transeuropéens;

- l'octroi de prêts pour des projets dont la rentabilité est très différée dans le temps;

- des contributions budgétaires aux projets sous la forme la plus appropriée (soutiens directs, bonifications d'intérêts, etc...)

Par ailleurs, il est rappelé que les politiques structurelles contribuent substantiellement à la réalisation de cet objectif dans le cadre et les limites des missions qui leur sont propres.

**L'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992 pourrait donner l'occasion de renforcer le caractère prioritaire de la réalisation des réseaux transeuropéens.**

6.3.2. Les instruments de prêts BEI et CECA

* La **BEI est prête à poursuivre et à étendre le plus largement possible son action en faveur du financement des réseaux transeuropéens**, dans le cadre de la mission qui lui a été confiée par l'article 130 du Traité CEE. Cela signifie d'une part qu'elle est disposée à participer, comme par le passé, au financement proprement dit de tels projets en exerçant une influence mobilisatrice sur les milieux financiers. Cela implique aussi qu'elle pourrait faciliter leur émergence et leur développement en intervenant, compte tenu de son expérience, par des initiatives appropriées, dès le stade des études préparatoires ou en contribuant à la mise en place du montage financier optimal. Ce rôle pourrait s'exercer en étroite collaboration avec les acteurs intéressés, en particulier la Commission.

* Les prêts **CECA** doivent également **servir au financement de réseaux transeuropéens** dans les limites permises par cet instrument.

## CONCLUSIONS

Le programme présenté par la Commission requiert un suivi permanent de la part de la Commission et du Conseil. Il requiert également des orientations politiques précises de ce dernier et en tout premier lieu l'adoption d'un programme d'actions. C'est pourquoi la Commission propose au Conseil d'adopter le projet de résolution ci-joint et en application de cette résolution, de lui faire les propositions appropriées et un rapport régulier sur l'évolution des travaux.

Historical Archives of the European Commission

## ANNEXE 1 : MISE EN PLACE DU CADRE REGLEMENTAIRE

Liste des mesures réglementaires proposées ou devant être proposées qui sont nécessaires pour assurer le développement et l'exploitation des réseaux transeuropéens.

### 1. Mesures générales

Certaines mesures de portée générale sont applicables à plusieurs des domaines concernés :

- Mise en oeuvre des directives pour la passation des marchés publics, en particulier dans les secteurs des télécommunications, des transports et de l'énergie;

- Présentation et adoption de la directive sur la protection des données.

- Propositions relatives à la validité contractuelle et légale des messages électroniques.

- Adoption du statut de la société européenne.

- Proposition de directive fiscale relative à un régime de prise en compte par les entreprises des pertes subies par leurs établissements stables et filiales situés dans d'autres Etats membres.

### 2. Dans le domaine des transports

(i) La majorité des mesures réglementaires dans ce domaine visent le régime du cabotage qui doit être introduit pour tous les modes (transport routier de marchandises et de voyageurs, transport combiné, transport fluvial et maritime). Les propositions sont sur la table du Conseil et doivent être adoptées au plus tôt.

(ii) Des mesures de nature technique sont envisagées afin d'assurer l'interopérabilité, notamment pour :

- le transport ferroviaire

  * A proposer par la Commission : directive "nouvelle approche" sur les exigences essentielles pour assurer la compatibilité des technologies et des infrastructures des trains opérant sur les liaisons à grande vitesse.

- le transport maritime

  * Proposition de directive d'harmonisation technique pour les équipements de navires (11)

(iii) D'autres mesures concernent l'instauration d'une concertation communautaire dans le domaine des infrastructures de transport aérien et de transport maritime (12)

---

(11) Com(89)266
(12) Com(88)577 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

**3. Dans le domaine des télécommunications**

- Elaboration et adoption des directives d'application de la directive ONP du 28 juin 1990 (6), notamment dans les domaines suivants :

  . lignes louées;
  . services de transmission de données par commutation de paquet et par commutation de circuit;
  . réseau numérique à intégration de services;
  . services de téléphonie vocale;
  . services télex;
  . services mobiles, le cas échéant;
  . sous réserve d'études supplémentaires, nouveau type d'accès aux réseaux et accès au réseau à large bande;

- Harmonisation des procédures de déclaration et d'autorisation pour la prestation de services sur le réseau public de télécommunications en vue d'établir les conditions dans lesquelles la reconnaissance mutuelle des déclarations et des autorisations sera assurée;

- Préparation d'orientations réglementaires concernant les radiocommunications pour les mobiles;

- Elaboration et adoption des mesures visées par le Livre Vert du 14/11/1990 sur les télécommunications par satellites, notamment dans les domaines suivants :

  . la reconnaissance mutuelle des agréments pour les équipements terminaux de communications par satellites;
  . la reconnaissance mutuelle des autorisations pour le réseau de satellites uni-directionnels et bi-directionnels;
  . l'harmonisation des conditions relatives à la fourniture d'un réseau ouvert pour la connexion des réseaux de terminaux de satellites;
  . l'harmonisation des techniques futures déjà identifiées de transmission pour la diffusion par satellites à l'intention du grand public.

**4. Dans le domaine de l'énergie.**

- Mise en oeuvre effective des directives sur le transit;

- Conclusions des réflexions sur l'accès des tiers aux réseaux;

- Etudes et propositions sur la levée des obstacles administratifs et juridiques à la mise en place d'interconnexions;

- procédures de concertation sur l'optimisation de la gestion des réseaux.

Historical Archives of the European Commission

ANNEXE 2

**CONCOURS COMMUNAUTAIRES EN FAVEUR DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE BASE (FEDER)**

**CADRES COMMUNAUTAIRES D'APPUI (CCA) DES REGIONS DE L'OBJECTIF 1 (1989-1993)**

**En millions ECUS**

| | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS | | | | | INFRASTRUCTURES TELECOM+STAR | INFRASTRUCTURES ENERGIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ROUTES AUTOROUTES | RAIL | PORTS | AEROPORTS | AUTRES | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

Financements de la BEI (prêts individuels et crédits sur prêts globaux) dans la Communauté, en faveur de réseaux d'intérêt communautaire (1)

(montants en millions d'écus)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Réseaux d'intérêt communautaire | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transport | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| . Rail | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| . Route | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| . Infrastructures portuaires | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| . Infrastructures aéroportuaires | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| . Centres intermodaux | | 83.1 | 16.4 |
| . Transports urbains | | 35.5 | 35.5 |
| Télécommunications | 269.8 | 1568.4 | 817.0 |
| Transport et distribution d'énergie | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Ensemble des réseaux | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transport | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| . Rail | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| . Route | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| . Infrastructures portuaires | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| . Infrastructures aéroportuaires | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| . Centres intermodaux | | 83.2 | 16.4 |
| . Transports urbains | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| . Autres | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Télécommunications | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transport et distribution d'énergie | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total de l'activité dans la Communauté | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) non compris 578 millions pour des réseaux localisés en Yougoslavie :
- transport d'électricité : 92 millions
- lignes de chemin de fer : 124.3 millions
- autoroute : 361.7 millions

Historical Archives of the European Commission

## PROJET DE RESOLUTION DU CONSEIL SUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS.

**LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,**

Vu le Traité instituant la Communauté économique européenne,

Considérant que le Conseil européen (Strasbourg en décembre 1989 et Dublin en juin 1990) a demandé que des "lignes directrices" sur les réseaux transeuropéens soient arrêtées avant la fin de 1990 et que le Conseil a demandé à la Commission, par sa Résolution du 22 janvier 1990 *, de lui soumettre dans ce même délai un programme de travail et des propositions de mesures appropriées;

Considérant que la mise en place de l'espace sans frontières et la réalisation des libertés de circulation des personnes, des biens et des services requièrent des réseaux transeuropéens de transports, de télécommunications, d'énergie et de formation professionnelle pour permettre au marché intérieur de déployer tous ses effets bénéfiques;

Considérant que la réalisation de réseaux transeuropéens reliant également les régions périphériques au centre de la Communauté contribuera à la cohésion économique et sociale de la Communauté;

Considérant que les réseaux transeuropéens doivent aussi être conçus dans la perspective du développement harmonieux des relations de la Communauté avec les pays de l'AELE et les pays de l'Europe centrale et orientale, et en tenant compte de leur prolongement vers les pays méditerranéens;

Considérant que l'examen effectué par la Commission au cours de l'année 1990, avec l'aide des Etats membres et des opérateurs économiques, a démontré les insuffisances des réseaux existants et la nécessité d'une plus grande concertation pour la conception et l'exploitation optimale des réseaux de demain;

Considérant que les raisons de ces insuffisances ont été identifiées et qu'il convient de les éliminer en prenant les mesures appropriées telles que proposées par la Commission sous la forme d'un programme d'action communautaire;

Considérant qu'il convient que le Conseil adopte ce programme;

Considérant qu'il appartient à la Commission de présenter les propositions complémentaires nécessaires à la mise en oeuvre de ce programme;

Considérant que le programme d'action communautaire ainsi adopté doit faire l'objet d'un rapport annuel de la Commission sur sa mise en oeuvre;

---

* JOCE C 27 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

**ADOPTE LA PRESENTE RESOLUTION :**

1. Le Conseil affirme que, au vu du **constat effectué par la Commission** dans son rapport, la réalisation de l'espace sans frontières intérieures, voulu par l'article 8 A du Traité CEE, doit s'accompagner de la mise à disposition des citoyens, des entreprises et des administrations, de réseaux réellement transeuropéens, c'est-à-dire interconnectés et interopérables dans les domaines des transports, des télécommunications, de l'énergie et de la formation professionnelle.

2. Le Conseil estime que les insuffisances actuelles justifient **la mise en oeuvre immédiate d'un programme d'actions.** En conséquence, il **adopte le programme proposé par la Commission,** qui s'articule autour de trois éléments complémentaires et indissociables: **des projets prioritaires** choisis en fonction de leur contribution au fonctionnement du marché intérieur et au renforcement de la cohésion économique et sociale, des **mesures générales** destinées à faciliter l'émergence, la réalisation et l'exploitation optimale des réseaux transeuropéens, et des **mesures financières.**

3. En ce qui concerne **les projets prioritaires,** sans préjudice des travaux en cours ou décidés, le Conseil invite la Commission à faire les propositions complémentaires pour la mise en oeuvre de ces projets et insiste plus particulièrement, en vue de la réalisation du marché intérieur, sur **les principes suivants.**

3.1. Dans le domaine des **transports,** le bon fonctionnement du marché des transports requiert une **approche multimodale de l'ensemble des modes de transport** permettant l'utilisation optimale des infrastructures et par la même occasion contribuant au renforcement de la protection de l'environnement. Il invite la Commission à poursuivre ses travaux dans les différents secteurs identifiés dans sa communication;

3.2. Dans le domaine des **télécommunications et des services télématiques,** il invite la Commission à prendre, **avant la mi-1991,** en s'appuyant sur les programmes existants, notamment INSIS et CADDIA, **les initiatives permettant la mise en place des réseaux de services télématiques nécessaires au fonctionnement du marché intérieur,** en particulier par l'interconnexion des systèmes d'information des administrations publiques concernées; il invite par ailleurs la Commission à assurer, dans les meilleurs délais, la mise en oeuvre du programme spécifique de recherche sur les systèmes télématiques d'intérêt général, dès son adoption, pour renforcer les performances des réseaux de services télématiques.

3.3. Dans le domaine **énergétique,** en vue de parachever le marché intérieur et dans la perspective d'une Charte européenne de l'énergie, il invite la Commission à examiner avec les parties concernées **comment les réseaux peuvent être mieux développés et exploités** à l'échelle continentale pour assurer l'utilisation optimale des capacités de production et renforcer la sécurité d'approvisionnement de la Communauté;

3.4. Dans le domaine de **la formation professionnelle,** il invite la Commission à promouvoir avec les Etats membres et les parties concernées **l'interconnexion des différents réseaux existants** entre tous les acteurs de la formation professionnelle afin de produire tous leurs effets multiplicateurs dans l'ensemble de la Communauté et les autres pays européens.

4. En ce qui concerne **les mesures de portée générale**, et dans le respect du principe de subsidiarité, le Conseil souhaite qu'elles contribuent à créer un environnement favorable à la création de réseaux transeuropéens par tous les acteurs concernés.

4.1. Le Conseil estime que les **mesures réglementaires nécessaires**, énumérées par la Commission en annexe à sa Communication, pour assurer **l'interopérabilité des réseaux et la prestation de services transeuropéens** doivent être adoptées et mises en oeuvre sans délai ou être proposées rapidement par la Commission.

4.2. Le Conseil invite la Commission, en coopération étroite avec toutes les parties intéressées, à procéder à:

- l'établissement régulier, dans la forme la plus appropriée, de **schémas directeurs** de réseaux transeuropéens dans les domaines des transports, des télécommunications et de l'énergie;

- l'établissement d'un **programme annuel de normalisation européenne** nécessaires pour assurer l'interopérabilité des réseaux et ayant pour effet d'empêcher l'élaboration de nouvelles normes nationales divergentes;

- la **collecte de toutes les données nécessaires** pour évaluer les besoins de réseaux et les difficultés techniques et financières affectant leur émergence en vue d'alimenter les travaux précités.

- **l'établissement d'études de faisabilité** permettant d'identifier les projets d'intérêt européen;

4.3. Le Conseil accueille favorablement le principe d'une **déclaration d'intérêt européen** et invite la Commission à lui **faire des propositions** pour la mise en place d'une procédure communautaire qui permettrait d'accorder une telle déclaration à des projets spécifiques.

5. En ce qui concerne **les mesures financières**, le Conseil estime que les projets doivent être rentables et rappelle qu'il entend **privilégier le financement privé** en créant les conditions les plus favorables pour l'émergence, la réalisation et l'exploitation des réseaux transeuropéens à cette fin. Il considère **cependant** que **des interventions publiques demeurent indispensables** dans un certain nombre de cas, bien identifiés par la Commission. Ces interventions communautaires revêtent un caractère additionnel. Ceci n'empêche pas que la Communauté accorde, dans le cadre des disponibilités budgétaires et dans le respect des perspectives financières, une **priorité de financement aux réseaux transeuropéens.** Ce **caractère prioritaire pourrait être renforcé** lors de l'établissement de nouvelles perspectives financières pour la période après 1992.

**6. Il invite enfin la Commission à :**

6.1. lui présenter dans le courant de l'année 1991 les **propositions appropriées** permettant la réalisation des demandes précitées;

6.2. lui soumettre **annuellement un rapport sur la mise en oeuvre des réseaux transeuropéens.**

Archive of the European Commission

**Glossaire des abréviations, sigles et autres termes utilisés dans le rapport final par ordre alphabétique**

AECMA - Association Européenne des Constructeurs d'Equipments Aéronautiques

AELE - Association Européenne de Libre Echange

AIM - Action communautaire dans le domaine des technologies de l'information et des télecommunications appliquées à la santé - Informatique Avancée en médecine - Action exploratoire.

ANIMO - Système de Gestion du mouvement des animaux

ASB - Organisme de normalisation associée

ATLAS - Contrôle du trafic aérien/ Système air-sol

BC-NET - Réseau européen de coopération et de rapprochement des entreprises

BEI - Banque Européenne d'Investissement

CADDIA - Coopération pour l'automatisation des Données et de la Documentation concernant les Importations/Exportations et l'Agriculture

CEAC - Conférence Européenne de l'Aviation Civile

CECA - Communauté Européenne de l'Acier et du Charbon

CEDEFOP - Centre Européen de la Formation Professionelle

CEPT - Conférence européenne des administrations des Postes et des Télécommunications

CLCA - Comité de Liaison des Constructeurs Automobiles

COMETT - Programme d'action communautaire d'éducation et formation en matière de Technologies

CORRIDOR Coopération dans le domaine de l'informatique appliquée aux problèmes routiers des régions

CSCE - Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe

DECT - Projet Téléphone numérique sans fil

DELTA - Développement de l'apprentissage en Europe par l'emploi des Technologies avancées

DRIVE - Infrastructure routière spécifique à la sécurité des véhicules en Europe

EDI - Echange de Données Informatisées

Historical Archives of the European Commission

**EDIFACT** - Norme internationale pour l'Echange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport

**ENS** - Systèmes nerveux européens

**ERASMUS** - Programme d'action de la Communauté européenne en matière de mobilité des étudiants

**ERMES** - Système paneuropéen de télé-appel public terrestre

**ERT** - Table Ronde des Industriels Européens

**ETSI** - Institut de Normes Européennes de Télécommunications

**EUREKA** - Agence européenne pour la coordination de la recherche

**EURET** - Programme spécifique de recherche et de développement technologique dans le domaine des transports (1990-1993)

**EUROCONTROL** Organisation européenne de contrôle du trafic aérien

**EUROFORM**- Programme d'initiative communautaire (fonds social) pour la formation professionnelle

**EUROTECNET** Programme d'action dans les domaines des nouvelles technologies et de la formation professionelle

**EURYCLEE**- Réseau des centres nationaux d'information sur les nouvelles technologies de l'information et l'éducation dans les Etats membres de la Communauté européenne

**EURYDICE**- Réseau informatique sur l'éducation dans la Communauté européenne

**FEDER** - Fonds européen de développement régional

**FIEC** - Fédération des industries européennes de la construction

**FORCE** - Programme de Formation Professionelle Continue

**FYSAN** - Système pour le suivi phyto-sanitaire

**GSM** - Groupe Spécial Mobile (Téléphone cellulaire)

**IMPACT** - Plan d'action pour la création d'un marché des services de l'information

**INSIS** - Système d'information interinstitutionel des Communautés européennes

**INTERREG**- Programme d'initiative communautaire (FEDER, FSE, FEOGA Orientations) concernant les régions transfrontalières

**IRIS** - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

**LINGUA** - Action pour promouvoir l'enseignement et l'apprentissage des langues étrangères

**METRAN** - Réseau européen de transmission

Historical Archives of the European Commission

**ONP** - Fourniture d'un réseau ouvert de télécommunications

**PCRD** - Programme-cadre de recherche et développement

**PETRA** - Programme d'action pour la formation et la préparation des jeunes à la vie d'adulte et professionelle

**PHARE** - Plan d'action pour une aide coordonnée à la Pologne et à la Hongrie - Pologne-Hongrie aide à la reconstruction économique.

**PHARE** - Projet EUROCONTROL sur la liaison entre systèmes de contrôle au sol et systèmes de gestion embarqués.

**POLIS** - Promotion des Liaisons Opérationnelles à intégration de services (informatique appliquée au transport urbain)

**PROMETHEUS** Programme pour un système de circulation européenne d'une haute efficacité et sécurité

**RACE** - Programme de recherche et développement sur les technologies avancées de communications en Europe

**REGEN** - Programme d'initiative communautaire (FEDER) concernant des interconnexions énergétiques

**RNIS** - Réseau numérique à intégration de services

**SCENT** - System Customs Enforcement Network

**SCIENCE** - Plan de stimulation des coopérations internationales et des échanges nécessaires aux chercheurs européens (1988-1992)

**SHIFT** - Système de contrôle sanitaire des importations en provenance des pays tiers aux postes de contrôle frontaliers (projet SHIFT)

**SIS** - Système d'Information Schengen

**STAR** - Programme communautaire relatif au développement de certaines régions défavorisées de la Communauté par un meilleur accès aux services avancés de télécommunications.

**TARIC** - Tarif douanier commun

**TEDIS** - Programme communautaire relatif au transfert éléctronique de données à usage commercial, qui utilise les réseaux de communication

**TELEMATIQUE** Programme d'initiative communautaire (FEDER) concernant l'accès aux services avancés de télécommunications

**UNICE** - Union des Confédérations de l'Industrie et des Employeurs d'Europe

**VSAT** - Very Small Aperture Terminals (satellites)

Historical Archives of the European Commission

ISSN 0254-1491

COM(90) 585 final

# DOCUMENTS

**FR** **15**

Historical Archives of the European Commission

N° de catalogue : CB-CO-90-661-FR-C
ISBN 92-77-67656-6

| PRIX DE VENTE | jusqu'á 30 pages: 3,50 ECU | chaque 10 pages en plus: 1,25 ECU |
|---|---|---|

Office des publications officielles des Communautés européennes
L-2985 Luxembourg

# KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(90) 585 endg.

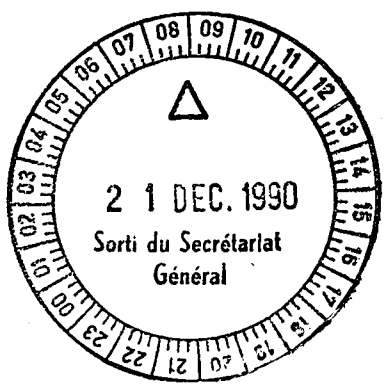
Brüssel, den 10 . Dezember 1990

## AUF DEM WEG ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

## EIN GEMEINSCHAFTLICHES AKTIONSPROGRAMM

**Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Parlament**

Historical Archives of the European Commission



INHALT

Seite

Einleitung.....3.

1. ARBEITSRAHMEN.....4.

1.1 Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat.....4.
1.2 Durchführung der Ratsentschließung.....5.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION.....5.

2.1 Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen.....6.
2.2 Probleme bei der Teilung der Verantwortungen.....6.
2.3 Der Beitrag der Gemeinschaft.....7.

3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE.....8.

3.1 Die geographische Dimension.....8.
3.2 Die inhaltliche Ausgestaltung.....9.

4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN.....10.

5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR..11.

5.1 Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit.....12.
5.2 Der Rechts- und Verwaltungsrahmen.....13.
5.3 Die wettbewerbspolitische Dimension.....14.
5.4 Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Entwicklung der Infrastrukturnachfrage und entsprechender Infrastrukturen.....15.
5.5 Die Tragweite der Finanzierungsprobleme.....16.

6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS : VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH, HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN.....18.

6.1 Vorrangig Projekte nach Anwendungsbereich.....18.
6.2 Die Maßnahmen zur möglichen Beschleunigung der europäisch weiten Netze.....28.
6.3 Die möglichen finanziellen Interventionen .....31.

ANHANG 1 : Rechtliche Begleitmaßnahmen.....33.
ANHANG 2 : Beitrag EFRE.....35.
ANHANG 3 : Beitrag EIB.....36.
ENTWURF ENTSCHLIESSUNG DES RATES.....37.
Glossar.....40.

Historical Archive of the European Commission

Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur

**Ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm**

**Einleitung**

Der Binnenmarkt, der sich aufgrund der Leitlinien des Kommissionsweißbuchs vom Juni 1985 und der Vorschriften der Einheitlichen Europäischen Akte auf dem Wege der Vollendung befindet, wird seine volle wirtschaftliche und soziale Wirkung nur dann entfalten, wenn für den freien Waren-, Dienstleistungs-, Kapital- und Personenverkehr in einem Raum ohne Binnengrenzen die notwendigen transeuropäischen Netze (materielle Infrastrukturen, Dienstleistungen und Regelungen) bestehen.

Diese Notwendigkeit stellt sich insbesondere in den **vier Bereichen Verkehr, Telekommunikation, Energie und Berufsbildung.** Die mit den Mitgliedstaaten im Laufe des Jahres 1990 durchgeführten Vorarbeiten haben weitgehend bestätigt, daß die fehlenden transeuropäischen Netze ein akutes Problem darstellen. Die einmalige Befragung der interessierten Wirtschaftskreise im Oktober letzen Jahres hätte im übrigen ausgereicht, um jeden diesbezüglichen Zweifel auszuschalten. In dieser Frage sind nämlich alle der einhelligen Ansicht, daß die Vorteile des großen Marktes sowohl von einem günstigen Rechts- und Verwaltungsrahmens auch von Infrastrukturen und Dienstleistungen abhängen, die die Freizügigkeit wirkungsvoll gewährleisten.

Die Kommission hat dem Rat im Juli 1990 bereits einen Zwischenbericht übermittelt[1]. **Sie ist nun in der Lage, eine Mitteilung in Form eines gemeinschaftlichen Aktionsprogramms für die Verwirklichung der transeuropäischen Netze vorzulegen.**

Diese Mitteilung entspricht den Wünschen des Europäischen Rats von Straßburg (Dezember 1989) sowie des Europäischen Rats von Dublin (Juni 1990) und der Ratsentschließung vom 22. Januar 1990[2].

Nachdem a) die Gründe dargelegt werden, warum der Aufbau europaweiter Netze Priorität erlangen sollte, b) die Merkmale der Unzulänglichkeiten bei den Infrastrukturen herausgearbeitet werden, c) die Bedeutung der Umweltdimension dargelegt wird, d) die prinzipiellen Hindernisse für den Aufbau europaweiter Netze entfaltet und e) die finanziellen Probleme analysiert werden, schlägt die Kommission vor :

- ein Aktionsprogramm, welches die Realisierung vorrangiger Netze oder Projekte umfaßt, die Annahme von finanziellen Leitlinien sowie eine Reihe von allgemeinen Begleitmaßnahmen, die den Aufbau europaweiter Netze beschleunigen sollen ;

- eine Ratsenschließung für die Annahme dieses Aktionsprogramms

(1) KOM(90)310 vom 19.7.1990
(2) ABl. Nr. C 27 vom 6.2.1990

## 1. ARBEITSRAHMEN

### 1.1. Das der Kommission vom Rat übertragene Mandat

Die Idee einer dringenden Denkübung über ein prioritäres Aktionsprogramm ist von den Gemeinschaftsorganen wiederholt angesprochen worden.

1.1.1. Nachdem sich die Minister im zweiten Halbjahr 1989 Gedanken über die Europäischen Infrastrukturnetze gemacht hatten, bezeichnete der Europäische Rat (Dezember 1989 und Juni 1990) dieses Thema als einen Gegenstand von europäischem Interesse und organisierte dementsprechend die weiteren Arbeiten:

> **"Besonderer Vorrang müßte dem Ausbau und der Verknüpfung transeuropäischer Netze eingeräumt werden, und zwar insbesondere im Bereich der Kontrolle des Luftraums, der Verbindung der wichtigsten Ballungsgebiete in der Gemeinschaft durch Breitband-Telekommunikationsnetze, der hochleistungsfähigen terrestrischen Verbindungen sowie im Bereich der Energieverteilung. Der Europäische Rat ersucht die Kommission, geeignete Maßnahmen vorzuschlagen und dabei die Möglichkeit zu berücksichtigen, diese Maßnahmen unter besondere Beachtung der Randgebiete im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt auf die gesamte Gemeinschaft auszudehnen".**

An diese Schlußfolgerungen erinnerte am 26. Juni 1990 der Europäische Rat in Dublin, der darum gebeten hat, " daß vor Ende des Jahres 1990 Leitlinien erlassen werden".

1.1.2. Die Kommission nahm bereits im Dezember 1989 eine Mitteilung unter dem Titel "Auf dem Weg zu einer europäischen Infrastruktur: Ziele und Anwendungsmöglichkeiten"(3) an, in der sie die Probleme im Zusammenhang mit der Anpassung der Infrastrukturen an die neue Dimension des Gemeinschaftsmarktes darlegte und die Ansicht vertrat, "daß der Entwicklung eines transeuropäischen Netzes im Bereich Transport, Energie, Telekommunikation und Bildung eine besondere Bedeutung beigemessen werden muß. Berücksichtigt werden müssen dabei die Kommuniktionsfähigkeit und die Möglichkeit der Verbindung untereinander".

1.1.3. Vor dem Hintergrund der Schlußfolgerungen des Europäischen Rates und der Kommissionsmitteilung forderte der Rat (Januar 1990) die Kommission für die vier von ihr vorgeschlagenen Anwendungsbereiche auf,

> **"ihm vor Ende 1990 - unbeschadet der Arbeitsaufteilung im Rat je nach Zusammensetzung - ein Arbeitsprogramm und Vorschläge für geeignete Maßnahmen zu unterbreiten und dabei die Möglichkeit einer Ausdehnung dieser Aktionen auf die gesamte Gemeinschaft zu berücksichtigen..... Die Kommission wird im Laufe des ersten Halbjahres 1990 einen ersten Zwischenbericht vorlegen".**

(3) KOM(89)643 vom 18.12.1989

Historisches Archiv der Europäischen Kommission

1.2. Durchführung der Ratsentschließung.

Die Kommission hat im Laufe des Jahres 1990 auf drei Ebenen Informationen und Reaktionen gesammelt und insbesondere auf der Grundlage des Zwischenberichts vom Juli 1990 den Infrastrukturbedarf in den vier Anwendungsbereichen veranschlagt. Hierbei stützte sie sich:

- auf die Mitgliedstaaten im Rahmen einer aus einzelstaatlichen Koordinatoren bestehenden Diskussionsgruppe, deren Bildung vom Rat beantragt worden war. Die Gruppe hat auf Initiative der Kommission sechs Sitzungen gehalten. Die einzelstaatlichen Koordinatoren haben nicht nur an diesen Sitzungen teilgenommen, sondern darüber hinaus sehr häufig schriftliche Beiträge vorgelegt, die für die weiteren Arbeiten und besonders für das Herausarbeiten der Projekte sehr nützlich waren (insbesondere Frankreich, das Vereinigte Königreich, Spanien, Griechenland, Portugal, Irland, die Niederlande und Dänemark);

- auf die beteiligten Wirtschaftsträger, im wesentlichen also auf die europäischen Verbände, die die von den transeuropäischen Netzen als Anbieter oder Nachfrager betroffenen Industrie- und Dienstleistungssektoren am ehesten repräsentieren. Diese Wirtschaftskreise wurden das ganze Jahr über konsultiert und insbesondere anläßlich einer informellen Anhörung am 8. Oktober 1990 in Anwesenheit der Kommissionsdienststellen und der einzelstaatlichen Koordinatoren;

- auf die in den Sondergremien der Gemeinschaft durchgeführten Arbeiten über die Schaffung oder Verbesserung der transeuropäischen Netze. Diese vom Rat in den vier Anwendungsbereichen beschlossenen und zum Teil noch nicht abgeschlossenen Arbeiten dienen dazu, den bereits durchgeführten oder bevorstehenden Maßnahmen soweit Rechnung zu tragen, daß Überschneidungen vermieden werden.

2. VORTEILE DER GEMEINSCHAFTSDIMENSION

Infrastrukturprognosen für den Raum ohne Binnengrenzen müssen sich auf den Infrastrukturbedarf des künftigen Binnenmarkts stützen. Die gemeinschaftliche Veranschlagung dieser Infrastrukturnachfrage besteht aber nicht lediglich in einer Addition des auf einzelstaatlicher Ebene veranschlagten Infrastrukturbedarfs. Das Subsidiaritätsprinzip erlaubt es, die Gemeinschaftsdimension besser zu erkennen, dies gilt auch für die an der Konzeption und Realisierung beteiligten Wirtschaftsträger. Diese bietet im übrigen zahlreiche Vorteile, die zur Entstehung transeuropäischer Netze beitragen können. Diese Feststellung entspricht auch der im Dokument "Europe 2000: les perspectives de développement du territoire communautaire"(4) dargestellten Situation, derzufolge der Druck auf einen abgeschotteten und anfälligen europäischen Raum zunimmt und ein in sich geschlossener Bezugsrahmen geschaffen werden muß, der Informationen über die Entwicklung der gesamten Gemeinschaft liefert.

2.1. Die Errichtung des Raums ohne Binnengrenzen erzeugt eine dringende Nachfrage nach europäischen Netzen

(4) KOM(90)544 vom 16.11.1990

Im Weißbuch vom Juni 1985 wurde die Verwirklichung der vier Grundfreiheiten als Ausgangspunkt für ein umfassendes und ausgewogenes Konzept in allen beteiligten Sektoren gewählt. Inzwischen wird generell die Auffassung vertreten, daß die wirtschaftlichen Wirkungen der tatsächlichen Umsetzung dieser Grundfreiheiten weitgehend von Infrastrukturen abhängen, die im Hinblick auf einen stärkeren Zusammenhalt die Möglichkeit zu leichterer Kommunikation, zu Zeitersparnis und zur Überwindung geographischer Entfernungen bieten.

Nur durch eine engere wechselseitige Verbindung aller Komponenten des Gemeinschaftsraums wird es nämlich möglich sein, umfassend an der Gemeinschaftsdimension mitzuwirken und an den von der Aufhebung der Grenzen erwarteten Gewinnen teilzuhaben.

Für diese Notwendigkeit sprechen vier weitere Gründe:

- die voraussehbare und zum Teil bereits eingetretene Zunahme des von materiellen, technischen und bald auch steuerlichen Schranken befreiten innergemeinschaftlichen Handels **(volumenmäßiger Effekt)**;

- die notwendig gewordene Anpassung der bestehenden Infrastrukturen und Dienstleistungen an die neue Marktdimension durch Schaffung der erforderlichen Verbindungen **(Vernetzungserfordernis)**;

- die unbedingte Berücksichtigung der Gemeinschaftsdimension bei der Konzipierung und Entwicklung der künftigen Infrastrukturnetze **(dimensionaler Effekt)**;

- das wachsende Erfordernis von qualitätsorientierten Dienstleistungen für den gesamten europäischen Raum **(Qualitätserfordernis)**.

- die Notwendigkeit einer Annäherung aller Bestandteile des Gemeinschaftsraums **(Kohäsionserfordernis)**.

## 2.2. Probleme bei der Teilung der Verantwortungen

### 2.2.1 Die Aufgabe der öffentlichen Hand

Infrastrukturen wurden aus Kompetenzgründen von jeher auf nationaler oder regionaler Ebene geplant und entwickelt, was aus gemeinschaftlicher Sicht zu einer Fragmentierung der Infrastrukturnetze geführt hat. Aufgrund der neuen Marktdimension aber müssen diese Infrastrukturnetze nun in einen über den europäischen Kontinent hinausgehenden Gemeinschaftsrahmen gestellt werden. Die erforderliche infrastrukturelle Integration setzt voraus, daß auf jeder (lokalen, regionalen, nationalen, gemeinschaftlichen...) Entscheidungsebene die anderen Entscheidungsebenen berücksichtigt werden, sofern die Projekte dies rechtfertigen. **Dies muß aber eine verstärkte Konzertierung der Entscheidungsträger auf den verschiedenen politischen Ebenen nach sich ziehen.** Diese Konzertierung muß in den entsprechenden Gremien optimiert und so funktionell wie möglich gestaltet werden.

Historical Archives of the European Commission

### 2.2.2. Die Verantwortung der Wirtschaftsträger

Obwohl die öffentliche Hand bei der Planung und häufig auch bei der Verwirklichung von Infrastrukturen eine tragende Rolle spielt, darf doch die in zunehmenden Maße wichtige Rolle der Wirtschaftsträger bei der Initiierung und Realisierung von Infrastrukturprojekten nicht übersehen werden. Die technologisch bedingte wachsende Diversifizierung des Angebots weckt immer mehr das Interesse der Wirtschaftsträger. Dieses Interesse steht aber in unmittelbarer Beziehung zur Entwicklung entsprechender Märkte, setzt also damit ein verstärkte Beteiligung der Benutzer voraus. Der neue Begriff der "Servicegebühren", der besagt, daß der Benutzer durchaus bereit ist, für Qualitätsleistungen zu zahlen, dürfte dieser Tendenz noch Aufwind geben, weil auf diese Weise die private Infrastrukturfinanzierung erleichtert wird.

Die Entwicklung transeuropäischer Netze hängt also gleichermaßen von der Einzelinitiative unabhängiger Wirtschaftsträger und von der Eigeninitiative der öffentlichen Hand ab. Ein Beweis hierfür ist im übrigen die häufig zu beobachtende partnerschaftliche Zusammenarbeit beider Ebenen.

### 2.3. Der Beitrag der Gemeinschaft

Die gemeinschaftsweite Berücksichtigung der Infrastrukturprobleme bietet mehrere entscheidende Vorteile. Die Befragung der Wirtschaftsträger hat aber gezeigt, daß diese Vorteile gegenwärtig nicht hinreichend genutzt werden. Die Gemeinschaft kann nämlich:

- dank einer globalen Sichtweise helfen festzustellen, welche bestehenden oder geplanten Projekte von Gemeinschaftsinteresse sind;
- die optimale Nutzung der bestehenden Netze fördern;
- die Annahme von Normen fördern, die die Interoperabilität zwischen den Netzen gewährleisten
- die gemeinsame Vorlage grenzüberschreitender Projekte fördern;
- die Aufstellung von Leitschemata für eine mittel- und langfristige Strategie der Infrastrukturentwicklung und die optimale Nutzung des europäischen Raums fördern;
- eine stärkere Berücksichtigung des mit Blick auf den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt notwendigen Gleichgewichts zwischen den zentralen und peripheren Gebieten der Gemeinschaft fördern;
- die wirtschaftliche Auswirkung der Infrastrukturnetze auf die durch sie erschlossenen Regionen erhöhen;
- bei der Rentabilitätsanalyse der Projekte dem Interesse dieser Projekte für die gesamte Gemeinschaft Rechnung tragen;
- einen Koordinierungsrahmen für die zur Veranschlagung des Netzbedarfs notwendigen Statistiken bieten;

Historical Archives of the European Commission

- den Blick für die Perspektive öffnen, daß sich die Gemeinschaftsnetze auf den europäischen Kontinent, insbesondere auf die EFTA-Länder und Osteuropa erstrecken und ebenso eine Verlängerung in dritte Mittelmeerländer ermöglichen;

- neue Synergien zwischen den Regionen verschiedener Staaten und zwischen verschiedenen Industriesektoren fördern;

- zur Finanzierung von Projekten von gemeinsamem Interesse mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Instrumente beitragen oder eine solche Finanzierung vervollständigen.

## 3. DIE GEOGRAPHISCHE DIMENSION UND DIE INHALTLICHE AUSGESTALTUNG DER TRANSEUROPÄISCHEN NETZE

### 3.1. Die geographische Dimension

Vorrangiges Ziel sind Infrastrukturnetze, die dem schnell wachsenden innergemeinschaftlichen Handel im Zuge der Vollendung des Binnenmarktes gerecht werden. Im Rahmen dieser Priorität, **die zunächst einmal die Infrastrukturen im Hoheitsgebiet der Gemeinschaft betreffen, ist darauf zu achten, daß ein besseres Gleichgewicht zwischen den zentralen und den peripheren Gebieten** der Gemeinschaft hergestellt wird, damit die Randgebiete ebenfalls von den Vorteilen des Binnenmarkts profitieren. Ein ausgedehnteres und engmaschigeres Infrastrukturnetz wirkt sich auf den für die Randgebiete und die zentralen Gebiete der Gemeinschaft gleichermaßen wichtigen Zusammenhalt aus.

Die Infrastrukturprobleme beschränken sich aber naturgemäß nicht auf den Gemeinschaftsraum. **Die infrastrukturelle Integration ist ein Gebot, das für den gesamten europäischen Kontinent gilt:**

- Die Ausdehnung der Grundsätze der Freizügigkeit auf die **EFTA-Länder**, über die gegenwärtig verhandelt wird, setzt voraus, daß die gemeinschaftlichen Infrastrukturprojekte auf diese Ausdehnung zugeschnitten sind. Die akuten **Transitprobleme zwischen Österreich und der Schweiz** im Verkehrs- und im Energiesektor bedürfen aus dieser Sicht einer noch dringenderen Aufmerksamkeit.

- Die neuesten Entwicklungen in den **mittel- und osteuropäischen Ländern**, die ihren Niederschlag in zunehmend hochgesteckten Vereinbarungen finden, sind Grund genug, um den enormen Infrastrukturbedarf dieser Länder im Hinblick auf ihre Integration mit der Gemeinschaft und den EFTA-Ländern zu befriedigen. Die jüngsten Orientierungshilfen der Kommission hinsichtlich einer "Europäischen Energiecharta", die mit dem niederländische Memorandum während des Europäischen Rates in Dublin vorgelegt und während des Pariser KSZE-Gipfels präzisiert wurden, sind in diesem Kontext zu sehen. Darüberhinaus ist die geographische Lage Jugoslawiens von besonderer Bedeutung für den Transitverkehr und die Energiebeförderung.

  Im übrigen wird die Entwicklung der Beziehungen mit **dritten Mittelmeerländern** die Erforschung von Möglichkeiten der Interoperabilität erfordern, insbesondere im Energie und Telekommunikationsbereich.

Historisches Archiv der Europäischen Kommission

### 3.2. Die inhaltliche Ausgestaltung

Die Gemeinschaft sollte sich stärker mit mehreren wichtigen Aspekten der transeuropäischen Netze befassen und hierbei alle integralen Bestandteile eines Netzes berücksichtigen: die Übertragungs- und Umschalteinrichtungen, wie Streckenführung und Knotenpunkte, die Terminals, den im Rahmen der Infrastruktur angebotenen Service sowie den Rechts- und Verwaltungsrahmen. Die im Laufe der Arbeiten festgestellten Infrastrukturmängel deuten darauf hin, daß **die transeuropäischen Netze in vier Hauptrichtungen entwickelt werden müssen:**

#### 3.2.1. Erhöhte europäische Nutzung der bestehenden Netze

Die bestehenden einzelstaatlichen Infrastrukturnetze wurden nicht für den heutigen bedeutenden Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen, was zur Folge hatte, daß einerseits Verbindungen fehlen und andererseits Vorschriften diesem Warenverkehr entgegenwirken.

* Die Zunahme des innergemeinschaftlichen Handels setzt daher voraus, daß die in den **bestehenden Infrastrukturnetzen fehlenden Bindeglieder eingesetzt und Engpässe überwunden werden.** Hier müssen die bestehenden Netze miteinander verbunden oder neue Netze angelegt werden.

* Sollen diese Netze optimal genutzt werden, so müssen **prohibitive einzelstaatliche Regelungen abgeschafft** und gegebenenfalls eine harmonisierte Regelung erlassen werden.

* Die historisch bedingten unterschiedlichen Wirtschaftsstrukturen innerhalb der Gemeinschaft müssen durch das Bemühen um eine **kohärente und möglichst komplette Installation der Infrastrukturnetze** im gesamten Gemeinschaftsgebiet ausgeglichen werden. Dies ist insbesondere wichtig für den Bereich der Gasversorgung, für bestimmte Verkehrsträger (Autobahn, Schiene) und die Telekommunikationsdienste.

#### 3.2.2. Konzipierung der Netze von morgen

Die technologischen Entwicklungen und die zunehmende Internationalisierung des Handels stellen die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten vor die Aufgabe, **die Netze von morgen in allen Anwendungsbereichen durch Zusammenarbeit und gegenseitige Absprache zu entwickeln.** Dieser Grundsatz gilt ebenso für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen im Eisenbahnverkehr und den Beziehungen zwischen dem See- und dem Landverkehr wie für die Breitbandverbindungen, die Flugsicherung,den Energieaustausch und die Bildung. Die Entwicklung von Vernetzungsmöglichkeiten mit den mittel- und osteuropäischen Ländern gehört praktisch ebenfalls in dieses Konzept.

#### 3.2.3. Die Kommunikationsknoten

Die Bedeutung der Knotenpunkte in den transeuropäischen Netzen muß erst noch in einen europäischen Kontext gestellt werden. Denkt man an die künftigen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen den großen Städten Europas (Intercity-Netze) und an die Entwicklung des kombinierten Verkehrs (Umschlagterminals), so kommt den **Knotenpunkten in den Personen- und Güterverkehrsnetzen eine herausragende Bedeutung zu.**

Historical Archives of the European Commission

### 3.2.4. Förderung des Service an den Endverbraucher

Infrastrukturen als solche sind nur sinnvoll, wenn gleichzeitig ein Service angeboten wird. Dieser **Service muß ebenso wie die Infrastrukturen transeuropäisch angelegt sein und den Bedürfnissen der Benutzer optimal Rechnung tragen.** Hierfür sind möglicherweise ein auf diese Dimension zugeschnittenes Management oder ein spezifischer Service notwendig (z.B. Reservierungssysteme, Fakturierungssysteme, Tarifierung, Berücksichtigung der anderen Sprachen, Energietauschbörsen).

## 4. DER UMWELTPOLITISCHE ASPEKT DER MATERIELLEN INFRASTRUKTUREN

Die Infrastrukturen zur Schaffung transeuropäischer Netze werfen grundsätzlich keine anderen Probleme als bei der Konzipierung und Realisierung aller materiellen Infrastrukturen auf, insbesondere im Verkehrs- und im Energiesektor. **Hierfür sind im wesentlichen die Mitgliedstaaten und ihre Gebietskörperschaften verantwortlich, auch wenn der Umweltschutz eine Komponente der anderen Gemeinschaftspolitiken darstellt.**

Um die Verantwortungen in diesem Bereich zu teilen, kann die **Gemeinschaft allgemeine von den Mitgliedstaaten zu befolgende Grundsätze aufstellen** und eingehende Überlegungen anstellen:

* Die **Richtlinie des Rates 85/337/EWG**(5) hat einen allgemeinen Gemeinschaftsrahmen geschaffen, um zu gewährleisten, daß **die natürliche Umwelt bei nationalen und regionalen Infrastrukturvorhaben durch eine UmweltVerträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen oder privaten** Projekten berücksichtigt wird. (Diese Richtlinie könnte demnächst auf andere Politiken, Programme und Pläne wie die regionalen Entwicklungsprogramme, die staatlichen Wirtschaftsprogramme und Raumordnungspläne ausgedehnt werden).

* Da zwischen der durch Verkehrsballungen entstehenden Umweltbelastung und der Verwirklichung einer Infrastruktur gewählt werden muß, durch die diese Belastung beseitigt werden soll, die aber gleichzeitig ernste Problem für das soziale Leben (Wohnen, Arbeiten) mit sich bringen und Schäden in der bebauten und natürlichen Umwelt verursachen kann, hat sich die Kommission eingehend mit dem Thema **Umwelt und Verkehr** befaßt. Grundsätzliche Voraussetzung für den Umweltschutz ist, daß bei der Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und möglichen Verkehrssystemen neue Kriterien angewandt werden. Deshalb beabsichtigt die Kommission ein Leitschema für eine langfristige multimodale Infrastruktur (erlaubt den Wechsel der Transportträger ohne technische Probleme) aufzustellen. Außerdem meint sie, daß die von den Städten im Bereich der Verkehrskontrolle und der Verwaltung der städtischen Räume ergriffenen Initiativen von verschiedenen Stellen aus beobachtet und bekannt gemacht werden müssen.

* Im **Energiesektor** ist besonders die grenzüberschreitende Vernetzung der einzelnen Stromsysteme für die Umwelt problematisch. Paradoxerweise stellen nämlich gerade die Überlandleitungen eine visuelle Belastung dar, die sich immer schwieriger akzeptieren läßt. Dabei ist die Schaffung eines transeuropäischen Verbundsystems durch die Installation derartiger Leitungen das beste Mittel, um die bestehenden Produktionskapazitäten optimal zu nutzen und die umweltbelastenden atmosphärischen Emissionen herabzusetzen. Folglich müssen die wirkungsvollsten Lösungen, die gleichzeitig am umweltverträglichsten sind, gewählt werden. Diese Wahl müßte gleichzeitig besser erklärt werden.

(5) ABl. Nr. L 175 vom 5.7.1985

Historical Archive of the European Commission

* Die für die europaweiten Verkehrs- und Energienetze vorgeschlagene **Lösung muß einen bedeutenden Beitrag zum Umweltschutz leisten.** Wird nämlich einer Lösung der Vorzug gegeben, die die verschiedenen Verkehrsträger und die Energieverbindungen auf Gemeinschaftsebene integriert, dann wird die politische Wahl auf eine optimale Nutzung der im Gemeinschaftsgebiet verfügbaren Infrastrukturen gelenkt.

## 5. DIE HINDERNISSE AUF DEM WEGE ZU EINER EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR

Warum die heutigen Infrastrukturnetze unzureichend oder gar inexistent sind, erklärt sich aus dem **Zusammenspiel fünf verschiedener Hindernisse.** Ohne eine tatkräftige, konzertierte politische Aktion wird keines dieser Hindernisse von selbst verschwinden. Die Hindernisse lassen sich im wesentlichen auf Probleme fehlender Kommunikationsfähigkeit, auf einen unzureichenden Rechts- und Verwaltungsrahmen, auf wettbewerbspolitische Sachzwänge und auf das generelle Fehlen einer umfassenden Infrastrukturvision auf Gemeinschaftsebene infolge unzulänglicher Statistiken zurückführen. Obwohl das Finanzierungsvolumen kein eigentliches Problem darstellt, trägt doch die kombinierte Wirkung der vorerwähnten Hindernisse nicht gerade zu einer einfachen Lösung der Frage der Finanzierung der transeuropäischen Netze bei.

### 5.1. Die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Kommunikationsfähigkeit

Die Arbeiten im Telekommunikations- und im Verkehrssektor zeigen, daß die **Fragmentierung der Infrastrukturen und deren auf den nationalen Rahmen zugeschnittene Verwaltung zu Hindernissen bei der grenzüberschreitenden Erbringung von Dienstleistungen führen.**

Die fehlende Kommunikationsfähigkeit zwischen den verschiedenen von den Mitgliedstaaten geschaffenen Infrastrukturen hat zur Folge, daß diese beim Überschreiten der Grenzen keinen Anschluß finden und weder gleichzeitig noch nacheinander funktionieren. Somit können sie dem Benutzer auch keinen zusammenhängenden, ausreichenden und preisgünstigen Servie bieten. Diese Schwierigkeiten beeinträchtigen sowohl die entsprechenden Einrichtungen und Anlagen als auch das Serviceangebot.

Der Dienstleistungserbringer, der die Infrastrukturen mehrerer Länder benutzen möchte, wird mit einer Vielzahl von Verwaltungen und einer auf unterschiedlichen Grundlagen beruhenden Tarifstruktur konfrontiert.

Im Telekommunikationsbereich sind die Haupthindernisse administrativer und tariflicher Natur. Besonders in diesem Bereich will die Kommission erreichen; daß die Betreiber ihre Tarife auf der Basis reeller Kosten ausrichten können, welches zu Preissenkungen nach Abschaffung der Binnenkontrollen führen dürfte. Sie hat die Absicht, im Laufe der ersten Hälfte 1991 eine Mitteilung über diese Tarifstrukturprobleme herauszugeben.

Besonders flagrant im Blick auf den Binnenmarkt sind die fehlenden europaweiten Telematikdienste, denkt man an so grundlegende Dienste wie die elektronische Post und Videotex.

Archive of the European Commission

Im Anschluß an das **Grünbuch der Kommission über Telekommunikation** wurden wichtige Maßnahmen getroffen, um für die Telekommunikationsnetze grundlegende Sicherheitsanforderungen festzulegen das geschah besonders mit der Richtlinie über die Schaffung eines offenen Telekommunikationsnetzes(6) (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) und die Durchführung eines Normungsprogramms durch eine zu diesem Zweck gegründete neue Einrichtung (ETSI) auf europäischer Ebene zu gewährleisten.

Ein neues **Grünbuch für den Bereich der Satellitenkommunikation**(7) untersucht insbesondere die Maßnahmen, die die Interoperabilität der Telekommunikationsnetze durch Satelliten garantieren werden.

In manchen Bereichen wie dem Videotex stoßen sich grenzüberschreitende Anwendungen nicht nur an der gleichzeitigen Existenz verschiedener technischer Normen, sondern auch und vor allem an einzelstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, deren Unvereinbarkeit für diese Anwendungen entwicklungshemmend sind. Im Mobilfunksektor, wo die Inkompatibilität der von den einzelnen Staaten gewählten Techniken den Benutzer zwingt, für jeden nationalen Dienst eine anderes Endgerät zu kaufen, wird die gegenwärtige Ausarbeitung harmonisierter Normen mit einer effizienten Durchsetzung im Rahmen neuer Investitionen einhergehen müssen. Es ist vorgesehen, diese europaweiten Dienste wie folgt einzuführen : 1991 : Videotext, Ende 1992 : Funkmelder und drahtlose Telephone.

Im übrigen stellt sich die Frage, ob die **Normungsarbeiten** schnell genug vorankommen, um die Kompatibilität der Telekommunikationsnetze der Gemeinschaft innerhalb einer für die Errichtung des Binnenmarkts vernünftigen Zeit zu gewährleisten. Hiermit stellt sich also gleichzeitig die Frage, ob genügend in der Gemeinschaft Ressourcen verfügbar sind.

Im **Verkehrssektor** haben die Arbeiten über die technische Kompatibilität im **Bereich der Schiene** anläßlich der umfassenderen Arbeiten über die Hochgeschwindigkeitsverbindungen gezeigt, wie umfangreich hier die Aufgabe angesichts der Vielzahl nationaler Normen ist. Sie sind ein typisches Beispiel dafür, welche Situationen vermieden werden sollten.

Jedenfalls schien der Gemeinschaft höchste Eile geboten, den gegenwärtig zu beobachtenden nationalen Entwicklungen einen Riegel vorzuschieben und ein hoch gestecktes Normungsprogramm in die Wege zu leiten, um die Kompatibilität der Infrastrukturen und Ausrüstungen zu gewährleisten.

Mit ähnlichen Zuständen wird im **kombinierten Verkehr** gerechnet, der im Laufe des Jahres 1991 im gleichen Umfange wie die Hochgeschwindigkeitsverbindungen bearbeitet werden soll.

Im Bereich der **Flugsicherung** bestehen in Europa 22 verschiedene, technisch inkompatibele Kontrollsysteme. Die hieraus resultierenden Grenzen im Luftraum sind mit dem von der Einheitlichen Europäischen Akte angestrebten Raum ohne Grenzen unvereinbar.

Daher müßte ein **technisches Normungsprogramm ausgearbeitet werden, an dem alle von diesen Infrastrukturen betroffenen Parteien mitwirken würden.** Dieses Programm müßte normalerweise verhindern, daß neue nationale Normen verabschiedet werden, und nur noch europäische Normen zulassen. In diesem Sinne spricht sich im übrigen die Kommission in ihrem jüngsten Grünbuch zur Entwicklung der europäischen Normung aus(8).

---

(6) Abl. L192 vom 24.07.1990
(7) KOM (90)490 vom 20.11.1990
(8) KOM(90)456 vom 8.10.1990

In zahlreichen Fällen tragen die Infrastrukturnetze nicht den Bedürfnissen des Benutzers Rechnung, was zu so schizophrenen Situationen wie der doppelten Kontrolle der Reisepapiere im internationalen Eisenbahnverkehr, zu fehlenden integrierten Reservierungssystemen oder einer drastischen Beschränkung der Auswahl

## 5.2. Der Rechts- und Verwaltungsrahmen

Erwähnenswert sind hier zwei wichtige Aspekte: einerseits die Regelungen, die die Freizügigkeit fördern, und die bessere Verwendung der Infrastrukturnetze; andererseits die Regelungen, die den Bau von Infrastrukturnetzen erschweren oder verteuern.

* Einerseits beeinträchtigen die **einzelstaatlichen Vorschriften** den freien Warenverkehr, die Niederlassungsfreiheit und den freien Dienstleistungsverkehr in der Gemeinschaft. Deswegen hat die Kommission im Juni 1985 in ihrem Weißbuch Maßnahmen vorgeschlagen, um diese Sektoren zu liberalisieren.

  Diese Maßnahmen betreffen ebenso alle Verkehrsträger (Luft-, Straßen-, Seeverkehr, Binnenschiffahrt, kombinierter Verkehr) wie auch den Telekommunikations- und den Energiesektor (Durchleitungsrechte für Strom und Gas).

  Viele dieser Maßnahmen wurden bereits vom Rat verabschiedet und werden nun umgesetzt. Andere werden noch im Rat erörtert und dürften demnächst angenommen werden (siehe Kapitel 6.2.2, S. ).

* Andererseits stehen der Schaffung europäischer Infrastrukturen wegen unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften erhebliche **rechtliche, administrative und steuerliche Schwierigkeiten** im Wege.

  Dies wird besonders deutlich am **Eurotunnel**-Beispiel: Der von Frankreich und dem Vereinigten Königreich geschlossene Vertrag sieht eine doppelte Konzession vor, und zwar eine Konzession nach französischem Recht für den im französischen Hoheitsgebiet gelegenen Tunnelteil und eine andere Konzession nach englischem Recht für den im englischen Hoheitsgebiet gelegenen Teil. Dieser Rechtsrahmen hat zufolge, daß alle Verfahren von den verschiedenen Gesellschaften in beiden Ländern zweimal durchgeführt werden müssen, nicht nur für den Bau und Betrieb des Tunnels, sondern auch bei allen Finanztransaktionen, wie bei der jüngsten Kapitalerhöhung der beiden Holdinggesellschaften Eurotunnel SA und Eurotunnel PLC. Der hieraus resultierende Arbeitsaufwand durch Verwaltungsgänge, Fristen, Aktenvorlagen, steuerliche Unterschiede usw. ist unübersehbar.

  Da gegenwärtig keine einheitliche europäische Gesellschaftsstruktur wie das von der Kommission vorgeschlagene Statut für eine europäische Aktiengesellschaft vorliegt, wird der Tunnel von getrennten juristischen Personen betrieben, die ihrer jeweiligen Gesetzgebung und ihrem jeweiligen Steuerrecht unterliegen.

  Die **Vielzahl der** von einem Mitgliedstaat zum anderen **unterschiedlichen Verwaltungsverfahren**, die befolgt werden müssen, um die für die Errichtung materieller Infrastrukturen notwendigen Genehmigungen zu erhalten, verzögern und verteuern im übrigen die Arbeit. Dies ist insbesondere bei der Finanzierung zu berücksichtigen.

Historical Archive of the European Commission

## 5.3. Die wettbewerbspolitische Dimension

Die Gemeinschaft funktioniert nach den Grundsätzen des freien Wettbewerbs.

Die öffentliche Hand spielt bei der Konzipierung und Realisierung der Verkehrs- und Bildungsinfrastrukturen nach wie vor eine tragende Rolle.

Durch die Trennung der reglementierenden Funktion von der Wirtschaftsfunktion die aus den Handlungen der Kommission hervorgeht, kann der Telekommunikationssektor für den Wettbewerb zugänglich gemacht werden.

Im Energiesektor (Strom und Gas) verfügt der Staat aufgrund der geltenden Vorschriften über eine nicht unerhebliche Einflußnahme im Rahmen der Tarifierung, der Investitionsgenehmigungen und des Wettbewerbsrechts.

Unter diesen Umständen läßt sich die Schwelle für Interventionen der öffentlichen Hand im Bereich der Infrastrukturen nicht genau festlegen. Hieraus ergeben sich folgende Konsequenzen:

- Da die Verantwortung sowohl bei der öffentlichen Hand als auch bei den Wirtschaftsträgern liegt, entsteht bei einer bestimmten Anzahl von nachgefragten Leistungen automatisch Wettbewerb, so daß staatliche Interventionen diesen Wettbewerb verfälschen können.

Diese Fragen werden zur Zeit intensiv im Telekommunikationssektor als Folge des Inkrafttretens der angenommenen Richtlinie im Rahmen des Grünbuchs über die Telekommunikation (siehe den Richtlinienentwurf über die gemieteten Linien) wegen der dort jüngst eingeleitenden Liberalisierung erörtert (vgl. Entwurf von Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln im Telekommunikationssektor gegenüber den öffentlichen Unternehmen mit Ausschließlichkeits- oder Sonderrechten).

Auch die anderen Bereiche müssen den Wettbewerbsregeln gehorchen: Die Zusammenarbeit der Stromerzeuger und Strombeförderer der Gemeinschaft im Hinblick auf eine (in jeder Hinsicht wünschenswerte) bessere Nutzung der Produktionskapazitäten darf z.B. nicht zu einer Ausschaltung des Wettbewerbs zwischen diesen Wirtschaftsträgern führen.

Im Verkehrssektor stellt sich dasselbe Problem sowohl innerhalb desselben Verkehrsträgers (Zusammenarbeit der Luftverkehrsgesellschaften, der Eisenbahngesellschaften, "Tour-de-Rôle"-System für die Binnenschiffer usw. ..) als auch in den verkehrsträgerübergreifenden Bereichen (z. B. Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße).
Im Finanzsektor setzt eine stärkere Integration der Zahlungssysteme voraus, daß die Teilnehmer an diesen Systemen zusammenarbeiten. Dies trifft beispielsweise für die Interoperabilität der Zahlungskarten zu. Die Kommission verweist in ihrem jüngsten Diskussionspapier[9] nachdrücklich auf die Möglichkeit für den Überweisungsverkehr, die bestehenden Clearingstellen miteinander zu verbinden. Realisierbar ist diese Möglichkeit aber nur durch Vereinbarungen zwischen den betreffenden Systemen; derartige Vereinbarungen unterlägen den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrages. Zur Schaffung transeuropäischer Netze in diesem Bereich müssen nicht nur der private Sektor, insbesondere die Kreditinstitute, aktiv werden, sondern müssen auch der Staat, insbesondere die Zentralbanken, die Möglichkeit erhalten, an diesen Systemen mitzuwirken und für ihr reibungsloses Funktionieren zu sorgen. Dies dürfte auch eine wichtige Aufgabe des künftigen Europäischen Zentralbanksystems sein.

(9) KOM(90)447 vom 26.9.1990

Der Wunsch nach einer größeren Integration der Infrastrukturnetze, die auf jeden Fall eine stärkere Zusammenarbeit der Wirtschaftsträger voraussetzt, kann also aufgrund der Anwendung der Wettbewerbsregeln, die notwendig ist, damit die auf der einen Seite erwirtschafteten Vorteile der Liberalisierung auf der anderen Seite nicht durch Absprachen oder neue unzulässige Monopole zunichte gemacht werden, nicht ins Uferlose wachsen. Mithin muß also ein **Gleichgewicht zwischen den beiden Geboten - Integration und Wettbewerb - gefunden werden,** damit die transeuropäischen Netze entstehen können, auf die der Binnenmarkt angewiesen ist.

### 5.4. Das Fehlen einer europäischen Gesamtübersicht über die Nachfrageentwicklung und die Förderung entsprechender Infrastrukturen.

Die Kommission hat wiederholt und in verschiedenen Bereichen auf die **Notwendigkeit einer Gesamtübersicht über die Entwicklung der europäischen Infrastrukturen und** - auf einer vorgelagerten Ebene - **über die Nachfrageentwicklung hingewiesen.** Immer noch aber werden die Infrastrukturen auf der Grundlage von Informationen konzipiert und realisiert, die der europäischen Dimension nur teilweise Rechnung tragen.

Auf diese Situation haben fast alle Wirtschaftskreise (unter anderem UNICE, ERT, CLCA, FIEC) im Rahmen der Anhörung vom 8. Oktober 1990 hingewiesen. Sie haben bedauert, daß eine Gesamtübersicht über den Infrastrukturbedarf, vor allem im Verkehrssektor, auf europäischer Ebene fehlt.

Im Telekommunikationssektor ist beispielsweise erwähnenswert, daß die Kommission ein europäisches ISDN-Verbraucherforum geschaffen hat, um die Nachfrage zu fördern und den Druck auf die Wirtschaftsträger zu verstärken.

Wegen der durch die neue Dimension des Gemeinschaftsmarkts bedingten qualitativen Veränderung **müssen auch die Strukturen für die Konzipierung der Infrastrukturen unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips neu definiert** werden.
Zu diesem Zweck:

- müssen erstens **sachgerechtere und zuverlässigere statistische Meßinstrumente** zur Verfügung stehen, was bedeutet, daß in bezug auf Methodik, Normung und Instrumentarium geeignete statistische Informationssysteme geschaffen werden müssen. Diese Systeme müssen sich auf transeuropäische Telematiknetze stützen, um deren Entwicklung man sich ebenfalls bemüht. Das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften bietet sich selbstverständlich zur Koordinierung dieser Maßnahmen an;

- müssen zweitens die **Hauptfaktoren** berücksichtigt werden, die aufgrund der **Vollendung des Binnenmarkts Konsequenzen** für die Entwicklung des Gemeinschaftsraums nach sich ziehen. Dies hat die Kommission in einem dem Rat erst kürzlich vorgelegten ersten diesbezüglichen Zwischenbericht getan, dem Ende 1991 ein vollständiger Bericht folgen wird.

Historical Archives of the European Commission

Angesichts der umfangreichen Veränderungen im Zuge der Verwirklichung des Binnenmarkts und der raschen Integrationsentwicklung auf dem europäischen Kontinent dürften diese Versuche zur Herstellung eines Zusammenhalts aber wahrscheinlich nicht ausreichen.

### 5.5. Die Tragweite der Finanzierungsprobleme

#### 5.5.1. Die Voraussetzungen für die private Finanzierung

Nach den bisherigen Analysen stellt das Finanzierungsvolumen offensichtlich kein Haupthindernis bei der Errichtung der transeuropäischen Netze dar. Die gegenwärtige Öffnung der Finanzmärkte dürfte im übrigen zu einer Mobilisierung der Finanzkräfte beitragen. Die Finanzkonzerne stellen sich in zunehmenden Maße auf grenzüberschreitende Finanzierungen ein. **Das Ausbleiben einer privaten Finanzierung ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß großangelegte und wirtschaftlich präzise Projekte selten sind.**

Alle Analysen zeigen, daß die den transeuropäischen Netzen zugrundeliegende Logik vom Markt bestimmt wird, da hier einer zum Ausdruck gebrachten Nachfrage entsprochen werden soll. **Projekte mit einer ausreichenden Rentabilität werden sicherlich leichter von selbständigen Wirtschaftsträgern finanziert.** Rentabilität allein darf aber nicht immer für die Finanzierung ausschlaggebend sein. Wichtig ist auch die **Berücksichtigung externer Faktoren, z.B. die allgemeinen positiven Auswirkungen eines Projekts für die betreffenden Gebiete** (geringere Entfernungen, Entlastung bestehender Infrastrukturen, wirtschaftliche Förderung bestimmter Gebiete, Unternehmensniederlassungen usw.). Wird das Projekt in seiner Gesamtheit und insbesondere in einem gemeinschaftspolitischen Gesamtkontext beurteilt, so fällt eine solche Berücksichtigung optimal aus.

Dieser Ansatz darf jedoch nicht den Eindruck erwecken, als gäbe es überhaupt keine **finanziellen Probleme:**

- Das **Risiko für den privaten Sektor** bleibt nämlich groß (langfristige Engagements, Schwierigkeiten bei der Veranschlagung der potentiellen Einnahmen, der Kosten und der Ausführungsdauer, makroökonomische Parameter, komplizierter Rechts- und Verwaltungsrahmen, politisch bedingte Unsicherheit);

- Die Finanzstrukturen sind nicht so angelegt, daß **europaweite Projekte** ohne weiteres finanziell untergebracht werden können, zumal wegen ihrer häufigen regionalen oder nationalen Fragmentierung;

- Die Entstehung von Projekten wird häufig dadurch verzögert oder völlig verhindert, daß wegen fehlender Finanzierungsmittel keine **Durchführbarkeitsstudien** durchgeführt werden;

- Da private Finanzierung nicht in allen Fällen möglich ist, muß der **Staat intervenieren,** (eventuell mit einer zusätzlichen Beteiligung von Privaten)

  * wenn Projekte aus finanzieller Sicht nicht hinreichend rentabel sind, ihre sozio-ökonomische Rentabilität aber feststeht: Derartige Fälle können überall in der Gemeinschaft, häufiger aber in den **Randgebieten** vorkommen. Die geringere Bevölkerungsdichte und die größere Entfernung von den Hauptwirtschaftszentren der Gemeinschaft bedeutet nämlich für diese Gebiete ein großes Handicap;

* wenn keine Möglichkeit besteht, die Vergütung für eine bestimmte Leistung auf **den Benutzer abzuwälzen** (z.B. dürfte es schwierig sein, in den besonders dicht besiedelten Gebieten der Gemeinschaft Autobahngebühren einzuführen).

**5.5.2. Die gegenwärtigen Lösungen auf Gemeinschaftsebene.**

**Die Gemeinschaft trägt mit ihren Finanzinstrumenten (Haushalt und Darlehen) zur Verwirklichung von Projekten bei,** die manchmal transeuropäischen Charakter haben, auch wenn sie z.B. regionale Entwicklungszwecke verfolgen. Dem durch diese Instrumente verfolgten Ziel des gemeinschaftlichen Zusammenhalts würde sicherlich auch die Finanzierung transeuropäischer Netze dienen, durch die sich die geographische Entfernung der peripheren Gebiete von den gegenwärtigen Wirtschaftspolen vermindert und die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gefördert wird.

Diese Interventionen **könnten wirkungsvoller sein, wenn sie integraler Bestandteil einer Gemeinschaftspolitik für die Schaffung transeuropäischer Infrastrukturnetze wären.** Lägen echte Leitschemata vor, wären auch zusammenhängende Gemeinschaftsinterventionen möglich.Die erwartete Annahme eines Leitschemas für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen in der Gemeinschaft wird einen ersten zuverlässigen Bezugsrahmen für mögliche Finanzinterventionen der Gemeinschaft darstellen. Nicht rein zufällig konzentrieren sich im übrigen die gemeinschaftlichen Finanzinstrumente bereits jetzt auf die Verwirklichung dieses Netzes. In diesem Zusammenhang muß an den ergänzenden Charakter der Gemeinschaftsmittel erinnert werden; darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten aufgerufen, ihre Finanzmittel auf nationaler und regionaler Ebene zu verstärken, die traditionell eine wichtige Rolle bei der Entwicklung der Infrastrukturen gespielt haben.

Im Telekommunikationssektor bilden die vom Rat seit 1986 erlassenen politischen Leitlinien die Grundlage für zielgerichtete Finanzinterventionen auf der Basis gemeinsam definierter Gemeinschaftsprioritäten.

Gegenwärtig sind folgende Gemeinschaftsinterventionen möglich:

(i) Aus den **Strukturfonds** nach ihrer Reform im Jahre 1988 fließen rund ein Drittel der für 1988 bis 1993 vorgesehenen Mittel in wirtschaftliche Basisinfrastrukturen, vor allem in die Regionen des Ziels 1 (insbesondere Irland, Griechenland, Portugal, Spanien), und zwar im Rahmen der gemeinschaftlichen Förderkonzepte und Gemeinschaftsaktionen wie REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM usw.

Der Gemeinschaftsbeitrag (EFRE-Zuschüsse) für wichtige Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen dürfte sich auf 6,8 Mrd. ECU und für den Energiesektor auf 1,5 Mrd. ECU belaufen (Zahlen siehe Anhang 2).

(ii) Der **Gemeinschaftshaushalt** mit Ausnahmen für den Energiebereich,sieht bestimmte Möglichkeiten für die Errichtung europäischer Infrastrukturen vor, insbesondere:

* **im Telekommunikationssektor** mit den Programmen, CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT zur Förderung der europaweiten Zusammenarbeit zwischen den Wirtschaftsträgern (Verwaltungen, Unternehmen);

Archive document of the European Commission

* **Im Verkehrssektor**, für den der Rat erst kürzlich ein mehrjähriges Programm (1990 bis 1992) von voraussichtlich 328 MECU zur Finanzierung einer Reihe großer europäischer Projekte (Studien oder Arbeiten) angenommen hat, Zuschüsse oder andere geeignete Mittel;

* **Im Berufsbildungssektor** mit den Programmen COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA. Auf dem Forschungssektor SCIENCE oder eine Anzahl mitfinanzierter Forschungsprogramme (DELTA sieht beispielsweise die Entwicklung neuer Technologien vor, die im Bereich der Bildung und Ausbildung angewendet werden sollen).

* Im Bereich der Informationen für **kleine und mittlere Unternehmen**, gibt es die Euro-Info-Zentren oder das Programm Wirtschafts Co-operation-Net.

(iii) Mit den **gemeinschaftlichen Darlehensinstrumenten** werden folgende Mittel mobilisiert:

* Die **Europäische Investitionsbank** hat allein im Jahre 1989 mehr als 2800 MECU für Projekte von gemeinschaftlichem Interesse im Verkehrs-, Telekommunikations- und Energiesektor (Zahlen siehe Anhang 3) finanziert;

* Die **EGKS-Darlehen** können zur Finanzierung von Infrastrukturen dienen, bei denen Stahl verwendet wird; auf diese Weise konnten insbesondere erst kürzlich die TGV-Strecke zum Atlantik, der Rhein-Main-Donau-Kanal und das Gasverteilungsnetz in Griechenland finanziert werden.

(iv) Außerdem bietet das PHARE-Programm für die Kooperation mit den zentraleuropäischen Ländern bereits Möglichkeiten zur Entwicklung von Netzen.

## 6. BESTANDTEILE EINES GEMEINSCHAFTLICHEN AKTIONSPROGRAMMS: VORRANGIGE PROJEKTE NACH ANWENDUNGSBEREICH - HORIZONTALE UND FINANZIELLE MASSNAHMEN

### 6.1. Vorrangige Projekte nach Anwendungsbereich

Die nachstehend aufgeführten Projekte haben in den meisten Fällen in den Dienststellen der Kommission einen bestimmten Reifegrad erreicht und waren teilweise bereits Gegenstand von Entscheidungen der zuständigen europäischen Organe. Sie befinden sich entweder im Stadium der Forschung und Entwicklung, der Durchführbarkeitsstudie oder bereits der Durchführung, und sollen in allen Fällen eine Antwort auf die in diesem Bericht dargelegten Bedenken wegen der unzureichenden Verwirklichung der transeuropäischen Netze sein. Der Vorrang wurde nach Maßgabe ihres Beitrags zum reibunslosen Funktionieren eines grenzenfreien Raumes ermittelt. Ihre Priorität wurde zum ersten anhand der Kriterien ermittelt, die zuvor in dieser Mitteilung dargelegt wurden. Zum zweiten greifen sie die Beiträge der Mitgliedstaaten auf, die im Laufe der Koordinierungsarbeiten eingereicht wurden und zum dritten stützen sie sich auf Beobachtungen, die von wirtschaftlichen Interessengruppen formuliert wurden.

Archives of the European Commission

6.1.1. Verkehr

Obwohl sich die Vorarbeiten für diese Mitteilung auf Kommissionsebene auf einen Gesamtansatz für alle Transportarten und ihrer möglichen Komplementarität bezog, hat sich die Gemeinschaft insgesamt nicht dazu durchgerungen, Maßnahmen für alle Transportarten vorzusehen. Dies ist die Erklärung dafür, daß im Bereich der Häfen und Flughäfen keine Projekte vorgesehen sind. Es ist zu bedeuern, daß es für diese Bereiche keine Ratsentscheidungen gibt, obwohl die Kommission auch hierfür gemeinschaftliche Kompetenzen annimmt.

Dennoch haben die Diskussionen mit den Mitgliedstaaten gezeigt, daß eine Mehrheit unter ihnen diese Abstimmung im Hinblick auf ein multimodales Gesamtkonzept zu entwickeln wünscht. In diesem Zusammenhang bleibt die

* Annahme des technischen Forschungs- und Entwicklungsprogramms im Bereich des Verkehrs (EURET 1990-1993), das zu einer besseren Nutzung der Transportnetze und der logistischen Einrichtungen bei allen Verkehrsarten beitragen soll, zu fördern.

**6.1.1.1. Luftverkehr**

Nach Auffassung der Kommission liegt die Lösung der Überlastung des Luftverkehrs in Entscheidungen für eine Vereinheitlichung des Luftverkehrskontrollsystems. Die Maßnahmen, die die CEAC im April 1990 getroffen hat, und die Schaffung unter der Ägide von EUROCONTROL eines Zentrums für die Verwaltung des Luftverkehrs, sind nicht ausreichend. Obwohl die Kommission diese Vorschläge unterstützt, sieht sie diese nur als erste Etappe an. Deswegen wird sie zusätzliche Studien fördern, die vor 1994 zu ergänzenden Entscheidungen beitragen helfen.

- Studien über ein einheitliches Luftverkehrskontrollsystem : Teilnahme am Programm EUROCONTROL PHARE und ATLAS Studien (Forschung und Entwicklung im Hinblick auf die Errichtung eines einheitlichen System unter Nutzung der modernen Telekommunikationstechniken 1990-1992).

**6.1.1.2. Straßenverkehr**

(i) Es werden im Rahmen des Infrastruktursausschusses Studien über die Zukunftperspektiven eines Autobahnnetzes von gemeinschaftlichen Interesse mit Blick auf auf das Jahr 2010 (1991) durchgeführt.

(ii) Bereits jetzt sind einige Projekte erkannt worden, die direkt zu einer **Verbindung der bereits bestehenden Netze** beitragen können. Dazu gehören :

- **Straßenverbindungen über die Pyrenäen**

  * Toulouse - Madrid und Bordeaux - Valence: Bau des Somport-Tunnels zwischen 1991 und 1995;

  * Toulouse - Barcelona durch den Puymorens-Tunnel (1993)

- Brenner-Achse

(iii) Andere Projekte ziehen Vorteil daraus, daß sie in den **peripheren Regionen** realisiert werden sollen, um auch diesen Regionen den Zugang zu den Vorteilen des Binnenmarktes zu ermöglichen :

Historical Archives of the European Commission

- Verbindung nach Irland: A 5/A55 (Crewe - Holyhead im Vereinigten Königreich)

- Brindisi - Patras - Athen

- Lissabon - Madrid

(iv) Schließlich gestatten weitere Projekte eine bessere Anbindung mit den Nachbarstaaten der Gemeinschaft :

- Verbindungen nach Skandinavien:

  * Autobahn Aalborg - Frederikshavn

  * Fehmarn-Verbindung

- Ausbau der Straßenverbindungen nach Griechenland:

  * Athen - Evzoni - Jugoslawien

### 6.1.1.3. Eisenbahnverkehr

(i) Hier konzentriert sich die Aufmerksamkeit auf die Hochgeschwindigkeitszüge :

- Hochgeschwindigkeitsverbindungen (1990-2010):

  * Nordeuropa: Paris - London - Brüssel - Amsterdam - Köln und Verbindungen nach anderen Mitgliedstaaten;

  * Sudeuropa: Sevilla - Madrid - Barcelona - Lyon - Turin - Mailand - Venedig und weiter nach Tarvis und Triest; Porto - Lissabon - Madrid.

- Darüber hinaus geht es darum, den vollen Gemeinschaftsraum zu erfassen. Mittel dazu ist :

  * Untersuchung der 15 von der hochrangigen Gruppe vorgeschlagenen Verbindungsglieder für das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz (Ende 1991);

(ii) Die folgenden Projekte sollen zur Überwindung der Randlage beitragen :

- Achse Dublin - Holyhead - Crewe und Achse Dublin - Belfast

### 6.1.1.4. Kombinierter Verkehr

(i) Alpen-Transitachse Brenner (1990-2000)

(ii) Durchführung der Entschließung des Rates vom 12. November 1990 über die Errichtung eines europaweiten Netzes für den kombinierten Verkehr (Festlegung eines zusammenhängenden Plans für Verbindungen, Terminals usw.) und Vorlage eines Berichts an den Rat vor dem 1. Juni 1991;

Historical Archives of the European Commission

Die Arbeiten, die sich die Schienen und Straßen konzentrieren, werden jedoch auch die Binnen- und Seeschiffahrt einschließen. Dieses geht besonders auf entsprechende Interessen Portugals, Irlands; Dänemarks, Griechenlands, Spaniens und Belgiens zurück.

(iii) Festlegung der Lichtraumprofile für die Achsen Vereinigtes Königreich - Benelux - Italien und Deutschland - Spanien - Portugal (1991-1992)

### 6.1.1.5. Binnenschiffsverkehr

(i) Die Überprüfung der bestehenden Netze insbesondere mit der Verbindung zu Frankreich (z.B. eine Studie über die Verbindung Seine-Norden wird beispielweise 1991 realisiert sein) und in Deutschland (Mittellandkanal).

### 6.1.1.6. Seeschiffsverkehr

Der nicht vorhandene politische Konsens über gemeinschaftliche Abstimmungen (Kabotage, Kompetenzen für die Hafeninfrastruktur) verhindert auf diesem Sektor, daß untersucht werden kann, wie der Landverkehr so rationell wie möglich durchgeführt werden kann. So könnte beispielsweise die Entwicklung der Hafeninfrastrukturen entlang der Atlantik- und Mittelmeerküste untersucht werden, um herauszufinden, ob eine solche Perspektive nicht zur Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige beitragen könnte (z.B. Irland).

- Ausbau der Verbindungen nach Irland

- Untersuchung der Entwicklung des Seeküstenverkehrs

### 6.1.2. Telekommunikation und Telematikeinrichtungen

Der Ausbau der Telematik-Dienste hängt weitgehend von günstigen Rahmenvorschriften und Normen ab, welche die Anschließbarkeit gewährleisten. Wenn die Wirtschaft aus der Liberalisierung Nutzen ziehen will, muß sie die Anwendungen schaffen, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Die öffentlichen Einrichtungen können ihrerseits eine Reihe von konkreten Anwendungen anregen, die eine bessere Regelung von Gemeinschaftsangelegenheiten ermöglichen oder von Gebieten, in denen sie eine beherrschende Rolle spielen. In diesem Rahmen sieht die Kommission die Durchführung der nachstehenden Projekte vor, die in drei Gruppen unterteilt sind: Anwendungen, Dienste und Forschung und Entwicklung.

Archive of the European Commission

**6.1.2.1. Anwendungen**

**(i) Sicherstellung des Funktionierens des Binnenmarktes**

Die Überwindung der materiellen, technischen und steuerlichen Grenzen wird neue Bedürfnisse beim Informationsaustausch zwischen Behörden und Wirtschaft hervorrufen um eine effiziente Verwaltung des Raumes ohne Grenzen in einer ganzen Reihe von Bereichen(10) zu fördern. In gleicher Weise geht es um die Installation von Informationssystemen zwischen den Institutionen der Gemeinschaft und besonders mit den Mitgliedstaaten in den Bereichen Gesetzgebung, Verfahren (z.B. Subventionen), Notifizierungen (z.B. Richtlinie 83/189) etc. ebenso wie um den Zugang zu anderen Informationssystemen (Datenbanken etc.). Wegen der besonderen Dringlichkeit ist es erforderlich, daß alle betroffenen Verwaltungen in den Mitgliedstaaten diese Arbeit umgekend aufnehmen.

Folgende Bereiche werden in diesem Bericht als prioritär angesehen :

**a) Das Zollwesen und die indirekte Besteuerung :**

Die Entwicklung von Informationssystemen erfordert einerseits in diesem Bereich Kommunikationsnetze mit deren Hilfe ein elektronischer Daten- und Mitteilungsaustausch zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten und innerhalb der Mitgliedstaaten und andererseits erforderliche Interfaces um Daten zwischen nationalen Behörden, den Unternehmen und zentralen Datenbanken über zollbezogene oder steuerliche Informationen auszutauschen.

Obwohl einige Projekte bereits in der Durchführung sind, bleibt noch viel zu tun. Folgende Projekte sind für den Zollbereich unverzichtbar :

* TARIC (Gemeinsamer Zolltarif): Verbesserung der Datenbanken und Einführung der erforderlichen Schnittstellen;

* Errichtung eines fortgeschrittenen Kommunikationssystems für die Verwaltung von TARIC, die Überwachung der Zollkontingente, die gegenseitige Verwaltungshilfe und den Informationsaustausch;

* Weiterentwicklung des Vorhabens SCENT für die elektronische Übertragung von Nachrichten zur Betrugsbekämpfung;

* Überwachung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens

* Ausfuhrüberwachungssysteme;

Hinsichtlich der Entwicklung von Informationssystemen im Bereich der indirekten Besteuerung, werden die Mitgliedstaaten im Lichte der Ratsorlenterungspunkte vom November 1990 alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen um den informatisierten Datenaustausch mit Hilfe der Telematik zu ermöglichen und dieses System bis zum 1.1.1993 seine Arbeit aufnehmen zu lassen. Das erfordert ohne Verzögerung :

(10) KOM(90)473 vom 5.10.1990

Historical Archives of the European Commission

* ein Telematiknetz um den schnellen Informationsaustausch zwischen den nationalen Behörden über die Mehrwertsteuer sicherzustellen ;

* ein Kontrollsystem über die Übertragung von Gütern; auf die Verbrauchsteuern erhoben werden;

* ein ähnliches System wie SCENT für die Güter, die der indirekten Besteuerung unterliegen, um den Mißbrauch zu verhindern.

**b) Tiergesundheit und Pflanzenschutz:**

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts), Aufbau eines Informationsaustauschssystems zwischen der Kommission, den nationalen Veterinärbehörden und den Überwachungseinheiten an den Grenzübergängen zur Beschleunigung der Einfuhr von Fleisch und Fleischerzeugnissen;

* **ANIMO** (Animal Moves Management System): System der Erfassung und Überwachung aller Bewegungen von Tieren in der Gemeinschaft zur Gewährleistung der Tiergesundheit und der öffentlichen Gesundheit; dieses für die tierärztlichen Dienste sehr wichtige Überwachungssystem, erfordert die enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Behörden in einem einheitlichen Rahmen;

* **FYSAN** (Überwachung des Pflanzenschutzes) System zur Überwachung der Pflanzenkrankheiten in den Mitgliedstaaten und zur Verbesserung des Pflanzenschutzes in Europa;

**c) Der Austausch von Personen**

Der Europäische Rat hat die Aufstellung einer Konvention über die Kontrollen an den Außengrenzen der Gemeinschaft gewünscht. Mit Hilfe dieser Konvention wird ein bedeutsamer Informationsaustausch zwischen den beteiligten nationalen Behörden ermöglicht. Von dann ab wird das im Schengen-Abkommen vorgesehene Informationsaustausch-System (SIS) installiert sein und könnte gemeinschaftsweit eingeführt werden.. Obwohl die Kompetenzen der Gemeinschaftauf diesem Gebiet nicht formell anerkannt sind, wird die Kommission unter Berücksichtigung ihrer Erfahrung aus verschiedenen Programmen heraus, ihren Beitrag zum Aufbau solcher Netze leisten.

**d) Statistik :**

* Aufbau von Infrastrukturen zur statistischen Datensammlung (Projekte STATEL und STADIUM) mit den Statistikbehörden der Mitgliedstaaten;

* Studien über ein Verfahren zur Ausarbeitung und zur Übertragung von Daten, die den innergemeinschaftlichen Handel betreffen (Projekt COMEDI) auf der Ebene der Mitgliedstaaten;

* Entwicklung von Infrastrukturen für die die Verwaltung, die Verbreitung und die Angleichung von Informationen, die sich auf den Gebrauch von Statistiksystemen beziehen (Beispiel : Statistische Nomenklaturen).

Historical Archive of the European Commission

**Drei bestehende Programme** werden gegenwärtig neu definiert, um die dringendsten, mit der Beseitigung der Grenzen verbundenen Probleme berücksichtigen zu können. Sie sind das Beispiel einer gut funktionierenden Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Verwaltungen und konnten zur Festlegung der dringendsten Bedürfnisse und der anstehenden Probleme beitragen. Es handelt sich um :

- **INSIS** (Gemeinschaftsinstitutionen und Mitgliedstaaten) erfrodert die Verstärkung der aktiven Beteiligung der Mitgliedsverwaltungen;

- **CADDIA** ist direkt verbunden mit der Verwaltung des Raumes ohne Binnengrenzen in den Bereichen Zoll, Landwirtschaft und Statistik;

- **TEDIS**, dessen zweite Phase von der Kommission beschlossen wurde, bietet den Beteiligten des Wirtschaftslebens Mittel um das System EDI zu entwickeln, welches sich direkt auf die Verwaltung, den Transport und Finanzdienstleistungen bezieht. Der Erfolg von TEDIS innerhalb der Unternehmen mindert ein wenig die Verzörgerungen, die durch die Behörden in diesen Bereichen entstanden sind.

**(ii) Verbesserung der Systeme zur Lenkung des Straßenverkehrs im Rahmen des Programms DRIVE:**

Das IRIS-Konzept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), welches durch die DRIVE-Infrastrukturgruppe entwickelt wurde, damit die Probleme des Straßenverkehrs bewältigt werden können, hat bereits zwei konkrete Initiativen hervorgebracht :

* Im Dezember 1989 von mehreren europäischen Städten in die Wege geleitetes Projekt **POLIS**, mit den städtische Verkehrslenkungssysteme im Hinblick auf den Abbau von Verkehrsstaus und Unfallrisiken entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie angelaufen, Pilotvorhaben im Jahr 1991 und Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozio-ökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltanforderungen zu untersuchen.

* Im September 1990 in die Wege geleitetes Projekt **CORRIDOR**, mit dem vor allem in den verkehrsbelasteten Zonen Verkehrsleitsysteme zwischen den Städten entwickelt werden sollen (Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991 einzuleiten, Pilotvorhaben für das Jahr 1992 vorgesehen, Durchführung ab 1994). Die Finanzierbarkeit ist im Hinblick auf die sozioökonomischen Nutzwirkungen und die Umweltanforderungen zu untersuchen.

**(iii) Europaweite Zahlungssysteme**

Auf der Grundlage der Kommissionseckpunkte technische Durchführbarkeitsstudien, mit denen der Aufbau europaweiter Netze im Bereich der Zahlungssysteme durch die Beteiligten und die Einbeziehung der bestehenden Verrechnungszentren in diese Netze gefördert werden soll (1991);

**(iv) Elektronisches Fernsprechverzeichnis**

Technische und rechtliche Durchführbarkeitsstudie im Jahr 1991

Historical Archives of the European Commission

(v) **Förderung des Ausbaus des Informationsmarktes**

Pilotvorhaben im Jahre 1990 über die Vernetzung von Informationssystemen im Straßen-Güterverkehr und Einbeziehung der Datenbanken im Bereich der Normen (Programm **IMPACT**).

**6.1.2.2. Entwicklung neuer Dienste**

- Entwicklung eines ISDN-Netzes auf der Basis der Ratsempfehlungen über die koordinierte Einführung von ISDN in der Europäischen Gemeinschaft. 18 Mitglieder der CEPT, darunder alle Mitgliedstaaten, haben inzwischen ein "Memorandum of understanding" unterzeichnet, welches die Durchführung der ersten Phase der Ratsempfehlung bis 1993 auf der Grundlage der europäischen Telekommunikationsnormen, die durch ETSI entwickelt wurden, vorsieht.

- Festlegung von Pilotvorhaben auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeiten des Forums der europäischen ISDN-Benutzer.

- Entwicklung mobiler Telekommunikationsdienste auf der Grundlage der Ratsempfehlungen und der Richtlinien über die Reservierung der Frequenzen beim zellulares Telefon (GSM), beim drahtlosen numerischen Telefon (DECT) und bei den privater Funksprechverkehr (ERMES).

- Aufbau neuer Satellitentelekommunikationsdienste entsprechend den Vorschlägen, die sich im Grünbuch über die Satellitenkommunikation befinden.

**6.1.2.3. Forschung und Entwicklung**

**(i) Telematiksysteme von allgemeinem Interesse**

- Das Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung 1990 bis 1994 bietet im Rahmen des gegenwärtig im Rat erörterten Sonderprogramms über **Telematikdienste von allgemeinem Interesse die Möglichkeit, folgende Fragen aufzugreifen**: neuer Bedarf und technische Schwierigkeiten, Lösungsvorschläge für diese Probleme und Durchführung von Pilotvorhaben in den Bereichen der behördlichen Zusammenarbeit (Europäisches Nervensystem), des Verkehrs, der Ausbildung und der Medizin.

**(ii) Verkehrsfragen**

- Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung: ATLAS-Studie und Programm DRIVE;

- Entwicklung des Projekts PROMETHEUS außerhalb des Gemeinschaftsrahmens (Eureka);

**(iii) Ausbau der Breitbandverbindungen**

- Durchführung des Programms RACE, mit dem die Bezugsfelder definiert, die Vornormung gewährleistet und Pilotanwendungen ausgewertet werden sollen (Termin 1995).

Historical Archive of the European Commission

## 6.1.3. Strom- und Gasverbundnetze

Die Projekte und ihre Wirtschaftlichkeit müssen von der Industrie ermittelt werden. Die Kommission ist der Auffassung, daß bestimmte, in der Untersuchungs- oder Durchführungsphase befindliche Vorhaben, von besonderem gemeinschaftlichen Interesse sind, da sie entweder auf die Ausweitung des bestehenden Netzes auf neue Mitgliedstaaten abzielen oder zur Stärkung der Versorgungssicherheit und der optimalen Nutzung der Erzeugungskapazitäten beitragen. Gegenwärtig wurden zwei prioritäre Bereiche ausgewählt :

### 6.1.3.1. Stromverbundnetze

- Verbundnetz Republik Irland/Vereinigtes Königreich (1995)
- Verbundnetz Griechenland/Italien (1993)
- Ausbau der Verbundnetze in den Jahren 1991 bis 1995 von
  - Frankreich nach Spanien und Portugal
  - Frankreich nach Deutschland, Belgien, Italien, Schweiz
  - Italien nach Österreich und der Schweiz
  - Deutschland nach den Niederlanden, Dänemark und Österreich
- Ausbau der Binnenverbundnetze in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden (1991-1995).

### 6.1.3.2. Erdgasverbundnetze

- Einführung der Erdgasversorgung in Griechenland im Jahr 1993 und in Portugal im Jahr 1994;
- Verbundnetze Irland/Vereinigtes Königreich (1993), Frankreich/Spanien-Portugal;
- Vorhaben "Midal" zwischen Emden und Ludwigshafen und "Zeepipe" (Belgien), um neue Zugangswege für norwegisches Erdgas zu erschließen (1991-1993);
- drei Vorhaben in Deutschland zur Einbeziehung der neuen Länder in die Verbundnetze (1991-1993);
- Verbundnetze Belgien/Deutschland; Deutschland/Dänemark; Dänemark/Norwegen ("Scanpipe") und Vereinigtes Königreich/Kontinent;
- Ausbau der Ferngasleitung Transmed (Italien-Tunesien: 1992);
- Verbundnetz Italien-Korsika-Sardinien
- Verbundnetz Spanien-Marokko (1995).

## 6.1.4. Berufsausbildung

In den meisten der nachstehend erwähnten Vorhaben wird auf Telematikeinrichtungen zurückgegriffen. Alle Forschungs- und Technologieentwicklungmaßnahmen, die im dritten Rahmenprogramm (1990-1994) für Forschung und Entwicklung als Begleitmaßnahmen für Berufsausbildung vorgesehen sind, werden in besonderen Netzen realisiert werden. Dies betrifft vor allem das Programm "Humankapital und Mobilität".

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.4.1. Informationsaustausch und Datenbanken

Die vorgesehenen Vorhaben betreffen die Verbesserung des Informationsaustauschs auf Gemeinschaftsebene zur Gewährleistung der Transparenz der Ausbildungssysteme, zur Nutzung der gewonnenen Erfahrungen und zur Verbesserung der angewandten Methoden. Die Verbindungen mit den Telematik-Diensten sind offenkundig.

- Ausbau des Netzes Eurydice und seiner Kapazitäten zur Verarbeitung und Übertragung von Informationen zwischen Mitgliedstaaten;

- Errichtung eines gleichartigen Netzes im Bereich der Berufsausbildungssysteme in Zusammenarbeit mit CEDEFOP;

- Ausbau des elektronischen Netzes EURYCLEE zwischen den Erstausbildungs- und Fortbildungszentren für den Austausch von Informationen und Daten zwischen Lehrern und Schülern in allen Gemeinschaftssprachen;

- Schaffung oder Erweiterung nationaler Datenbanken über die Ausbildungslehrgänge, die Spitzenausbildung, die fortgeschrittenen Techniken und die Forschungsprogramme;

- Aufbau einer Datenbank über die Entsprechung der beruflichen Anforderungen, zu der die öffentlichen und privaten Einrichtungen unmittelbaren Zugang haben;

- Errichtung eines Telematiknetzes für den Austausch und die Vermittlung im Rahmen der Programme ERASMUS und COMETT, sowie einer Forscherbörse (als "Börse der Börse");

- Schaffung einer Datenbank für Anträge auf Unternehmenspartnerschaften im Rahmen der verschiedenen transnationalen Ausbildungsmaßnahmen in Verbindung mit den Programmen COMETT, EUROTECNET und FORCE.

### 6.1.4.2. Fernausbildungssysteme

- Vernetzung der dynamischsten Fernausbildungszentren, die aus den verschiedenen gemeinschaftlichen Ausbildungsprogrammen entstanden sind;

- Durchführung gemeinsamer, vernetzter Pilotvorhaben unter Nutzung der modernen Informations- und Kommunikationstechniken;

- Fortentwicklung der transnationalen Fernausbildungs- und Unterrichtssysteme, die auf sektoraler oder auf geographischer Grundlage erprobt worden sind;

- **Förderung von Fernsehprogrammen für Bildung und Ausbildung.**

Historical Archives of the European Commission

## 6.2. Maßnahmen zur Beschleunigung der europaweiten Netze

### 6.2.1. Ausarbeitung von Gesamtkonzepten

Es wurde eine Arbeitsmethode für die Bereiche Verkehr, Telekommunikation und Energie entwickelt, mit der alle Benutzer eines Netzes zusammengefaßt werden, um das für alle Beteiligten auf Kommissionsebene geeignetste Schema zu finden, wobei die Schwierigkeiten aufgezeigt werden müssen, welche die Verwirklichung eines Netzes auf technischer, rechtlicher oder behördlicher Ebene behindern könnten.

Ein sinnvoller Bestandteil dieses Verfahrens wäre die Durchführung eingehender Untersuchungen der festgestellten Schwierigkeiten z.B. in Form von Machbarkeitsstudien, die von den betreffenden Mitgliedstaaten und der Kommission gemeinsam in Auftrag gegeben werden könnten. In diesem Fall wäre eine Gemeinschaftsfinanzierung dieser Studien besonders gerechtfertigt.

### 6.2.2. Umgehende Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die europaweite Vernetzung

Um den Aufbau europaweiter Netze unter zufriedenstellenden Voraussetzungen zu gewährleisten, sind die bestehenden Vorlagen für Rechtsmaßnahmen zu erlassen bzw. noch erforderliche Vorlagen auszuarbeiten.

Alle Maßnahmen müssen dazu beitragen, einen Rechtsrahmen für das Angebot von Dienstleistungen; Unternehmsgründungen und den freien Warenverkehr zu gewährleisten; dies sind unverzichtbare Bedingungen für den Aufbau europaweiter Netze.

Eine Übersicht über diese erforderlichen Maßnahmen befindet sich im Anhang1.

### 6.2.3. Stärkung der Normungsprogramme

Um die rechtzeitige Integration der Infrastrukturen zu gewährleisten, sind auf europäischer Ebene erhebliche Normungsanstrengungen erforderlich. Diese Arbeiten sind bereits weit gediehen, müssen jedoch von allen Beteiligten verstärkt durchgeführt werden. Ferner ist in allen Bereichen auch die statistische Normung (Konzepte, Methoden und Definitionen) zu stärken.

#### 6.2.3.1. Verkehrswesen

- Luftverkehr
  - * Erstellung der technischen Spezifikationen für die Luftkontrollausrüstungen und den Zugang zu den Beschaffungsmärkten
- Eisenbahnverkehr
  - * Normung auf der Grundlage der Richtlinie "Neues Normungskonzept" für das Material und die Infrastrukturen des Hochgeschwindigkeitsnetzes

Historical Archives of the European Commission

- Kombinierter Verkehr

  * Containernormung

  * Maßnahmen im Anschluß an die Arbeiten der hochrangigen Gruppe (Juni 1991)

- Schiffsverkehr

  * Normung als Ergebnis der vorzuschlagenden technischen Harmonisierungsrichtlinie.

### 6.2.3.2. Telekommunikationssektor

Der rasche technische Fortschritt in diesem Bereich erfordert die entsprechenden Normungsanstrengungen und die beständige Anpassung der Programme der europäischen Normungsorgane und insbesondere des ETSI. Normierungsbedarf besteht z.B. in folgenden Bereichen:

- Elektronische Post: Festlegung der letzten technischen Spezifikationen;

- Elektronischer Datenaustausch: Definition einer kritischen Masse für EDI-Mitteilungen im Einklang mit der internationalen Norm EDIFACT.

- Videotex:

  * Festlegung der Zugangsprotokolle von Videotex für ISDN

  * Festlegung der Videotexnormen der zweiten Generation

- ISDN:

  * Vollendung der laufenden Normungsarbeiten

  * Normen zur Gewährleistung der Mobilität von Anwendungen

- Satelliten : Beschleunigung der Normungsarbeiten von ETSI hinsichtlich der Ausstattungen bei Satellitentelekommunikation.

- Mobilfunkverkehr: Maßnahmen zur Förderung der Erstellung der für die neuen Mobilsysteme erforderlichen Normen

### 6.2.3.3. Zoll und Steuern

Bei den nationalen Behörden gibt es in diesem Bereich erhebliche Unterschiede. Deshalb ist es schwierig, überall das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. In den kommenden Monaten müssen die Maßnahmen Priorität haben, die auf einemhohen Niveau eine einheitliche Anwendung der Gemeinschaftsgesetzgebung sicherstellen. Mindestens muß die Vergleichbarkeit der Systeme gesichert werden. Das beinhaltet :

Historical Archives of the European Commission

* eine Sofortstudie über das Ausmaß der Probleme und Vorschläge zu ihrer Überwindung;

* Die Entwicklung von normierten elektronischen Mitteilungssystemen um den Datenaustausch mit Hilfe der EDIFACT-Norm sicherzustellen

* Die Entwicklung normierter Codes zum Gebrauch in allen Mitgliedstaaten;

* Angesichts der Entwicklung der Beziehungen zu den EFTA-Staaten sowie zu den zentral- und osteuropäischen Staaten, eine Beteiligung am PHARE-Raumes und an den laufenden Verhandlungen, um die erforderliche Kompatibilität zu sichern.

- Stromqualitätsnormen

**6.2.3.4. Stromverbundnetze**

- Normen für die Ausstattung und für die Produktqualität

**6.2.4. Eine Deklaration des Europäische Interesses**

Die Nützlichkeit einer solchen Bescheinigung ist anläßlich der Gespräche,die die Kommission mit den Wirtschafts- und insbesondere mit den Bankkreisen geführt hat, offentsichtlich geworden.

Die Bescheinigung könnte in einigen genau definierten Fällen für ein transeuropäisches Netz oder für ein diesbezügliches Projekt ausgestellt werden, um potentielle Investoren zu mobilisieren.

Für derartige Bescheinigungen müßten strenge Voraussetzungen gelten, damit nur genau definierte und wirtschaftlich rentable Projekte, die zur Entwicklung der Gemeinschaft beitragen und von unabhängigen Stellen auf ihre Durchführbarkeit und Umweltverträglichkeit untersucht worden sind, hiervon profitieren.

Eine solche Bescheinigung könnte dreierlei Konsequenzen haben: (I) Die bei jedem großen Infrastrukturprojekt aufgrund der einzugehenden Verpflichtungen entstehende politische Unsicherheit wird herabgesetzt; (II) der Zugang zu Finanzierungsmöglichkeiten ohne einen automatischen Finanzbeitrag der Gemeinschaft wird erleichtert; (III) die Investoren können sicher sein, daß die notwendige Koordinierung und Zusammenarbeit auf höchster Verwaltungsebene erfolgen.

Das Bescheinigungs- und diesbezügliche Konsultationsverfahren müßte im einzelnen festgelegt werden.

Eine Bescheinigung dieser Art könnte für alle Infrastruktur- und Projektarten gelten.

Derselbe Gedanke hat nun in dem vom Rat am 20. November 1990 im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen verabschiedeten Aktionsprogramm (1990-1992) in Form einer "europäischen Gemeinnützigkeitserklärung" seinen Niederschlag gefunden.

Historisches Archiv der EU-Kommission

### 6.2.5. Die Notwendigkeit einer umfassenden Denkübung aller beteiligten Akteure über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung.

Während der Anhörung am 8. Oktober 1990 haben die wichtigsten Vertreter der europäischen Industrie ihrem Bedauern Ausdruck gegeben, daß keine umfassenden Überlegungen über den europäischen Infrastrukturbedarf und die europäische Infrastrukturentwicklung, insbesondere im Verkehrssektor, angestellt werden.

Bei diesen in einem kontinentaleuropäischen Maßstab angestellten Überlegungen müßte auch der Bedarf nach Verbindungen mit den Staaten des EFTA-Raumes und mit den zentral- und osteuropäischen Staaten berücksichtigt werden. Mit diesen sind bereits jetzt eine Reihe von Kooperationsprojekte in Gang gekommen.

Diese Überlegungen erfordern :

- Die Analyse der langfristigen Entwicklung des Infrastrukturbedarfs: Hierzu müssen ausreichende Statistiken und solide vorausschauende Analysen vorliegen;

- Die Feststellung der Art und des optimalen Aufbaus der zu schaffenden Infastrukturen;

- Die Einbeziehung sämtlicher an der konkreten Verwirklichung dieser Infrastrukturen interessierten Kreise.

Die mit diesen Untersuchung beauftragte Einrichtung dürfte nicht an Weisungen politischer Stellen gebunden sein und müßte sich nach einer bestimmten Anlaufzeit finanziell selber tragen können. Sie müßte ein Denkforum darstellen, an dem sich alle interessierten und repräsentativen Kreise (Behörden, Benutzer, Erzeuger, Verbraucher) beteiligen können.

Von Anfang an aller Überlegungen ist es insbesondere wichtig, die Hauptdarsteller zu benennen (?), die direkt mit der Ausnutzung der transeuropäischen Netze verbunden sind (z.B. für die Schiffahrtindustrie bedeutet das den Schiffsbau, die Hersteller von Ausstattungen, der Transport per Schiff, die Verantwortlichen für die Hafeninfrastruktur und die der anderen Transportarten, die Belader).

## 6.3. Die möglichen finanziellen Interventionen.

Mit der Durchführung und Anwendung der weiter oben beschriebenen horizontalen Maßnahmen dürfte die Schaffung transeuropäischer Netze, die Mobilisierung privater Finanzmittel und die Anpassung der Finanzkreisläufe gefördert werden.

Im Bereich der öffentlichen und insbesondere der Gemeinschaftsfinanzierung bieten sich folgende Lösungen an, um bei der Überwindung der drei vorerwähnten Schwierigkeiten zu helfen: Finanzierung von Durchführbarkeitsstudien, unzureichende Rentabilität mit dem Risiko, daß ein Bindeglied im Infrastruktursystem fehlt, Finanzierung von transeuropäischen Projekten in den Randgebieten, um deren Entfernung zu verringern und den Zusammenhalt zu gewährleisten.

Historical Archive of the European Commission

### 6.3.1. Die Haushaltsinstrumente.

Die Gemeinschaft könnte den transeuropäischen Netzen im Rahmen der verfügbaren Haushaltmittel und der finanziellen Vorausschau, eine Finanzierungspriorität einräumen und so folgende Maßnahmen unterstützen:

- die Durchführung von Durchführbarkeitsstudien bei Projekten von europäischem Interesse, die sich in den Gesamtzusammenhang der transeuropäischen Netze einfügen;

- die Gewährung von rückzahlbaren Vorschüssen für Projekte, deren Rentabilität eine Frage der Zeit ist;

- Haushaltsmittel in Form von Direktzuschüssen und gegebenenfalls von Zinsvergütungen.

Im übrigen bleibt daran zu erinnern, daß die Strukturfonds in substantieller Weise innerhalb der ihnen auferlegten Beschränkungen zur Realisierung von europaweiten Projekten beigetragen haben.

Gleichwohl wird die Aufstellung der finanziellen Vorausschau für den Zeitraum nach 1992 Gelegenheit geben, den prioritären Charakter der europaweiten Netze festzuschreiben.

### 6.3.2. Die Darlehensinstrumente der BEI und der EGKS

* Die EIB ist im Rahmen ihrer Aufgabe gemäß Artikel 130 EWG-Vertrag bereit, ihre Tätigkeit zugunsten der Finanzierung der transeuropäischen Netze fortzusetzen und auszudehnen. Sie ist also nach wie vor bereit, sich an der eigentlichen Finanzierung transeuropäischer Infrastrukturprojekte zu beteiligen und so einen belebenden Einfluß auf die Finanzkreise auszuüben. Sie könnte demzufolge durch geeignete, auf Erfahrungenen basierende Initiativen bereits bei den Vorstudien oder durch Sicherstellung einer optimalen Finanzierung die Entstehung und Entwicklung von Projekten erleichtern. Diese Aufgabe könnte sie in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren, insbesondere mit der Kommission, übernehmen.

* Die EGKS-Darlehen müssen ebenfalls im Rahmen des Möglichen zur Finanzierung transeuropäischer Netze dienen.

## SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das vorliegende, von der Kommission vorgelegte Programm, erfordert eine ständige Begleitung seitens der Kommission und des Rates. Es erfordert gleichermaßen die Annahme eines Aktionsprogramms seitens des letzteren Organs. Aus diesem Grunde schlägt die Kommission dem Rat folgende beigefügte Entschließung zur Annahme vor. Mit der Annahme sollte die Kommission zugleich beauftragt werden, dem Rat regelmäßig einen Sachstandsbericht vorzulegen.

Historical Archives of the European Commission

## ANHANG 1 : RECHTLICHE BEGLEITMASSNAHMEN

Auflistung der vorgeschlagenen oder noch zu vorzuschlagenden rechtlichen Regelungen, um die Entwicklung der europaweiten Netze sicherzustellen :

### 1. Allgemeine Maßnahmen

Bestimmte Maßnahmen sind in mehreren der betroffenen Bereiche anwendbar:

- Durchführung der Richtlinien über das öffentliche Beschaffungswesen vor allem in den Bereichen Telekommunikation, Verkehr und Energie;
- Vorlage und Erlaß der Richtlinie über den Umweltschutz
- Vorschläge über die vertragliche und rechtliche Gültigkeit von elektronischen Nachrichten
- Erlaß der Satzung der europäishen Gesellschaft.
- Vorschlag einer Steuerrichtlinie über die "Regelung für Unternehmen zur Berücksichtigung der Verluste ihrer in anderen Mitgliedstaaten gelegenen Betriebsstätten und Tochtergesellschaften".

### 2. Verkehr

(i) Die Mehrheit der Regelungen in diesem Sektor betrifft die Kabotage-Vorschriften, welche auf alle Verkehrsarten übertragen werden sollten (LKW-Transport von Waren und Personen, kombinierter Verkehr, Schiffs- und Binnenschiffahrtsverkehr). Der Rat hat die Vorschläge auf dem Tisch liegen und sollte sie so schnell wie möglich annnehmen.

(ii) Die Maßnahmen technischer Natur sollen die Interoperabilität sichern. Sie betreffen insbesondere :

- Eisenbahnverkehr
  - * Vorlagen der Kommission: Richtlinie "Neues Konzept" über die Grundanforderungen (beispielsweise Sicherheit, Gesundheit, Hygiene und Umweltschutzes im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Techniken und Infrastrukturen für die Hochgeschwindigkeitsverbindungen;
- Seeschiffsverkehr
  - * Vorschlag einer technischen Harmonisierungsrichtlinie für die Ausstattung von Schiffen.(11)

(iii) Erlaß des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates über die gemeinschaftliche Abstimmung im Bereich der Infrastrukturen im Luft- und Seeschiffsverkehr.(12)

(11) KOM (89) 266
(12) KOM (88) 577 vom 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

3. Telekommunikationssektor

- Ausarbeitung und Erlaß der Richtlinien zur Anwendung der Open Network Provisions vom 28. Juni 1990 (ABl. Nr. L 192 vom 24.7.1990) (6) und hier insbesondere in folgenden Punkten :

  . geemietete Leitungen
  . Datenübertragungen durch "Paket- und leitungsvermittelte Datenübermittlungsdienste"
  . ISDN
  . Sprach-Telefondienst
  . Telexdienste
  . mobile Dienste
  . unter Vorbehalt ergänzende Studie, neuer Zugangstyp zu Netzen und Zugang zu Breitbandtelekommunikation

- Harmonisierung der Anmeldungsverfahren und Anerkennung der Lieferung für öffentliche Telekommunikationsnetze mit dem Ziel, Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der Anmeldungen und der Zulassungen herzustellen.

- Ausarbeitung und Erlaß der im Grünbuch vom 14.11.1990 über Satellitenkommunikation vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere in folgenden Bereichen :

  . die gegenseitige Anerkennung über die Terminal-Ausstattungen für Satellitenkommunikation;
  . die gegenseitige Anerkennung des Zugangs zum Satellitennetz einseitig oder zweiseitig
  . Harmonisierung der Voraussetzungen des Anschlußes eines offenen Netzes mit den Verbindungen zum Satellitenterminalnetz ;
  . Harmonisierung bereits erkannter zukunftsweisender Übertragungstechniken zur Verbreitung von Satelliten für die breite Öffentlichkeit.

4. Strom- und Erdgasverbundnetze

- Durchführung der Richtlinien über die Durch- und Weiterbeförderung;

- Abschluß der Überlegungen über den Netzzugang von Dritten;

- Untersuchung der behördlichen und rechtlichen Hindernisse bei der Errichtung von Verbundnetzen und Vorschläge zu ihrer Überwindung.

Historical Archives of the European Commission

ANHANG 2

**BEITRAG DER GEMEINSCHAFT ZUGUNSTEN WICHTIGER BASISINFRASTRUKTUR (EFRE)**

**FINANZIELLER RAHMEN DER GEMEINSCHAFT FUER ZIEL-1 REGIONEN (1989-1993)**

In millionen ECU

| | TRANSPORT - INFRASTRUKTUR | | | | | TELEKOM+ STAR PROGRAMM | ENERGIEVERSORGUNGS INFRASTRUKTUR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | STRAßEN-VERKEHR | SCHIEN-EN-VERKEHR | HÄFEN | FLUGHÄFEN | ANDERE | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| GESAMT | 3611.7 | 1016 | 253.7 | 221.6 | 232 | 1128.2 | 1702.1 |

Historical Archives of the European Commission

Finanzierungen der EIB (Einzeldarlehen und Teildarlehen aus Globaldarlehen) in der Gemeinschaft für Netze, die von Interesse für die Gemeinschaft sind (1)
(Beträge in Millionen ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Netze von Interesse f.d. Gemeinschaft | 4817,3 | 8463,7 | 2836,7 |
| Verkehr | 1334,1 | 3663,4 | 1384,7 |
| . Eisenbahn | 103,9 | 1090,3 | 605,9 |
| . Straße | 1148,4 | 1503,2 | 434,5 |
| . Hafeninfrastruktur | 29,0 | 235,6 | 129,2 |
| . Flughafeninfrastruktur | 52,8 | 715,7 | 163,2 |
| . Zentren für kombinierten Verkehr | | 83,1 | 16,4 |
| . Städtischer Verkehr | | 35,5 | 35,5 |
| Fernmeldewesen | 269,8 | 1568,4 | 817,0 |
| Energietransport und -verteilung | 3213,4 | 3231,9 | 635,0 |
| B. Netze insgesamt | 11966,8 | 15031,8 | 4412,9 |
| Verkehr | 3927,7 | 7060,8 | 2206,5 |
| . Eisenbahn | 599,8 | 1475,9 | 606,8 |
| . Straße | 2789,5 | 4002,2 | 1015,4 |
| . Hafeninfrastruktur | 320,0 | 370,7 | 135,6 |
| . Flughafeninfrastruktur | 106,2 | 738,3 | 169,2 |
| . Zentren für kombinierten Verkehr | | 83,2 | 16,4 |
| . Städtischer Verkehr | 107,3 | 326,5 | 228,2 |
| . Sonstiges | 4,9 | 64,0 | 34,9 |
| Fernmeldewesen | 4245,5 | 4092,3 | 1258,2 |
| Energietransport und -verteilung | 3793,6 | 3878,7 | 948,2 |
| C. Tätigkeit in der Gemeinschaft insgesamt | 32432,8 | 40024,4 | 11265,9 |
| % A/B | 40,3 | 56,3 | 64,3 |
| % A/C | 14,9 | 21,1 | 25,2 |
| % B/C | 36,9 | 37,6 | 39,2 |

(1) Ohne Berücksichtigung eines Betrags von 578 Mio für Netze in Jugoslawien:
- Stromtransport: 92 Mio ECU
- Eisenbahnlinien: 124,3 Mio ECU
- Autobahn: 361,7 Mio ECU

Historical Archives of the European Commission

**ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES RATES ZUR EUROPÄISCHEN INFRASTRUKTUR**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

in Erwägung nachstehender Gründe :

Der Europäische Rat (Straßburg im Dezember 1989 und Dublin im Juni 1990) hatte die Verabschiedung von Leitlinien bis Ende 1990 gefordert. Die Kommission sollte bis dahin ein Arbeitsprogramm vorlegen und zweckdienliche Maßnahmen vorschlagen, hieß es hierzu in einer Entschließung des Rates vom 22. Januar 1990 *.

Die Schaffung eines Raums ohne Grenzen und die Herstellung der Freizügigkeit und eines freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs erfordern eine gesamteuropäische Infrastruktur für Verkehr, Telekommunikation, Energieversorgung und Berufsbildung, wenn der Binnenmarkt seine Früchte tragen soll.

Die Schaffung einer europäischen Infrastruktur, die auch die Gebiete an der Peripherie der Gemeinschaft mit dem Zentrum verbindet, stärkt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft.

Die europäische Infrastruktur muß so ausgelegt werden, daß sie eine harmonische Entwicklung auch der Beziehungen zu den Efta-Ländern und den Ländern Mittel- und Osteuropas sowie ihre Verlängerung in die Mittelmeerländer ermöglicht.

Die Untersuchung, die die Kommission mit Hilfe der Mitgliedstaaten und der Wirtschaft in diesem Jahr vornahm, ergab, daß die vorhandenen Anlagen nicht ausreichen und daß es einer stärkeren Abstimmung in der Planung für Morgen bedarf.

Die Gründe für die Unzulänglichkeiten sind klar, jetzt gilt es, sie mit Hilfe eines Aktionsprogramms zu beseitigen.

Es ist erforderlich, daß der Rat dieses Aktionsprogramm beschließt.

Es ist Aufgabe der Kommission, ergänzende Maßnahmen zur Durchführung dieses Aktionsprogramms vorzuschlagen.

Die von der Kommission vorgelegten Leitlinien rechtfertigen eine ständige Beobachtung.

NIMMT FOLGENDE ENTSCHLIEßUNG AN :

1. Der Rat ist nach der Bestandsaufnahme der Kommission zu der Auffassung gelangt, daß zur Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen im Sinne von Artikel 8a des EWG-Vertrags, auch der Aufbau einer wirklich europäischen Infrastruktur für Bürger, Unternehmen und Behörden gehört, d.h. einer Infrastruktur, die fest verknüpft und für alle benutzbar ist, im Verkehr, in der Telekommunikation, in der Energieversorgung und der Berufsausbildung.

* Ambtsblatt C 27 6.2.1990

National Archives of the European Commission

2. Die derzeitigen Unzulänglichkeiten rechtfertigen die sofortige Einleitung eines Schwerpunktprogramms, wie es die Kommission vorschlägt. Aus diesem Grunde nimmt der Rat das von der Kommission vorgeschlagene Programm an. Das Programm besteht aus drei eng miteinander verbundenen, sich gegenseitig ergänzenden Teilen : Schwerpunktprojekte, die aufgrund ihres Beitrags zum Gelingen des Binnenmarktes und der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion ausgewählt werden, allgemeinen Maßnahmen für die optimale Ausarbeitung und Ausbau europäischer Infrastruktur und steuerlichen Maßnahmen.

3. Schwerpunktvorhaben : Unabhängig von den laufenden Beratungen und bereits getroffenen Entscheidungen beauftragt der Rat die Kommission ergänzende Vorschläge zur Durchführung der Projekte vorzulegen und setzt sich nachdrücklich für die Beachtung folgender Grundsätze in Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes ein :

3.1 Verkehr : Hier ist der Rat der Ansicht, daß der Verkehrsmarkt ein Konzept erfordert, das alle Verkehrsträger umfaßt und eine optimale Nutzung der Infrastruktur ermöglicht, zugleich soll aber auch mehr für den Umweltschutz getan werden. Die Kommission wird aufgefordert, ihre Arbeit auf den in ihrem Bericht behandelten Gebieten fortzusetzen.

3.2 Für den Telekommunikations- und Telematikbereich fordert er die Kommission auf, in der ersten Hälfte des Jahres 1991, auf der Grundlage bestehender Programme wie INSIS und CADDIA, alle Maßnahmen in die Wege zu leiten, die die für das Funktionieren des Binnenmarktes notwendigen Telematikdienste sicherstellen. Dies betrifft besonders die Zusammenschaltung der Informationssysteme der öffentlichen Verwaltungen. Im übrigen fordert er die Kommission auf, unverzüglich nach der Entscheidung des Rates sicherzustellen, daß das spezifische Forschungsprogramm über die Telematiksysteme im allgemeinen Interesse durchgeführt wird, um die Durchschlagskraft der Telematiknetze zu verbessern.

3.3 Energieversorgung : Im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes und auf eine europäische Energie-Charta soll die Kommission mit allen Beteiligten überlegen, wie die Netze europaweit stärker erforscht und zusammengeschaltet werden können, um eine optimale Nutzung der Produktionskapazitäten zu sichern und die Versorgungssicherheit der Gemeinschaft zu verbessern.

3.4 Berufsausbildung : Die Kommission soll zusammen mit den Mitgliedstaaten und allen Beteiligten auf eine Verknüpfung der verschiedenen Ausbildungssysteme hinarbeiten, um in der ganzen Gemeinschaft und in anderen Ländern Europas Multiplikator-Effekte auszulösen.

4. Maßnahmen von allgemeiner Tragweite : Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips und unter Wahrung der Kompetenzen der verschiedenen Ratsgremien wünscht der Rat, sie mögen zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die Schaffung einer gesamteuropäischen Infrastruktur durch alle Beteiligten beitragen.

4.1 Der Rat ist der Ansicht, daß die von der Kommission aufgeführten und in der Anlage beigefügten Maßnahmen im rechtlichen Bereich, die für eine Verknüpfung der Infrastruktur und einen gesamteuropäischen Betrieb erforderlich sind, unverzüglich beschlossen und verwirklicht oder bald von der Kommission vorgeschlagen werden müssen.

Historical Archives of the European Commission

4.2 Der Rat fordert die Kommission auf, in enger Zusammenarbeit mit allen Beteiligten

- regelmäßig für die europäische Infrastruktur im Verkehr, in der Telekommunikation und der Energieversorgung Leitpläne in geeigneter Form aufzustellen;

- ein Jahresprogramm für Europa-Normen zu entwerfen, damit die Infrastruktur von allen benutzt werden kann und sich keine neuen divergierenden Normen einschleichen;

- Unterlagen für die Bedarfsermittlung und die Beurteilung technisch-finanzieller Schwierigkeiten als Beitrag zu den oben genannten Untersuchungen zu sammeln.

- Durchführbarkeitsstudien zu übernehmen für Projekte, die in europäischem Interesse liegen.

4.3 Der Rat befürwortet grundsätzlich, Projekten ein europäisches Interesse zuzusprechen, sofern sich hieraus keine automatischen Folgen für den Haushalt der Gemeinschaft ergeben. Er fordert die Kommission auf, Verfahrensvorschläge auszuarbeiten, die es ermöglichen würden, anhand von Leitplänen einzelnen Projekten zu bescheinigen, daß sie im europäischen Interesse liegen. Dieses Verfahren müßte für alle Beteiligten transparent sein.

5. Steuerliche Maßnahmen : Der Rat ist der Auffassung, daß die Projekte sich rentieren müssen, und erinnert daran, daß er der privaten Finanzierung den Vorrang einräumt, deshalb sollen auch günstigere Voraussetzungen geschaffen werden für den Aufbau und Betrieb einer gesamteuropäischen Infrastruktur. Die Staatsfinanzierung wird jedoch seiner Ansicht nach in bestimmten, von der Kommission ausgewiesenen Fällen, unumgänglich sein, in diesem Zusammenhang hat eine Finanzierung durch die Gemeinschaft nur Zusatzcharakter.

Dieses verhindert jedoch nicht, daß die Kommission im Rahmen ihrer verfügbaren Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Vorausschau, der Europäischen Infrastruktur Finanzierungspriorität einräumt. Diese Vorrangigkeit muß bei der Aufstellung der neuen finanziellen Vorausschau für die Zeit nach 1992 verstärkt zum Ausdruck kommen.

6. Der Rat fordert schließlich die Kommission auf :

6.1 im Laufe des Jahres 1991 Vorschläge zur Verwirklichung der oben genannten Forderungen zu machen;

6.2 von Jahr zu Jahr einen Bericht über den Aufbau einer europäischen Infrastruktur vorzulegen.

Historical Archives of the European Commission

## GLOSSAR

AECMA - European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.

AIM - Fortgeschrittene Informationsverarbeitung in der Medizin

ANIMO - Animal Moves Management System

ASB - Associated Standardisation Bodies

ATLAS - Air Traffic Control/Air Land System

CADDIA - Programm für den Einsatz der Telematik in den informationstechnischen Systemen der Gemeinschaft für die Ein- und Ausfuhr sowie die Verwaltung und die Finanzkontrolle der Agrarmarktorganisationen

CEDEFOP - Europäisches Zentrum für die Förderung der Berufsbildung

CEPT - Europäische Konferenz der Post- und Telekommunikationsbehörden

CLCA - Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers

COMETT - Programm zur Zusammenarbeit von Hochschule und Unternehmen hinsichtlich der Ausbildung auf dem Gebiet der Technologie

CORRIDOR Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites

DECT - Drahtloses- Telefon-Projekt

DELTA - Gemeinschaftsaktion auf dem Gebiet der Lerntechnologie(Developing European Learning through Technological Advance) Pilotaktion.

DRIVE - Gemeinschaftsprogramm auf dem Gebiet der Strassenverkehrsinformatik und Telekommunikation

ECAC - European Civil Aviation Conference

EDI - Electronischer Datenaustausch

EDIFACT - Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport

EFTA - European Free Trade Assocation

EFRE - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Historical Archives of the European Commission

EGKS - Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl

EIB - Euopäische Investionsbank

ENS - Europäisches Nervensystem

ERASMUS - Gemeinschaftliches Aktionsprogramm zur Förderung der Mobilität von Hochschulstudenten

ERMES - Öffentliches Funkrufsystem in der Gemeinschaft

ERT - Europäischer Runder Tisch von Unternehmen

ETSI - European Telecommunications Standards Institute

EURET - Spezifisches Programm für Forschung und technologische Entwicklung im Verkehrswesen (1990-1993)

EUREKA - Agentur zur Koordinierung europäischer Forschung

EUROCONTROL Europäische Luftverkehrskontrollorganisation

EUROTECNET Netzwerk von Demonstrationsprojekten für Berufsbildung und neue Informationstechnologien

EURYCLEE Netz der nationalen Informationszentren über die neuen Informationstechnologien und die Bildung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft

EURYDICE Informationsnetz für das Bildungswesen in der Europäischen Gemeinschaft

FIEC - Verband der Europäischen Bauwirtschaft

FORCE - Aktionsprogramm der Gemeinschaft zur Förderung der beruflichen Weiterbildung

FYSAN - Überwachung des Pflanzenschutzsystems

GSM - Zellulares-Telefon-Projekt (Groupe Spécial Mobile)

IMPACT - Demonstrationsprojekte zur Entwicklung des Gemeinschaftsmarktes für Informationsdienste

INSIS - Gemeinschaftliches System integrierter Informationsdienste

INTERREG Gemeinschaftsinitiative für Grenzregionen

IRIS - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

Historical Archives of the European Commission

ISDN - Diensteintegrierendes digitales Fernmeldenetz

KSZE - Konferenz über die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa

LINGUA - Programm zur Förderung der fremdsprachlichen Ausbildung in der Europäischen Gemeinschaft

METRAN - Managed European Transmission Networks

ONP - Einführung eines offenen Netzzugangs

PCRD - Rahmenprogramm für Forschung und Entwicklung

PETRA - Aktionsprogramm für die Berufsbildung Jugendlicher und zur Vorbereitung der Jugendlichen auf das Erwachsenen- und Erwerbsleben

PHARE - Aktionsplan für eine koordinierte Hilfe für Polen und Ungarn

PHARE - Eurocontrol-Projekt zur Verbindung von Bodenkontrollstationen und Flugzeugen

POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (durch informationsgestützten Straßenverkehr zwischen europäischen Städten)

PRISMA - Gemeinschaftsinitiative zur Verbesserung der Vorbereitung von Unternehmen auf den Binnenmarkt in EFRE-Ziel 1-Gebieten

PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiency and Unprecedented Safety

RACE - Gemeinschaftsprogramm auf dem Gebeit der Telekommunikationstechnologie - Forschung und Entwicklung im Bereich der fortgeschrittenen Kommunikationstechnologien für Europa

REGEN - Gemeinschaftsinitiative zur Verbesserung der Energie-Infrastrukturen in peripheren Regionen

SCENT - System Enforcement Network

SCIENCE - Plan für die Stimulierung der internationalen Zusammenarbeit und des für die Euopäischen Forscher notwendigen wissenschaftlichen Austauschs (1988-1992)

SHIFT - System der Gesundheitskontrolle von Einfuhren aus Drittländern an Grenzübergangsstellen

SIS - Informationsaustausch-System (Schengener Abkommen)

Historical Archive of the European Commission

STAR - Gemeinschaftsprogramm zur Entwicklung bestimmter benachteiligter Regionen der Gemeinschaft durch einen besseren Zugang zu den fortgeschrittenen Telekommunikationsdiensten

TARIC - Gemeinschaftlicher Zolltarif

TEDIS - Gemeinschaftsprogramm betreffend den elektronischen Datentransfer für kommerzielle Zwecke über Kommunikationsnetze

TELEMATIQUE Gemeinschaftsinitiative zur Entwicklung und Verbesserung von Diensten und Netzen im Bereich der Telematik in EFRE-Ziel 1-Gebieten

UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe

VSAT - Very Small Aperture Terminals

Historical Archives of the European Commission

ISSN 0254-1467

KOM(90) 585 endg.

# DOKUMENTE

DE 15

Historical Archives of the European Commission

Katalognummer : CB-CO-90-661-DE-C
ISBN 92-77-67653-1

| VERKAUFSPREIS | bis 30 Seiten: 3,50 ECU | pro 10 weitere Seiten: 1,25 ECU |
|---|---|---|

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg

# COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM (90) 585 def.

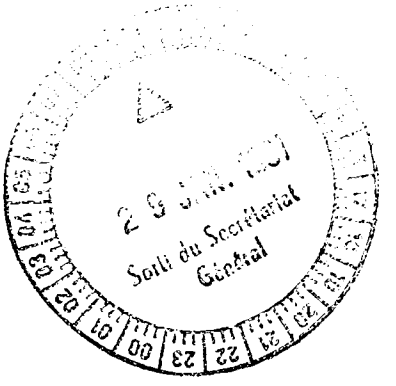
Bruxelles, 23 gennaio 1991

**VERSO RETI TRANSEUROPEE**

**PER UN PROGRAMMA D'AZIONE COMUNITARIO**

**Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento**

Historical Archives of the European Commission



## SOMMARIO


| | | Pagina |
|---|---|---|
| Introduzione | | 3 |
| 1. | **QUADRO DEI LAVORI** | 4 |
| 1.1 | Mandato conferito dal Consiglio alla Commissione | 4 |
| 1.2 | Attuazione della risoluzione del Consiglio | 5 |
| 2. | **L'APPORTO DEL QUADRO COMUNITARIO** | 5 |
| 2.1 | La realizzazione di uno spazio senza frontiere fa sorgere una domanda urgente di reti transeuropee | 5 |
| 2.2 | Problemi relativi alla divisione delle responsabilità | 6 |
| 2.3 | L'apporto della Comunità | 6 |
| 3. | **DIMENSIONE GEOGRAFICA E CONTENUTO DELLE RETI TRANSEUROPEE** | 7 |
| 3.1 | La dimensione geografica | 7 |
| 3.2 | Il contenuto | 8 |
| 4. | **LA DIMENSIONE AMBIENTALE DELLE INFRASTRUTTURE FISICHE** | 9 |
| 5. | **GLI OSTACOLI ALLA COSTITUZIONE DI RETI TRANSEUROPEE** | 10 |
| 5.1 | Le difficoltà di interoperatività transfrontaliera | 10 |
| 5.2 | Il contesto regolamentare | 12 |
| 5.3 | La dimensione concorrenziale | 13 |
| 5.4 | L'assenza di una visione globale su scala europea dell'evoluzione della domanda e delle infrastrutture corrispondenti | 14 |
| 5.5 | La portata dei problemi di finanziamento | 15 |
| 6. | **GLI ELEMENTI DI UN PROGRAMMA D'AZIONE COMUNITARIO** | 17 |
| 6.1 | Progetti prioritari per settore d'applicazione | 17 |
| 6.2 | Provvedimenti atti a favorire la creazione di reti transeuropee | 26 |
| 6.3 | Gli interventi finanziari potenziali | 29 |
| Allegato 1: | Instaurazione di un quadro normativo | 31 |
| Allegato 2: | Contributi del FESR | 33 |
| Allegato 3: | Contributi della BEI | 34 |
| Progetto di risoluzione del Consiglio | | 35 |
| Glossario | | 38 |


Historical Archives of the European Commission

# VERSO RETI TRANSEUROPEE
# PER UN PROGRAMMA D'AZIONE COMUNITARIO

## INTRODUZIONE

Il mercato interno, in corso di realizzazione sulla base degli orientamenti del Libro bianco del giugno 1985 e delle disposizioni dell'Atto unico, produrrà tutti i suoi effetti economici e sociali se la libera circolazione delle merci, dei servizi, dei capitali e delle persone in uno spazio senza frontiere interne potrà avvalersi di reti (infrastrutture fisiche, servizi e normative) realmente transeuropee.

Questa esigenza è particolarmente impellente in **quattro settori: i trasporti, le telecomunicazioni, l'energia e la formazione professionale.** Dai lavori preparatori con gli Stati membri svoltisi nel corso di tutto il 1990 è venuta una larga conferma della gravità del problema costituito dalla carenza di reti transeuropee. La sola consultazione degli ambienti economici interessati, effettuata nell'ottobre scorso, sarebbe del resto bastata a dissipare qualsiasi dubbio in proposito: essi concordano nell'affermare che i benefici del grande mercato dipendono tanto da un quadro normativo favorevole, quanto dalla disponibilità di infrastrutture e di servizi che consentano effettivamente la libera circolazione.

La Commissione ha già comunicato al Consiglio una relazione intermedia nel luglio 1990 [1]. **Essa è ora in grado di presentare una comunicazione contenente un programma d'azione comunitario per la realizzazione di reti europee di infrastrutture.**

La comunicazione risponde agli auspici formulati dal Consiglio europeo (riunioni di Strasburgo nel dicembre 1989 e di Dublino nel giugno 1990) nonché alla risoluzione del Consiglio del 22 gennaio 1990 [2].

Dopo aver esposto (I) le ragioni che fanno della costituzione di reti transeuropee un'esigenza prioritaria, (II) i criteri sulla base dei quali le infrastrutture risultano insufficienti, (III) l'importanza della dimensione ambientale, (IV) i principali ostacoli al costituirsi di reti transeuropee e (V) la natura dei vincoli finanziari, la comunicazione propone:

- un programma d'azione inteso alla realizzazione di progetti o di reti, all'adozione di linee direttrici in materia di finanziamento e all'attuazione di una serie di provvedimenti di portata generale destinati ad accelerare il costituirsi di reti transeuropee;

- un progetto di risoluzione del Consiglio recante adozione del programma d'azione.

Historical Archive of the European Communities

(1) COM(90)310 del 19.7.1990.
(2) GU C 27 del 6.2.1990.

## 1. QUADRO DEI LAVORI

### 1.1. Mandato conferito dal Consiglio alla Commissione

L'idea di una riflessione urgente su un programma d'azione prioritario è stata già avanzata più volte nelle sedi comunitarie.

1.1.1. A seguito delle riflessioni svoltesi a livello ministeriale nel corso del secondo semestre 1989, il **Consiglio europeo (dicembre 1989 e giugno 1990)** ha messo in risalto l'importanza che annette alla questione delle reti d'interesse europeo, organizzando il seguito dei lavori come segue:

> **"Si dovrebbe dare precedenza particolare allo sviluppo e all'interconnessione delle reti transeuropee, in particolare per quanto riguarda il controllo aereo, il collegamento dei principali centri urbani della Comunità con reti di telecomunicazioni a banda larga, collegamenti terrestri più funzionali e la distribuzione di energia. Il Consiglio europeo invita la Commissione a proporre le misure adeguate tenendo conto della possibilità di estendere queste azioni a tutta la Comunità, prestando particolare attenzione alle situazioni periferiche nel contesto della coesione economica e sociale."**

Dette conclusioni sono state ricordate il 26 giugno 1990 dal Consiglio europeo di Dublino che ha chiesto che **"siano adottate linee direttrici ... prima della fine dell'anno"**.

1.1.2. La **Commissione** ha adottato già nel **dicembre 1989** una comunicazione intitolata "Verso reti transeuropee: obiettivi e possibili applicazioni" (3). Vi si mettevano in risalto i problemi di adattamento delle infrastrutture all'emergere della nuova dimensione del mercato comunitario e vi si suggeriva di **"assegnare una priorità particolare allo sviluppo di reti transeuropee per i trasporti, l'energia, le telecomunicazioni e la formazione, all'insegna dell'interoperatività e dell'interconnessione"**.

1.1.3. Sulla base delle conclusioni del Consiglio europeo e delle proposte della Commissione, il **Consiglio** (gennaio 1990) ha invitato quest'ultima a presentare, nei quattro settori da essa indicati

> **"entro il 1990, un programma di lavoro e proposte relative ad opportune misure, tenendo presente la possibilità di estendere tali azioni a tutta la Comunità, fatta salva la ripartizione del lavoro tra le varie composizioni del Consiglio. La Commissione presenterà una prima relazione in merito a questa fase nel corso del primo semestre 1990".**

Historical Archives of European Commission

(3) COM(89)643 del 18.12.1989.

1.2. Attuazione della risoluzione del Consiglio

Nel corso del 1990 la Commissione si è avvalsa di tre fonti di informazioni e di reazioni, segnatamente in esito alla relazione intermedia del luglio 1990, per procedere alla valutazione dei bisogni di infrastrutture nei quattro settori d'applicazione:

- gli Stati membri, tramite un gruppo di riflessione composto di loro rappresentanti la cui costituzione era stata chiesta dal Consiglio. Tale gruppo si è riunito, su iniziativa della Commissione, a sei riprese. I coordinatori nazionali hanno tenuto, nella maggior parte dei casi, ad apportare anche dei contributi scritti che si sono rivelati molto utili per lo svolgimento dei lavori e l'identificazione delle priorità (vanno citati in particolare la Francia, il Regno Unito, la Spagna, la Grecia, il Portogallo, l'Irlanda, i Paesi Bassi e la Danimarca);

- gli ambienti economici interessati, vale a dire principalmente le organizzazioni europee più rappresentative dell'industria e dei servizi interessati alle reti transeuropee in quanto utenti o fornitori di beni o di servizi. Tale consultazione si è svolta nell'intero arco dell'anno e in occasione di una audizione informale, l'8 ottobre 1990, alla presenza dei servizi della Commissione e dei coordinatori nazionali;

- i lavori effettuati nelle sedi comunitarie specializzate, relativi alla creazione o al miglioramento delle reti transeuropee; si sono seguiti fra l'altro i lavori già intrapresi o in corso presso il Consiglio nei diversi settori di cui trattasi, per tener debitamente conto delle azioni già avviate o che stavano per esserlo ed evitare doppioni.

2. L'APPORTO DEL QUADRO COMUNITARIO

Se si considerano le infrastrutture nella prospettiva dello spazio senza frontiere, si deve riconoscere che il mercato unico ha bisogno di reti adeguate. Per valutare le esigenze a livello comunitario, non basta sommare le esigenze nazionali, valutate su basi nazionali. Questa constatazione dovrebbe indurre tutti i soggetti che partecipano alla concezione e alla realizzazione delle infrastrutture e dei servizi a integrare nella loro azione, nel rispetto del principio della sussidiarietà e badando quindi ad individuare il "di più" che può essere apportato a livello europeo, la dimensione comunitaria. Operare a tale livello offre infatti vari vantaggi, che possono agevolare la costituzione delle reti stesse. Questa considerazione concorda con le conclusioni orientative del documento preliminare "Europa 2000: prospettive per lo sviluppo del territorio comunitario" (4), nel quale sono messe in risalto le pressioni che gravano sempre più pesantemente su uno spazio europeo compartimentato e fragile e la necessità di costruire un quadro di riferimento coerente, che tenga conto di tutto quanto accade nell'insieme della Comunità.

2.1. La realizzazione di uno spazio senza frontiere interne fa sorgere una domanda urgente di reti transeuropee

Il Libro bianco del giugno 1985 prendeva la realizzazione delle quattro libertà fondamentali come base per proporre un'impostazione globale ed equilibrata in tutti i settori interessati. Si riconosce oggi che i benefici economici dell'effettiva realizzazione di tali libertà dipendono in notevole misura dall'esistenza di reti adeguate che facilitino le comunicazioni e contraggano, in termini di tempi e di distanze, lo spazio comunitario in una prospettiva di coesione. Un più stretto collegamento tra tutte le zone dello spazio comunitario

(4) COM(90)544 del 16.11.1990.

Archive of the European Commission

consentirà loro di prender parte nel modo più completo possibile alla nuova dimensione comunitariae ai benefici attesi dalla soppressione delle frontiere.

La necessità di disporre di reti transeuropee è resa più impellente da cinque elementi:

- l'aumento prevedibile, e in parte già registrato, degli scambi intracomunitari, una volta rimossi gli ostacoli fisici, tecnici e presto anche fiscali **(effetto di volume)**;

- la necessità di interconnettere le infrastrutture e i servizi esistenti per adeguarli alle nuove dimensioni del mercato **(esigenza di interoperatività)**;

- l'esigenza di tener conto della dimensione comunitaria nella concezione e nella realizzazione delle reti future **(effetto dimensionale)**;

- la crescente domanda di servizi di qualità più adeguata per l'insieme dello spazio europeo **(esigenza di qualità)**;

- la necessità di avvicinare tutte le componenti dello spazio comunitario **(effetto di coesione)**.

**2.2. Problemi relativi alla divisione delle responsabilità**

2.2.1. <u>Ruolo dei poteri pubblici</u>

La pianificazione e lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi sono stati tradizionalmente gestiti su base nazionale o regionale, per ragioni storiche di competenza. Ne risulta, da un punto di vista comunitario, una frammentazione delle reti. La nuova dimensione del mercato interno obbliga a considerare tali reti nel più ampio contesto della Comunità e, al di là dei confini di questa, del continente europeo. L'indispensabile integrazione delle reti nel nuovo contesto richiede che a ciascun livello decisionale (locale, regionale, nazionale, comunitario ...) si prendano in considerazione gli altri livelli, quando la natura del progetto lo giustifica. **Si deve instaurare una più stretta concertazione tra i responsabili delle decisioni ai diversi livelli politici.** Occorre trovare le sedi più opportune per ottimizzare tale concertazione e renderla il più possibile operativa.

2.2.2. <u>Responsabilità degli operatori economici</u>

Se le autorità pubbliche svolgono un ruolo fondamentale nell'ideazione delle reti e spesso anche nella loro realizzazione, in particolare nei settori dei trasporti e della formazione, gli operatori economici svolgono un ruolo sempre più attivo nel lancio e nella realizzazione di nuovi progetti. La crescente diversificazione dell'offerta recata dallo sviluppo tecnologico suscita in essi un più vivo interesse. Tuttavia tale interesse è strettamente legato allo sviluppo dei relativi mercati e implica quindi una più ampia partecipazione degli utenti. Il diffondersi del concetto di "service charges", in virtù del quale l'utente è disposto a pagare per il servizio di qualità che riceve, dovrebbe accentuare ulteriormente tale tendenza, facilitando il finanziamento privato delle reti.

**In altri termini, l'instaurazione di reti europee dipende altrettanto dalle iniziative assunte dagli operatori economici indipendenti che dall'azione delle autorità pubbliche. Spesso si può giungere a una associazione tra le due parti.**

Historical Archive of European Commission

## 2.3. L'apporto della Comunità

**Prendere in considerazione a livello comunitario la problematica delle reti offre diversi vantaggi determinanti.** Si tratta di possibilità che attualmente, come ha dimostrato la consultazione degli operatori economici, sono sfruttate in misura insufficiente. La Comunità può infatti:

- facilitare, grazie ad una visione globale, l'identificazione dell'interesse comunitario dei progetti esistenti o in corso di elaborazione;

- stimolare l'uso ottimale delle reti esistenti;

- promuovere l'adozione di norme che garantiscano l'interoperatività delle reti;

- incentivare la presentazione in comune di progetti transnazionali;

- incoraggiare l'elaborazione di schemi direttivi nell'ambito di una strategia a medio e a lungo termine di sviluppo delle reti e di ottimizzazione dell'uso dello spazio europeo;

- favorire una più attenta presa in considerazione del necessario equilibrio tra il centro e la periferia della Comunità, nel contesto della coesione economica e sociale;

- mettere in valore l'impatto economico delle reti sulle regioni attraversate;

- introdurre nell'analisi della redditività dei progetti il fattore rappresentato dal loro interesse per l'insieme della Comunità;

- fornire un quadro di coordinamento per le statistiche necessarie per la valutazione delle esigenze delle reti;

- facilitare la pianificazione in prospettiva delle reti comunitarie su scala del continente europeo, in particolare verso i paesi dell'EFTA e dell'Europa centro-orientale, come pure il loro prolungamento in direzione dei paesi terzi mediterranei;

- promuovere nuove sinergie tra regioni di paesi diversi e tra settori industriali diversi;

- agevolare o integrare il finanziamento dei progetti d'interesse comunitario con gli strumenti a sua disposizione.

## 3. DIMENSIONE GEOGRAFICA E CONTENUTO DELLE RETI TRANSEUROPEE

### 3.1. La dimensione geografica

Far sì che le reti della Comunità possano far fronte alla rapida crescita degli scambi intracomunitari che deriverà - e già deriva - dal completamento del mercato interno è la prima priorità. **Occorre concentrarsi dapprima sulle infrastrutture situate nel territorio della Comunità.** Si deve realizzare un **miglior equilibrio tra il centro e la periferia,** consentendo alle regioni periferiche di beneficiare dei vantaggi del mercato interno. Una rete più estesa e più ramificata esercita un effetto di coesione benefico tanto per le regioni periferiche, quanto per quelle centrali della Comunità.

Historical Archives of the European Commission

Ma l'ambito delle reti transeuropee non può essere limitato al territorio comunitario. **Occorre tener presente l'imperativo di integrazione dell'insieme del continente europeo:**

- l'estensione dei principi della libera circolazione ai **paesi membri dell'EFTA**, attualmente oggetto di negoziato, aggiunge una dimensione supplementare ai progetti di reti comunitarie. Da questo punto di vista gli acuti problemi di **transito con l'Austria e la Svizzera**, nei settori del trasporto e dell'energia, esigono un'attenzione ancora maggiore;

- i nuovi sviluppi nei **paesi dell'Europa centro-orientale**, che si traducono in accordi sempre più ambiziosi, giustificano il soddisfacimento dell'enorme bisogno di infrastrutture e di servizi di tali paesi in una prospettiva d'integrazione con la Comunità ed i paesi EFTA. I recenti orientamenti della Commissione relativi al progetto di "Carta europea dell'energia", iniziativa avviata con il memorandum del Primo Ministro dei Paesi Bassi in occasione del Consiglio europeo di Dublino e precisata nel corso del recente vertice di Parigi della CSCE, si iscrivono in tale contesto. Inoltre, la Iugoslavia riveste particolare importanza per il transito per quanto riguarda tanto i trasporti, quanto l'energia.

Lo sviluppo delle relazioni con i **paesi terzi mediterranei** dovrebbe esplicarsi nella realizzazione di una maggiore interoperatività delle reti, in particolare nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni.

### 3.2. Il contenuto delle reti transeuropee

Diversi importanti aspetti delle reti meritano una maggiore attenzione a livello comunitario. Occorre prendere in considerazione tutti gli elementi delle reti: gli impianti di trasmissione - le maglie - e di commutazione - i nodi, le attrezzature terminali, i servizi offerti sull'infrastruttura e il contesto normativo. Dall'analisi delle carenze emerse dai lavori in materia si deduce che **lo sviluppo delle reti transeuropee** deve indirizzarsi **verso quattro direzioni principali.**

#### 3.2.1. <u>Sviluppare l'uso transeuropeo delle reti esistenti</u>

Le reti nazionali esistenti non sono state sviluppate nella prospettiva di scambi intensi tra gli Stati membri; le interconnessioni risultano quindi insufficienti e le normative ostacolano tali scambi.

* Lo sviluppo degli scambi intracomunitari richiede quindi **la realizzazione degli anelli ancora mancanti e la soppressione delle strozzature delle reti esistenti.** Occorre quindi interconnettere le vecchie reti o elaborarne di nuove.

* L'uso ottimale di tali reti ha come presupposto **la soppressione delle normative nazionali inibenti** e, ove necessario, l'instaurazione di una regolamentazione armonizzata.

* L'eterogeneità storica del tessuto economico della Comunità deve essere compensata dalla ricerca di **una diffusione coerente o più completa delle reti sull'insieme del territorio comunitario.** Ciò vale, in particolare, per il gas, per taluni modi di trasporto (autostrade, ferrovie) e per i servizi di telecomunicazioni.

Historical Archives of the European Communities

3.2.2. Concepire le reti di domani

L'evoluzione tecnologica e la crescente internazionalizzazione degli scambi devono **indurre la Comunità e i suoi Stati membri a studiare in modo coordinato e concertato le reti di domani, in tutti i settori d'applicazione.** Ciò vale sia per i collegamenti ferroviari ad alta velocità e il collegamento tra trasporti marittimi e terrestri, sia per i collegamenti a banda larga, il controllo aereo, gli scambi di energia e la formazione. In questa stessa ottica va visto lo sviluppo delle interconnessioni con i paesi dell'Europa centro-orientale.

3.2.3. Attrezzare i nodi di comunicazione

I nodi delle reti transeuropee rivestono un'importanza ancor oggi non sufficientemente valutata in una prospettiva europea. **L'importanza dei nodi di comunicazione per le reti di trasporto delle persone e delle merci** appare sempre più cruciale, se si pensa ai futuri collegamenti ferroviari ad alta velocità tra le grandi città europee (reti interurbane) e allo sviluppo del trasporto combinato plurimodale (terminali).

3.2.4. Promuovere i servizi all'utente finale

Le infrastrutture hanno un senso solo in quanto consentono di offrire un servizio. **Anche i servizi offerti sulle reti devono essere transeuropei e tener conto il più possibile delle esigenze degli utenti.** Ciò può essere realizzato o attraverso l'instaurazione di un quadro gestionale adeguato a tale dimensione o con l'organizzazione di servizi specifici (per es. sistemi di prenotazione, sistemi di fatturazione dei servizi, tariffazione, adeguamento linguistico, borse di scambi di energia).

4. LA DIMENSIONE AMBIENTALE DELLE INFRASTRUTTURE FISICHE

Le infrastrutture delle reti transeuropee non pongono, in quanto tali, problemi diversi da quelli che si incontrano nella concezione e della realizzazione di qualsiasi infrastruttura fisica, in particolare nei settori dei trasporti e dell'energia. **Si tratta principalmeente di una responsabilità degli Stati membri e delle loro suddivisioni territoriali, anche se la tutela dell'ambiente costituisce parte integrante delle altre politiche della Comunità.**

Nel rispetto della divisione delle competenze in questo settore, **la Comunità può fissare dei principi generali ai quali gli Stati membri devono attenersi** e svolgere delle riflessioni approfondite.

* Un **quadro generale comunitario per garantire la presa in considerazione dell'ambiente naturale nei progetti di infrastrutture nazionali e regionali** è stato definito dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio [5] che prescrive una valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici o privati. Tale direttiva potrebbe essere tra breve estesa alle politiche, ai programmi e ai piani quali i programmi di sviluppo regionale, i programmi economici e i piani di assetto del territorio proposti dalle autorità pubbliche.

* La Commissione ha recentemente svolto **un'approfondita riflessione sull'ambiente e i trasporti** per affrontare i problemi della scelta tra i danni prodotti dalla congestione del traffico e la realizzazione di infrastrutture

(5) GU L 175 del 5.7.1985.

Historical Archives of the European Commission

che, per ovviarvi, possono dar luogo a gravi problemi di coesistenza con altre funzioni della vita sociale (abitazione, lavoro) e danneggiare l'ambiente edificato e naturale. Più fondamentalmente, la tutela dell'ambiente implica la subordinazione a nuovi criteri della scelta tra i diversi modi di trasporto e dei loro sistemi di organizzazione. In questa prospettiva la Commissione intende **elaborare uno schema direttivo a lungo termine di infrastrutture multimodali** (che consenta il passaggio da un modo di trasporto ad un altro senza difficoltà tecniche) e istituire una rete di osservazione e di divulgazione delle iniziative delle città per la gestione dei trasporti e degli spazi urbani.

* Per quanto riguarda **l'energia**, sono soprattutto le **interconnessioni elettriche** che presentano i più gravi problemi di inserimento nell'ambiente. Paradossalmente, le linee elettriche sono considerate sempre più come un'offesa inaccettabile al paesaggio, mentre lo sviluppo delle interconnessioni costituisce il mezzo migliore per sfruttare in modo ottimale le capacità di produzione esistenti e ridurre le emissioni inquinanti nell'atmosfera. Occore quindi trovare le soluzioni più efficaci e aventi il più basso impatto sull'ambiente. I termini di questa scelta dovrebbero essere spiegati meglio.

* **L'impostazione proposta per le reti transeuropee nei settori dei trasporti e dell'energia deve costituire di per sé un contributo importante alla protezione dell'ambiente.** Infatti, favorendo un'impostazione integrata dei diversi modi di trasporto e delle interconnessioni energetiche su scala comunitaria, essa orienta le scelte politiche verso uno sfruttamento ottimale delle infrastrutture disponibili sul territorio comunitario.

## 5. GLI OSTACOLI ALLA COSTITUZIONE DI RETI TRANSEUROPEE

**L'attuale situazione di carenza, se non addirittura d'inesistenza, di reti transeuropee si spiega con il congiungersi di cinque tipi di ostacoli.** Non vi è motivo di sperare nella scomparsa automatica di tali ostacoli senza un'azione politica vigorosa e concertata. Si tratta essenzialmente di problemi di interoperatività, di un contesto normativo insoddisfacente, di vincoli connessi alla dimensione concorrenziale e di un difetto assai generalizzato di visione globale, su scala comunitaria, delle infrastrutture, rafforzato dall'insufficienza di statistiche elaborate su basi comuni. Se non è accertata l'esistenza di un ostacolo relativo al volume dei finanziamenti necessari, il problema del finanziamento delle reti europee è comunque reso più difficile dalla combinazione degli ostacoli di cui sopra.

### 5.1. Le difficoltà di interoperatività transfrontaliera

I lavori condotti nel settore delle telecomunicazioni e dei trasporti dimostrano che **la frammentazione delle reti e le loro modalità di gestione calcate su modelli nazionali ostacolano la prestazione transfrontaliera dei servizi.**

La mancanza di interoperatività tra le reti costruite dagli Stati membri fa sì che risulta impossibile collegarle tra loro alle frontiere e farle funzionare simultaneamente o consecutivamente affinché offrano un servizio coerente, soddisfacente e ad un costo ragionevole per l'utente. Queste difficoltà riguardano tanto le attrezzature e gli impianti, quanto i servizi offerti.

L'utente che intenda ricorrere alle infrastrutture di più paesi per offrire un servizio si scontrerà con una molteplicità di responsabili e tariffe fondate su parametri diversi.

In materia di **telecomunicazioni**, gli ostacoli principali sono di natura amministrativa e soprattutto tariffaria. In questo settore specifico la Commissione si è proposta l'obiettivo di indurre gli operatori a fondare le loro tariffe sui costi reali, il che permetterebbe in particolare di ridurre il prezzo da pagare per attraversare le frontiere interne della Comunità. Essa intende pubblicare nel corso del primo semestre 1991 una comunicazione sui problemi tariffari che conterrà un certo numero di raccomandazioni per l'accelerazione di tale auspicata evoluzione.

**L'insufficienza di servizi telematici paneuropei** appare particolarmente flagrante nella prospettiva del mercato interno, quando si tratta di servizi altrettanto elementari quali la posta elettronica e il videotex.

Sono stati già presi provvedimenti, a seguito del **Libro verde della Commissione sulle telecomunicazioni**, per definire i requisiti essenziali ai quali le reti devono rispondere, in particolare con la direttiva sulla fornitura di una rete aperta di telecomunicazioni (ONP) (6), e per assicurare l'attuazione di un piano europeo di normalizzazione da parte di un nuovo organismo appositamente istituito, l'ETSI.

Un nuovo **Libro verde** recentemente adottato dalla Commissione sulle **comunicazioni via satellite** (7) esamina più da vicino le misure da prendere per garantire l'interoperatività delle reti di telecomunicazioni via satellite (VSAT).

In taluni settori, come il **videotex**, le applicazioni transfrontaliere si scontrano non solo con la coesistenza di norme tecniche diverse, ma soprattutto con disposizioni amministrative e regolamentari nazionali la cui incompatibilità impedisce lo sviluppo delle applicazioni in questione.

Per le **comunicazioni radiomobili**, dove l'incompatibilità delle scelte tecniche nazionali costringe l'utente ad acquistare altrettanti apparecchi terminali diversi quanti sono i servizi nazionali, l'elaborazione di norme armonizzate, attualmente in corso, dovrebbe essere seguita dalla loro applicazione effettiva attraverso nuovi investimenti. Le date d'inaugurazione dei servizi paneuropei sono: il 1991 per la radiotelefonia mobile, la fine del 1992 per il radioavviso e per il telefono senza filo.

Permane anche l'interrogativo se i **lavori di normalizzazione** abbiano raggiunto un ritmo sufficiente per assicurare la compatibilità delle reti di telecomunicazioni della Comunità entro termini ragionevoli rispetto alle scadenze del mercato interno. A questo proposito sorge però il problema della disponibilità delle competenze tecniche necessarie nella Comunità.

In materia di **trasporti**, gli studi sulla compatibilità tecnica nel settore delle **ferrovie** in occasione dei lavori sui collegamenti ad alta velocità hanno messo in evidenza le dimensioni del lavoro da fare di fronte alla moltiplicazione delle specifiche tecniche nazionali. Si tratta di un esempio tipico delle situazioni da evitare. La sola soluzione immediatamente applicabile consiste nella giustapposizione di sistemi diversi, il che comporta un'estrema complessità dei circuiti elettrici ed elettronici e gravose conseguenze in termini di pesi e di ingombri. La realizzazione di simili "mostri" comporta

(6) GU L 192 del 24.7.1990.
(7) COM(90)420 del 20.11.1990.

costi proibitivi, un allungarsi dei tempi e una perdita di efficienza che non possono che ipotecare la capacità concorrenziale delle ferrovie in Europa.

È comunque emerso che è urgente che la Comunità ponga fine allo sviluppo su scala nazionale finora registrato e avvii un ambizioso programma di normalizzazione per assicurare, entro tempi ragionevoli, la compatibilità delle infrastrutture e delle attrezzature.

Situazioni analoghe sono prevedibili nei **trasporti combinati**, settore nel quale saranno intrapresi lavori simili a quelli svolti per l'alta velocità nel corso del 1991.

Nel settore del **controllo del traffico aereo**, l'Europa è dotata di 22 sistemi tecnicamente incompatibili che fanno persistere frontiere aeree inconciliabili con lo spazio senza frontiere voluto dall'Atto unico europeo.

Sarebbe quindi auspicabile avviare **un programma di normalizzazione tecnica a cui partecipino tutte le parti interessate a tali infrastrutture.** Esso dovrebbe in particolare prevenire la fissazione di nuove norme nazionali e promuovere un'impostazione europea. È questa del resto la soluzione auspicata nel recente Libro verde della Commissione sulla normalizzazione europea (8).

Nella **gestione di numerosi reti non si prendono in considerazione le esigenze o la comodità degli utenti**, con conseguenze quali il doppio controllo dei titoli di viaggio sulle linee ferroviarie internazionali, l'assenza di sistemi integrati di prenotazione o la mancanza di scelta.

### 5.2. Il contesto regolamentare

A questo proposito vanno affrontate due questioni importanti: le regolamentazioni che favoriscono la libertà di circolazione e l'uso ottimale delle reti e quelle che, al contrario, rendono più difficile o onerosa l'instaurazione delle reti.

* Da un lato le **norme nazionali** frenano la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libera prestazione dei servizi nella Comunità. Questo fenomeno è stato messo in risalto nel Libro bianco della Commissione del giugno 1985, a seguito del quale la Commissione ha presentato le opportune misure di liberalizzazione.

  Queste riguardano sia l'insieme dei modi di trasporto (aereo, stradale, marittimo, fluviale, combinato), sia le telecomunicazioni e l'energia (diritto di passaggio per l'energia elettrica e il gas).

  Gran parte delle misure necessarie sono state già adottate dal Consiglio e sono in corso di attuazione. Altre sono ancora all'esame del Consiglio e dovrebbero essere adottate al più presto (cfr. sotto, sezione 6.2.2., pag. 26).

* D'altra parte l'instaurazione di reti transeuropee urta contro **difficoltà di ordine giuridico, amministrativo e fiscale** considerevoli, provocate dalla diverse disposizioni nazionali applicabili.

  Particolarmente parlante è l'esempio di **Eurotunnel**: il dispositivo giuridico previsto dal trattato franco-britannico prevede una duplice concessione, una di diritto francese per la parte del tunnel situata in territorio francese e una di diritto britannico per quella situata in territorio britannico. Di fatto questo dispositivo comporta il raddoppio di tutte le procedure, che sono

(8) COM(90)456 dell'8.10.1990.

Historical Archives of the European Commission

svolte da società diverse in ciascuno dei due paesi, non solo per quanto riguarda la costruzione e la gestione del tunnel, ma anche per tutte le operazioni finanziarie necessarie, come per esempio il recente aumento del capitale delle due società holding, Eurotunnel SA e Eurotunnel PLC. I costi aggiuntivi che ciò comporta in termini di pratiche amministrative, di tempi, di documentazioni da presentare, di disparità di trattamento fiscale ecc. sono intuibili.

Nell'attuale mancanza di una struttura europea, quale lo statuto della società europea già proposto dalla Commissione, la gestione del tunnel sarà di competenza di due persone giuridiche separate, ognuna delle quali sarà soggetta al proprio sistema legislativo e fiscale.

La **molteplicità e la diversità da un paese all'altro delle procedure amministrative** da seguire per ottenere le autorizzazioni necessarie per la realizzazione di infrastrutture fisiche costituisce anch'essa un fattore di ritardo e di costi supplementari di cui si deve tener conto, segnatamente sotto il profilo del finanziamento.

### 5.3. La dimensione concorrenziale

La Comunità si fonda sui principi della libera concorrenza.

Il ruolo delle autorità pubbliche nella concezione e nella realizzazione delle infrastrutture di trasporto e di formazione rimane importante.

Per quanto riguarda le telecomunicazioni, la separazione delle funzioni di regolamentazione e di gestione risultante dall'azione della Comunità consentirà di introdurre nel settore la concorrenza.

Nel settore dell'energia (elettricità e gas), la regolamentazione conferisce alle autorità pubbliche un'influenza non trascurabile attraverso il potere di fissazione delle tariffe, di autorizzazione degli investimenti e di disciplina della concorrenza.

In queste condizioni, **la soglia d'intervento delle autorità pubbliche rimane poco definita.** Ne consegue che:

- in virtù della ripartizione delle responsabilità tra autorità pubbliche e operatori economici, un certo numero di servizi richiesti dal mercato si trovano naturalmente in concorrenza e l'intervento delle autorità pubbliche rischia di falsare detta concorrenza;

- l'integrazione delle reti, cha ha come presupposto l'interoperatività dei sistemi esistenti o da creare, sarebbe grandemente facilitata dalla collaborazione degli operatori economici; tuttavia, tale collaborazione non può sfociare in intese tra imprese aventi lo scopo o l'effetto di restringere la concorrenza in modo incompatibile con il trattato, e in particolare recando danno agli utenti.

Si tratta di questioni che sono al centro di un intenso dibattito nel settore delle **telecomunicazioni** a seguito della recente liberalizzazione per effetto dell'entrata in vigore delle direttive adottate nel quadro del Libro verde sulle telecomunicazioni (cfr. il progetto di direttiva sulle linee dedicate e il progetto di linee direttrici sull'applicazione delle regole di concorrenza nel settore delle telecomunicazioni agli operatori pubblici che beneficiano di diritti esclusivi o speciali).

Historical Archives of the European Commission

Neppure gli altri settori possono sfuggire alle norme sulla concorrenza: per esempio, la cooperazione tra produttori e distributori di **energia elettrica** della Comunità per un migliore sfruttamento delle capacità di produzione (auspicabile da tutti i punti di vista) non può sfociare nell'eliminazione della concorrenza tra detti operatori.

Nel settore dei **trasporti** lo stesso nodo di problemi si pone tanto all'interno di uno stesso modo (cooperazione delle compagnie aeree, delle aziende ferroviarie, avvicendamento dei naviganti ecc.), quanto nel traffico intermodale (per esempio, cooperazione tra ferrovie e autotrasportatori).

Nel settore dei **sistemi di pagamento** una maggiore integrazione delle reti presuppone una collaborazione tra i partecipanti a tali sistemi. Ciò vale, per esempio, per l'interoperatività delle carte di pagamento. Per quanto riguarda i bonifici, nella sua recente iniziativa (9) la Commissione insiste sulla possibilità di collegare tra loro i centri di compensazione. Ciò potrà essere realizzato solo tramite accordi tra i sistemi interessati che dovranno rispettare le regole di concorrenza del trattato CEE. In questo settore appare necessario stimolare iniziative da parte del settore privato, e in particolare degli enti creditizi, per creare reti transeuropee. Senza attendere gli effetti dell'unione economica e monetaria, sarebbe opportuno dare alle autorità pubbliche, e segnatamente alle banche centrali, la possibilità di partecipare a detti sistemi e di vigilare sul loro buon funzionamento; è prevedibile che al riguardo un ruolo importante spetterà al sistema europeo di banche centrali.

In generale, l'auspicio di una maggiore integrazione delle reti, che presuppone sempre una maggiore collaborazione degli operatori, trova il suo limite nelle regole di concorrenza, la cui applicazione è indispensabile per assicurare che i benefici della liberalizzazione non siano confiscati da una sola parte attraverso intese e nuovi monopoli illegittimi. Occore quindi trovare **un punto d'equilibrio tra i due imperativi - integrazione e concorrenza - per favorire la costituzione delle reti transeuropee di cui il mercato interno ha bisogno.**

### 5.4. L'assenza di una visione globale su scala europea dell'evoluzione della domanda e delle infrastrutture corrispondenti

La Commissione ha insistito, a più riprese e in più settori, sulla necessità di una **visione globale dell'evoluzione delle infrastrutture europee e, ancor prima, dell'evoluzione dei bisogni.** Si deve tuttavia constatare che le infrastrutture continuano ad essere concepite e realizzate sulla base di informazioni che integrano solo parzialmente la dimensione europea.

Questa situazione è stata messa in particolare risalto, quasi unanimemente, dagli ambienti economici (in particolare UNICE, ERT, CLCA, FIEC) che hanno preso parte all'audizione dell'8 ottobre 1990, i quali hanno deplorato l'assenza di una visione globale del fabbisogno di infrastrutture, in particolare di trasporto, su scala del continente europeo.

Nel settore delle telecomunicazioni, si può citare come esempio l'istituzione da parte della Commissione di un Forum degli utenti europei delle ISDN per rafforzare la domanda e accentuare la pressione sugli operatori.

(9) COM(90)447 del 24.10.1990.

Il salto qualitativo richiesto dalla nuova dimensione del mercato comunitario impone una parallela **ridefinizione dei quadri di concezione delle infrastrutture, nel rispetto della sussidiarietà:**

- occorre innanzitutto **disporre di strumenti di misura statistici più appropriati e più efficaci**, il che presuppone l'organizzazione di sistemi d'informazione statistica adeguati in termini di metodi, di uniformazione e di strumenti di misura. Questi sistemi dovranno potersi avvalere di reti transeuropee di servizi telematici. L'Istituto statistico delle Comunità costituisce un quadro naturale di coordinamento di tali azioni;

- in secondo luogo, occorre **tener presenti i principali fattori che influenzano l'evoluzione dello spazio comunitario** per effetto del completamento del mercato interno, come si è fatto nella prima relazione intermedia presentata dalla Commissione al Consiglio (4) in attesa di una relazione completa per la fine del 1991.

Questi tentativi di coordinamento sono probabilmente insufficienti vista la portata dei cambiamenti provocati dal completamento del mercato interno e la rapidità dell'integrazione del continente europeo.

**5.5. La portata dei problemi di finanziamento**

5.5.1. <u>Le condizioni del finanziamento privato</u>

Le analisi effettuate non dimostrano che il volume dei finanziamenti costituisce a priori un ostacolo alla realizzazione di reti transeuropee. L'apertura dei mercati finanziari in corso dovrebbe contribuire a stimolare la mobilitazione delle risorse e i gruppi finanziari si organizzano sempre meglio per erogare finanziamenti transnazionali. **È piuttosto nella rarità dei progetti di vasta portata e economicamente ben studiati che va cercata la causa della mancata mobilitazione di fondi privati.**

Tutte le analisi dimostrano che la logica che presiede alle reti transeuropee può essere una logica di mercato, poiché si tratta di rispondere a una domanda espressa. **La prospettiva, per un determinato progetto, di tassi di redditività soddisfacenti facilita incontestabilmente il suo finanziamento da parte di operatori indipendenti.** Ma la redditività non va sempre intesa in senso strettamente finanziario. **Si deve tener conto anche di fattori esterni, quali le ricadute positive più generali di un progetto sulle zone interessate** (riduzione delle distanze, decongestione di infrastrutture esistenti, sviluppo economico di talune regioni, localizzazione di attività economiche ecc.). **Ciò avverrà tanto più facilmente, quanto più il progetto sarà visto nel suo insieme e in particolare nel suo contesto comunitario globale.**

Queste considerazioni non devono indurre a concludere che **non vi sono problemi di natura finanziaria.** Infatti

- **il tasso di rischio** rimane elevato per il settore privato (impegno a lungo termine, difficoltà di stima del reddito potenziale e del costo e della durata della costruzione, parametri macroeconomici, complessità del contesto giuridico e amministrativo, incertezze di natura politica);

- le reti finanziarie non sono sempre strutturate in modo da poter trattare facilmente **progetti di carattere transeuropeo**, tanto più che questi sono **generalmente divisi in spezzoni su basi regionali o nazionali;**

http://Archivio.pubblicazioni.ufficiali.della.European.Commission

- l'elaborazione dei progetti è spesso ritardata, se non totalmente bloccata, dalla **mancanza di studi di fattibilità** a causa dell'indisponibilità di finanziamenti per tale tipo di studi;

- Il finanziamento autonomo non è possibile in tutti i casi ed è allora **necessario l'intervento pubblico** (eventualmente abbinato ad un apporto di capitali privati):

  * quando i progetti non sono **sufficientemente redditizi dal punto di vista finanziario**, anche se è accertata la redditività socio-economica: ciò può avvenire in tutta la Comunità, ma accade più sovente nelle **regioni periferiche** dove la popolazione è meno densa e dove la distanza dai grandi centri economici della Comunità rappresenta un grave handicap,

  * quando risulta **impossibile far pagare all'utente il servizio** (sembra per esempio difficile installare caselli autostradali nelle regioni più popolate della Comunità).

5.5.2. Le attuali risposte comunitarie

**La Comunità interviene con i suoi strumenti finanziari (bilancio e prestiti)** per agevolare la realizzazione di progetti che hanno talvolta carattere transeuropeo, anche se perseguono altri fini come lo sviluppo regionale. L'obiettivo della coesione della Comunità sarebbe servito altrettanto bene dal finanziamento di reti transeuropee atte a ridurre le distanze delle regioni dagli attuali centri economici e a favorire lo sviluppo di attività economiche.

Tali interventi **potrebbero essere più efficaci se fossero integrati in una politica comunitaria di realizzazione delle reti.** Dei veri e propri schemi direttivi di reti europee nei diversi settori consentirebbero un intervento comunitario più coerente. La prevista approvazione di uno schema direttivo per i collegamenti ferroviari ad alta velocità nella Comunità costituirà un solido quadro di riferimento per gli interventi finanziari della Comunità, laddove si rivelino necessari. Non è un caso che si assista già ad una focalizzazione degli strumenti finanziari comunitari sulla realizzazione di detta rete. In tale contesto va ricordato **il carattere addizionale delle risorse comunitarie**, chiamate a rafforzare gli interventi nazionali e/o regionali che hanno tradizionalmente un ruolo importatnte nello sviluppo delle infrastrutture.

Nel settore specifico delle **telecomunicazioni** gli orientamenti della politica comunitaria sanciti dal Consiglio dal 1986 in poi hanno consentito interventi finanziari coerenti, basati su una definizione coordinata delle priorità comunitarie.

Attualmente gli interventi comunitari sono i seguenti:

1) Per quanto riguarda i **Fondi strutturali**, a seguito della riforma del 1988, il FESR destinerà, nel periodo 1988-1993, un terzo delle sue risorse previste a infrastrutture di base, principalmente nelle regioni dell'obiettivo 1 (soprattutto in Irlanda, Grecia, Portogallo, Spagna), comprese nei quadri comunitari di sostegno e nelle iniziative comunitarie, in particolare REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM ecc.

Historical Archives of the European Commission

L'aiuto comunitario (sovvenzioni del FESR) per le grandi infrastrutture di trasporto e di telecomunicazione dovrebbe ammontare a 6,8 miliardi di ECU, mentre all'energia andrebbero 1,5 miliardi di ECU (per le cifre cfr. l'allegato 2).

ii) Al di fuori dei Fondi strutturali il **bilancio comunitario** offre, tranne che nel settore dell'energia, varie possibilità di agevolare l'instaurazione di reti transeuropee, in particolare:

* nel settore delle **telecomunicazioni** con programmi quali CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, intesi a rafforzare la cooperazione transeuropea tra gli operatori (amministrazioni, imprese);

* nel settore dei **trasporti**, dove il Consiglio ha appena approvato un programma pluriennale (1990-1992) con una dotazione previsionale di 328 milioni di ECU per contribuire al finanziamento di una serie di grandi progetti europei (studi o lavori) mediante sovvenzioni o qualsiasi altro mezzo appropriato;

* nel settore della **formazione professionale**, grazie ai programmi COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; nel settore della **formazione alla ricerca attraverso la ricerca** grazie al programma SCIENCE e numerosi programmi di ricerca a compartecipazione finanziaria (come DELTA, per lo sviluppo delle nuove tecnologie applicate all'istruzione e alla formazione);

* nel settore dell'**informazione delle piccole e medie imprese**, con i centri Euro-Info e il Business Cooperation NET.

iii) Gli **strumenti comunitari di prestito** possono avvalersi delle risorse messe a disposizione in particolare da:

* la **Banca europea per gli investimenti** che, nel solo 1989, ha prestato oltre 2800 milioni di ECU per progetti di interesse comunitario nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia (per le cifre cfr. l'allegato 3);

* i **prestiti CECA**, che possono servire a finanziare infrastrutture che utilizzano l'acciaio, il che ha permesso di contribuire al TGV Atlantique, al canale Reno-Meno-Danubio e alla rete di distribuzione del gas in Grecia.

iv) Infine il **programma PHARE** per la cooperazione con i paesi dell'Europa centrale offre già alcune possibilità per lo sviluppo delle reti.

## 6. GLI ELEMENTI DI UN PROGRAMMA D'AZIONE COMUNITARIO: PROGETTI PRIORITARI PER SETTORE D'APPLICAZIONE, MISURE ORIZZONTALI E FINANZIARIE

### 6.1. Progetti prioritari per settore d'applicazione

I progetti descritti qui di seguito sono nella maggior parte dei casi giunti ad uno stadio avanzato di elaborazione presso i servizi della Commissione e sono stati talvolta già oggetto di decisioni degli organi comunitari competenti. Tali progetti possono essere in fase di ricerca e sviluppo, di studio di fattibilità o di attuazione, ma hanno tutti lo scopo di rispondere alle preoccupazioni espresse nella presente relazione in merito alla carenza di reti europee. Il loro grado di priorità è stato valutato in funzione dei criteri stabiliti nella presente comunicazione e alla luce dei contributi degli Stati membri nel corso dei lavori di coordinamento e delle osservazioni formulate dagli ambienti economici.

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1. Trasporti

Mentre i lavori svolti in preparazione della presente comunicazione hanno messo in evidenza l'interesse di un'impostazione globale di tutti i mezzi di trasporto, vista la loro complementarità, la Comunità ha svolto azioni solo a favore di determinate infrastrutture, nonostante le pressioni della Commissione affinché si superasse tale impostazione limitativa. Si spiega così la mancanza di progetti nel settore portuario ed aeroportuale, dato anche che il Consiglio non ha preso una decisione in merito alla proposta della Commissione di estendere le competenze comunitarie a tali settori.

Tuttavia dai colloqui con gli Stati membri risulta che la maggior parte di essi auspica uno sviluppo della concertazione in materia per giungere ad una visione più ampia e multimodale.

In tale contesto occorre incoraggiare in modo particolare l'adozione del programma di ricerca e di sviluppo tecnologico nel settore dei trasporti (EURET 1990-1993) che mira ad ottimizzare la gestione delle reti di trasporto e la logistica (e copre tutti i modi di trasporto).

#### 6.1.1.1. Trasporti aerei

La Commissione ritiene che per risolvere il problema della congestione del trasporto aereo occorre decidere l'unificazione dei sistemi di controllo. I provvedimenti presi dalla CEAC nell'aprile 1990 e la creazione, sotto l'egida di EUROCONTROL, di un centro unico di gestione del controllo aereo non sono sufficienti. Anche se contribuisce all'attuazione di tali misure, la Commissione le considera come un primo passo, nel senso che esse si limitano ad assicurare la compatibilità dei sistemi nazionali esistenti. Essa intende quindi promuovere degli studi in vista delle decisioni complementari che dovranno essere prese prima del 1994.

* Studi su un sistema unificato di controllo aereo: partecipazione al programma EUROCONTROL PHARE e studio ATLAS (R&S per trovare una soluzione che consenta l'instaurazione di un sistema unificato che si avvalga delle tecniche avanzate di telecomunicazioni - 1990-1992).

#### 6.1.1.2. Trasporti su strada

I) Sarà realizzato nel quadro del comitato infrastrutture uno studio sulle **prospettive di una rete autostradale comunitaria** all'orizzonte 2010 (1991).

II) Taluni progetti sono stati fin d'ora riconosciuti direttamente utili per l'**interconnessione delle reti esistenti**. Si tratta dei progetti seguenti, che beneficeranno di un sostegno finanziario comunitario:

- **collegamenti stradali transpirenaici**

  * Tolosa-Madrid e Bordeaux-Valencia: costruzione della galleria del Somport (in servizio nel 1995),

  * Tolosa-Barcellona: galleria del Puymorens (in servizio nel 1994);

- asse del **Brennero**.

III) Altri progetti contribuiranno all'**integrazione delle regioni periferiche** e la loro realizzazione agevolerà la partecipazione di dette regioni ai benefici del mercato interno:

Historical Archives of the European Commission

- **asse stradale verso l'Irlanda**: A5/A55 (collegamento tra Crewe e Holyhead nel Regno Unito);

- collegamento **Brindisi-Patrasso-Atene**;

- collegamento **Lisbona-Madrid**.

iv) Infine, altri progetti devono **migliorare i collegamenti con i paesi limitrofi della Comunità**:

- i collegamenti **scandinavi**:

  * autostrada Aalborg-Frederikshaven,

  * collegamento del Fehmarn;

- collegamento **Atene-Evzoni-Iugoslavia**.

**6.1.1.3. Trasporto ferroviario**

i) L'attenzione si concentra sui collegamenti ad alta velocità il cui sviluppo prevede:

- **linee ferroviarie ad alta velocità** (1990-2010):

  * Nord: Parigi-Londra-Bruxelles-Amsterdam-Colonia e raccordi verso altri Stati membri;

  * Sud: Siviglia-Madrid-Barcellona-Lione-Torino-Milano-Venezia per proseguire verso Tarvisio e Trieste; Oporto-Lisbona-Madrid.

Inoltre, per dare a tali linee un'autentica dimensione comunitaria, è opportuno svolgere

  * uno **studio dei 15 anelli chiave** proposti dal Gruppo ad alto livello sulla **rete ferroviaria ad alta velocità** (fine del 1991).

ii) Nel contesto dell'integrazione si iscrive invece il progetto seguente:

  * **assi Dublino-Holyhead-Crewe e Dublino-Belfast**.

**6.1.1.4. Trasporti combinati**

i) **Asse del Brennero** (1990-2000)

ii) Attuazione della risoluzione del Consiglio del 12 novembre 1990 sull'**instaurazione di una rete europea di trasporti combinati** (definizione di uno schema coerente di linee e di terminali ecc.) e presentazione di una relazione al Consiglio entro il 1° giugno 1991.

Detti lavori, che si concentrano sui modi ferroviario e stradale, dovranno essere estesi ai modi fluviale e marittimo, visto l'interesse manifestato per quest'ultimo da Portogallo, Irlanda, Danimarca, Grecia, Spagna e Belgio.

iii) **Messa a punto (dimensionamento) degli assi Regno Unito-Benelux-Italia e Germania-Spagna-Portogallo** (1991-1992).

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1.5. Trasporti fluviali

La valorizzazione delle reti esistenti richiede delle interconnessioni, in particolare in Francia (per esempio, nel 1991 sarà realizzato uno studio sul collegamento Senna-Nord) e in Germania (Mittellandkanal).

### 6.1.1.6. Trasporti marittimi

La mancanza di un consenso politico (sono ancora in sospeso problemi come il cabotaggio e la competenza in materia di infrastrutture portuarie) sulla realizzazione di azioni concertate a livello comunitario impedisce di studiare uno sfruttamento più razionale delle reti di trasporto terrestri. Dovrebbe essere esaminato in tale prospettiva, per esempio, lo sviluppo delle infrastrutture portuarie lungo le coste atlantiche e mediterranee, tenendo presente anche le esigenze di sviluppo di talune economie (come quella irlandese).

- Sviluppo dei collegamenti con l'Irlanda.

- Studio sullo sviluppo dei trasporti marittimi costieri.

### 6.1.2. Telecomunicazioni e servizi telematici

Lo sviluppo dei servizi telematici dipende largamente da un contesto regolamentare favorevole e da norme che garantiscano l'interoperatività (cfr. sotto per i provvedimenti ancora da prendere). Tocca agli operatori economici sfruttare tale contesto liberalizzato per creare le applicazioni rispondenti alle loro esigenze. Le autorità pubbliche possono dal canto loro stimolare una serie di applicazioni concrete che consentano una più efficace gestione degli affari comunitari o dei settori in cui il peso delle autorità pubbliche è preponderante. È in tale contesto che la Commissione suggerisce la realizzazione dei progetti che seguono, suddivisi in tre categorie: applicazioni, servizi e R&S.

#### 6.1.2.1. Applicazioni

**a) Far funzionare il mercato interno**

L'eliminazione delle frontiere fisiche, tecniche e fiscali induce nuovi bisogni di scambi d'informazione tra le amministrazioni e gli operatori economici per garantire una gestione efficace dello spazio senza frontiere in una serie di settori [10]. Si tratta quindi di costituire le reti di servizi telematici necessarie per la realizzazione del mercato interno: sistemi di scambio d'informazioni tra le istituzioni comunitarie e tra queste e gli Stati membri nell'ambito del processo legislativo e di varie procedure (come quelle relative agli aiuti di Stato), sistemi di notifica (per es. ai sensi della direttiva 83/189/CEE), sistemi di sorveglianza ecc. e sistemi di accesso all'informazione (banche dati, ecc.).

Vista l'urgenza del problema, è necessario che le amministrazioni competenti degli Stati membri e la Commissione affrontino subito questo compito.

I settori giudicati prioritari per la realizzazione dello spazio senza frontiere sono:

(10) COM(90)473 del 5.10.1990.

EU Archives Photo © European Commission

**i) Settore delle dogane e delle imposte indirette**

Lo sviluppo di sistemi informatici in questi campi richiede reti di comunicazione che consentano lo scambio elettronico di dati e di messaggi tra la Commissione e gli Stati membri e tra questi ultimi, nonché interfacce atte allo scambio di dati tra le amministrazioni nazionali e gli operatori economici e banche dati centrali che forniscano l'informazione doganale e fiscale alle amministrazioni e agli operatori.

Alcuni progetti sono già in corso ma molto rimane da fare. I progetti che seguono sono indispensabili in campo **doganale**:

* TARIC (tariffa doganale comune): miglioramento delle basi di dati e introduzione delle interfacce necessarie;

* instaurazione di un sistema di comunicazioni avanzato per la gestione della TARIC, la sorveglianza dei contingenti, le informazioni tariffarie vincolanti, l'assistenza reciproca e gli scambi di informazioni;

* sviluppo del sistema SCENT per la trasmissione elettronica dei messaggi relativi alla lotta contro le frodi;

* un sistema di controllo del transito;

* un sistema di controlli all'esportazione.

Per quanto riguarda lo sviluppo di sistemi informatici nel settore delle imposte indirette, gli Stati membri dovranno prendere, sulla base degli orientamenti definiti dal Consiglio nel novembre 1990, i provvedimenti necessari per consentire lo scambio di dati computerizzati per via telematica e rendere detti sistemi operativi entro il 1° gennaio 1993. Ciò presuppone la messa a punto entro brevissimo termine di:

* una rete telematica per lo scambio rapido di informazioni tra le amministrazioni nazionali in materia di IVA;

* un sistema di controllo dei trasferimenti da un deposito all'altro dei prodotti soggetti ad accisa;

* un sistema analogo al sistema SCENT per i beni soggetti ad imposte indirette per agevolare la repressione o la scoperta delle frodi.

**ii) Settore veterinario e fitosanitario**

* SHIFT (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) mira ad instaurare un sistema intensivo di scambi d'informazione tra la Commissione, le amministrazioni veterinarie nazionali e le unità d'ispezione ai posti di frontiera per accelerare le importazioni di carni e di prodotti a base di carne;

* ANIMO (Animal Moves Management System) è un sistema di registrazione e di sorveglianza di tutti gli spostamenti di animali nella Comunità per tutelare la salute animale ed umana. Si tratta di un sistema di gestione molto importante per i servizi veterinari, che implica una stretta integrazione di tutte le amministrazioni interessate in un sistema unico.

Historical Archives of the European Commission

* FYSAN (Sistema per la sorveglianza fitosanitaria) è un sistema destinato a sorvegliare le malattie delle piante negli Stati membri per controllare tali malattie e migliorare la situazione fitosanitaria in Europa.

iii) Circolazione delle persone

Il Consiglio europeo ha chiesto che sia conclusa una convenzione sull'esercizio dei controlli alle frontiere esterne della Comunità. In sede di attuazione di detta convenzione si dovrà avere un intenso scambio di informazioni tra le amministrazioni interessate. Questa esigenza si è già manifestata nel quadro dell'accordo di Schengen e si sta instaurando a tal fine un sistema specifico di scambio d'informazioni (SIS), prefigurazione di un sistema su scala comunitaria. Anche se non è formalmente riconosciuta una competenza comunitaria al riguardo, la Commissione, sulla base dell'esperienza acquisita nella realizzazione di diversi programmi, è pronta a dare il suo contributo all'instaurazione di tali reti.

iv) Settore statistico

* Istituzione di infrastrutture di raccolta di dati statistici (progetti STATEL e STADIUM) con gli istituti statistici nazionali degli Stati membri;

* Studio delle procedure da instaurare negli Stati membri per l'elaborazione e la trasmissione dei dati del commercio intracomunitario ai sistemi statistici (per es. progetto COMEDI);

* Sviluppo di infrastrutture per la gestione, la divulgazione e l'uniformazione delle informazioni di riferimento utilizzate nei sistemi statistici (per es. nomenclature statistiche).

Tre programmi esistenti sono in via di ridefinizione perché possano far fronte alle esigenze più immediate connesse all'abolizione delle frontiere. Essi possono vantare un'esperienza già consolidata di collaborazione tra le amministrazioni interessate e hanno permesso di identificare i bisogni più immediati e i problemi da risolvere. Si tratta di:

- INSIS (a livello delle istituzioni comunitarie e degli Stati membri), che richiede un rafforzamento della partecipazione attiva delle amministrazioni degli Stati membri;

- CADDIA, direttamente connesso alla gestione dello spazio senza frontiere nei settori doganale, agricolo e statistico;

- TEDIS, la cui seconda fase è stata appena adottata dalla Commissione, programma che offre ai soggetti economici i mezzi per sviluppare sistemi EDI paneuropei intersettoriali che interessano direttamente le amministrazioni, i trasporti e i servizi finanziari. Il successo di TEDIS presso le imprese mette ancor meglio in evidenza i ritardi generalmente accusati dalle amministrazioni nel settore.

Historical Archives of the European Commission

**b) Il miglioramento dei sistemi di gestione della circolazione stradale promosso nel quadro del programma DRIVE**

Lo schema IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), sviluppato dal DRIVE Infrastructure Group per risolvere i problemi della circolazione stradale è già servito come base per due iniziative concrete:

i) Progetto **POLIS**, avviato nel dicembre 1989 da diverse città europee e mirante a sviluppare i sistemi di gestione del traffico urbano (per ridurre la congestione e i rischi d'incidente): studi di fattibilità in corso, progetti pilota nel 1991 e attuazione a partire dal 1994. Fattibilità finanziaria da valutare alla luce dei benefici socio-economici ed ambientali.

ii) Progetto **CORRIDOR**, avviato nel settembre 1990 e inteso a sviluppare sistemi di gestione del traffico interurbano (in via prioritaria nelle zone di congestione). Studi di fattibilità da avviare nel 1991. Progetti pilota previsti nel 1992 in vista dell'attuazione a partire dal 1994. Fattibilità finanziaria da valutare alla luce dei benefici socio-economici ed ambientali.

**c) Sistemi transeuropei di pagamento**

Sulla base degli orientamenti della Commissione, studi tecnici di fattibilità per stimolare l'istituzione da parte degli operatori interessati di reti transeuropee nel settore dei sistemi di pagamento e la realizzazione di interconnessioni tra i centri di compensazione esistenti (1991).

**d) Elenco telefonico elettronico europeo**

Studio di fattibilità legale e tecnica (1991).

**e) Sostegno allo sviluppo del mercato dell'informazione**

Progetti pilota (1990) per l'interconnessione dei sistemi d'informazione sul trasporto di merci su strada e l'integrazione delle basi di dati relative alle norme (programma IMPACT).

**6.1.2.2. Sviluppo di nuovi servizi**

- Sviluppo della rete digitale di servizi integrati (ISDN) sulla base della raccomandazione del Consiglio sull'introduzione coordinata della ISDN nella Comunità europea. Diciotto paesi della CEPT, compresi tutti gli Stati membri, hanno ora firmato un Memorandum d'intesa che prevede la realizzazione della prima fase della raccomandazione del Consiglio entro il 1993, sulla base delle norme europee per le telecomunicazioni sviluppate dall'ETSI.

- Definizione di progetti pilota sulla base dei risultati dei lavori del Forum degli utenti europei di ISDN.

- Sviluppo di servizi di telecomunicazioni mobili sulla base della raccomandazione del Consiglio e delle direttive sulle frequenze per la telefonia cellulare (GSM), il telefono digitale senza filo (DECT) e i servizi di radioavviso (ERMES).

- Messa in funzione di nuovi servizi di telecomunicazioni via satellite conformemente alle proposte contenute nel Libro verde sulle comunicazioni via satellite.

Historical Archives of the European Commission

6.1.2.3. Ricerca e sviluppo

I) I sistemi telematici di interesse generale

Il programma quadro di ricerca e sviluppo (1990-1994) offre la possibilità, nel contesto del **programma specifico attualmente all'esame del Consiglio per i sistemi telematici di interesse generale, di definire le nuove esigenze e i problemi tecnici**, di cercare di risolvere detti problemi e di attuare progetti pilota nei settori della cooperazione amministrativa ("sistemi nervosi europei"), dei trasporti, della formazione e della medicina.

II) La gestione dei trasporti

- Programma quadro di ricerca e sviluppo: studio ATLAS e programma DRIVE.

- Al di fuori del quadro comunitario (Eureka): sviluppo del progetto PROMETHEUS.

III) Sviluppo dei collegamenti a banda larga

- Realizzare il programma RACE inteso a definire gli scenari di riferimento, a realizzare la prenormalizzazione e a valutare le applicazioni pilota (scadenza 1995).

- Instaurazione della rete METRAN (Managed European Transmission Network) nel quadro del Memorandum d'intesa della CEPT in corso di adozione a seguito della comunicazione della Commissione sulle autostrade elettroniche (COM(88)341).

6.1.3. Le interconnessioni energetiche

Spetta agli operatori economici definire i progetti e valutarne la redditività. La Commissione ritiene che un certo numero di progetti allo studio o in corso presentano un interesse comunitario elevato, o perché mirano a estendere ad altri Stati membri la rete esistente, o perché contribuiscono a migliorare la sicurezza degli approvvigionamenti e lo sfruttamento ottimale delle capacità di produzione. Sono stati finora identificati due settori d'applicazione prioritari.

6.1.3.1. Le interconnessioni per l'energia elettrica

- Interconnessione Repubblica d'Irlanda-Regno Unito (1995).

- Interconnessione Grecia-Italia (1993).

- Potenziamento delle interconnessioni (1991-1995):

  * dalla Francia verso Spagna e Portogallo
  * dalla Francia verso Germania, Belgio, Italia e Svizzera
  * dall'Italia verso Austria e Svizzera
  * dalla Germania verso Paesi Bassi, Danimarca e Austria.

- Potenziamento delle interconnessioni interne in Germania, Francia, Belgio e Paesi Bassi (1991-1995).

6.1.3.2. Le interconnessioni per il trasporto di gas

- Introduzione del gas naturale in Grecia (1993) e nel Portogallo (1994).

Historical Archives of the European Commission

- Interconnessione Irlanda-Regno Unito (1993) e Francia-Spagna-Portogallo.

- Progetti "Midal" tra Emden e Ludwigshaven (Germania) e "Zeepipe" (Belgio) per aprire nuove vie di penetrazione al gas norvegese (1991-1993).

- Tre progetti in Germania per collegare i nuovi Länder (1991-1993).

- Interconnessioni Belgio-Germania, Germania-Danimarca, Danimarca-Norvegia (Scanpipe) e Regno Unito-Continente.

- Potenziamento del gasdotto Transmed Italia-Tunisia (1992).

- Interconnessione Italia continentale-Corsica-Sardegna.

- Interconnessione Spagna-Marocco (1995).

### 6.1.4. La formazione professionale

La maggior parte dei progetti sottoelencati si avvalgono di servizi telematici. Tutte le azioni di ricerca e sviluppo tecnologico di cui al terzo programma-quadro di ricerca e sviluppo (1990-1994) sono accompagnate da azioni di formazione, alcune delle quali saranno realizzate nell'ambito di reti. Ciò vale in particolare per il programma specifico "capitale umano e mobilità".

#### 6.1.4.1. Scambi d'informazioni e basi di dati

I progetti proposti riguardano tutti il miglioramento degli scambi d'informazioni su scala comunitaria per garantire la trasparenza dei sistemi di formazione, la messa in valore delle esperienze e il miglioramento metodologico. Il rapporto con i servizi telematici è evidente.

- Sviluppo della rete Eurydice e delle sue capacità di trattamento e di trasferimento delle informazioni tra gli Stati.

- Instaurazione di una rete della stessa natura sui sistemi di istruzione professionale, in collaborazione con il CEDEFOP.

- Sviluppo della rete elettronica EURYCLEE tra i centri di formazione iniziale e permanente per scambi d'informazioni e di dati tra insegnanti e allievi in tutte le lingue comunitarie.

- Creazione o estensione delle reti di basi di dati nazionali sui corsi di formazione, le formazioni ad alto livello e in materia di tecnologie avanzate e i programmi di ricerca.

- Organizzazione di una banca dati accessibile direttamente per le organizzazioni pubbliche e private sulla corrispondenza delle qualifiche professionali.

- Instaurazione di una rete telematica per gli scambi e le borse dei programmi ERASMUS e COMETT, nonché le borse di ricerca (borsa delle borse).

Historical Archives of the European Commission

- Creazione di una banca dati sulle domande di associazione di imprese alle diverse azioni transnazionali di formazione collegate ai programmi COMETT, EUROTECNET e FORCE.

**6.1.4.2. Sistemi d'insegnamento a distanza**

- Organizzare in reti i poli dinamici dell'insegnamento a distanza rivelatisi nei diversi programmi comunitari di formazione.

- Realizzare progetti pilota congiunti e in rete che sfruttino pienamente le nuove tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni.

- Sviluppare sistemi d'insegnamento e di formazione a distanza transnazionali sperimentati su base settoriale o su base geografica.

- Stimolare lo sviluppo di programmi televisivi d'istruzione e di formazione.

**6.2. Provvedimenti atti a favorire la creazione di reti transeuropee**

6.2.1. Elaborazione di schemi direttivi

Si tratta di un metodo di lavoro valido per i trasporti, le telecomunicazioni e l'energia.

Esso consiste nel riunire tutti gli interessati a una rete e a elaborare lo schema di rete meglio rispondente, su scala comunitaria, alle esigenze di tutte le parti, cercando al tempo stesso di identificare le difficoltà che potrebbero frapporsi alla realizzazione della rete, tanto sul piano tecnico, quanto su quello regolamentare o amministrativo.

Questo lavoro deve essere accompagnato da studi approfonditi sui problemi individuati, e in particolare da studi di fattibilità realizzati su iniziativa comune degli Stati interessati e della Commissione. Il finanziamento comunitario di questi studi è in tal caso particolarmente giustificato.

6.2.2. Sollecita instaurazione delle normative necessarie per la creazione delle reti transuropee

Perché le reti transeuropee possano svilupparsi in condizioni soddisfacenti sono ancora necessarie iniziative in materia di regolamentazione, già proposte o in corso di elaborazione.

Si tratta di provvedimenti destinati ad instaurare un quadro giuridico che favorisca insieme la libera prestazione dei servizi, lo stabilimento delle imprese e la libera circolazione delle merci, condizioni essenziali per la realizzazione e il funzionamento delle reti transeuropee.

L'elenco di tali misure si trova in allegato alla presente comunicazione.

6.2.3. Il rafforzamento dei programmi di normalizzazione

Nella prospettiva dell'integrazione a termine delle infrastrutture, le esigenze di normalizzazione europea appaiono considerevoli. Questo lavoro essenziale è stato avviato, ma deve essere intensificato sotto l'impulso di tutti gli interessati.

Historical Archives of the European Commission

A questo proposito va osservato che la mole del lavoro che deve essere svolto dagli enti europei di normalizzazione rende ancora più urgente un decentramento attraverso organismi associati (ASB) che favoriscano la prenormalizzazione (cfr. l'Edifact Board per l'EDI o l'AECMA per l'industria aeronautica) con la piena partecipazione degli industriali interessati; d'altra parte le attuali ristrettezze di bilancio non consentono di prevedere finanziamenti supplementari.

In tutti i settori considerati dovrebbe essere rafforzata anche l'uniformazione statistica (concetti, metodi e definizioni).

**6.2.3.1. Trasporti**

- Trasporto aereo

  * Elaborazione di specifiche tecniche per le attrezzature destinate al controllo aereo e l'accesso agli appalti pubblici.

- Trasporto ferroviario

  * Normalizzazione da elaborare sulla base della direttiva "nuova impostazione" per il materiale e le infrastrutture della rete ad alta velocità.

- Trasporto combinato

  * Normalizzazione dei container.

  * Iniziative da assumere a seguito dei lavori del gruppo ad alto livello (giugno 1991).

- Trasporto marittimo

  * Normalizzazione a seguito della direttiva di armonizzazione tecnica da proporre.

**6.2.3.2. Telecomunicazioni e servizi telematici**

Il rapido sviluppo delle tecnologie in tale settore impone un ritmo sostenuto di normalizzazione e un adeguamento permanente dei programmi degli organismi europei di normalizzazione e in particolare dell'ETSI. A titolo di esempio, si può annoverare un bisogno di normalizzazione nei settori seguenti:

- posta elettronica: definizione delle ultime specifiche tecniche;

- definizione di una massa critica di messaggi EDI conformi alla norma internazionale EDIFACT;

- videotex:

  * definizione dei protocolli di accesso del videotex alle ISDN,
  * definizione delle norme videotex della seconda generazione;

- ISDN:

  * completamento della normalizzazione in corso,
  * norme necessarie per consentire il trasferimento delle applicazioni;

Historical Archives of the European Commission

- Satelliti: accelerare il lavoro di normalizzazione dell'ETSI sulle apparecchiature di telecomunicazione via satellite.

- Comunicazioni radiomobili: stimolare la produzione di norme pertinenti per i nuovi sistemi radiomobili.

**6.2.3.3. Procedure doganali e fiscali**

In questo settore le amministrazioni nazionali hanno raggiunto diversi livelli di sviluppo. È quindi difficile realizzare l'uniformità di trattamento necessaria per il buon funzionamento del mercato interno. Nei prossimi mesi dovrà essere data una priorità elevata ai provvedimenti necessari per garantire un'applicazione uniforme della normativa comunitaria da parte degli Stati membri. Come minimo occorre assicurare la compatibilità dei sistemi, il che implica:

* uno studio immediato della portata dei problemi, che sfoci in raccomandazioni per la loro soluzione;

* lo sviluppo di messaggi elettronici normalizzati per lo scambio di dati sulla base delle norme EDIFACT;

* lo sviluppo di codici normalizzati, da utilizzare da parte di tutti gli Stati membri;

* nella prospettiva dello sviluppo degli scambi con l'EFTA e i paesi dell'Europa centro-orientale, la partecipazione al programma PHARE e ai negoziati in corso per assicurare la compatibilità necessaria.

**6.2.3.4. Energia**

- Norme per gli impianti e la qualità dei prodotti.

**6.2.4. <u>Dichiarazione di interesse europeo</u>**

L'auspicabilità di una dichiarazione di interesse europeo è emersa nel corso dei contatti della Commissione con gli ambienti economici, e particolarmente bancari.

Questa dichiarazione potrebbe essere concessa secondo una procedura comunitaria da determinarsi, in casi ben precisi e di numero limitato, a reti transeuropee o a un progetto nell'ambito di una rete transeuropea al fine di mobilitare gli investitori potenziali.

Le condizioni di concessione dovrebbero essere severe e applicarsi solo a progetti ben definiti ed economicamente validi, che contribuiscano allo sviluppo della Comunità e siano stati oggetto, con esito positivo, di studi indipendenti di fattibilità e d'impatto ambientale.

Le conseguenze della dichiarazione d'interesse europeo potrebbero essere tre: i) ridurre l'incertezza politica che grava su qualsiasi grande progetto d'infrastruttura per l'impegno che comporta; ii) agevolare l'accesso al finanziamento senza implicare un contributo finanziario automatico della Comunità; iii) garantire agli investitori che il coordinamento e la cooperazione amministrativa necessari sono favoriti al più alto livello.

Historical Archives of the European Commission

La procedura di concessione e le modalità di consultazione vanno ancora precisate.

Una simile dichiarazione potrebbe essere valida per tutti i tipi di reti o di progetti transeuropei.

Questa idea è stata tradotta in pratica, sotto forma di una "dichiarazione d'utilità europea", nel programma d'azione nel settore delle infrastrutture di trasporto (1990-1992) adottato dal Consiglio il 20 novembre 1990.

### 6.2.5. Una riflessione integrata sulle esigenze e sull'evoluzione delle reti europee con tutti gli interessati

Nel corso dell'audizione dell'8 ottobre 1990 i principali rappresentanti dell'industria europea hanno deplorato l'assenza di una riflessione integrata sulle esigenze e sull'evoluzione delle reti europee.

Tale riflessione dovrebbe essere condotta su scala continentale per prendere in considerazione le esigenze di interconnessione con i paesi EFTA e i paesi dell'Europa centro-orientale, con i quali si stanno sviluppando numerosi progetti di cooperazione della Comunità, come pure di prolungamento verso i paesi mediterranei.

La riflessione dovrebbe consentire:

- l'analisi dell'evoluzione a lungo termine dei bisogni delle reti: ciò presuppone la disponibilità di statistiche soddisfacenti e di analisi prospettive solide;

- l'identificazione della natura e della configurazione ottimale delle reti da realizzare;

- l'associazione di tutte le parti interessate alla realizzazione concreta delle reti.

L'organizzazione incaricata di questi compiti di studio dovrebbe essere indipendente dalle autorità politiche ed essere in grado di autofinanziarsi dopo un periodo di avviamento. Essa dovrebbe costituire un foro di riflessione a cui possano partecipare tutte le parti interessate e rappresentative (autorità pubbliche, utenti, produttori, consumatori). È particolarmente importante far partecipare fin dall'inizio alla riflessione i principali soggetti destinati a divenire gli utenti delle reti transeuropee (per esempio, per le industrie del settore marittimo, ciò significa la cantieristica, i produttori di attrezzature, i trasportatori marittimi, i responsabili delle infrastrutture portuarie e degli altri modi di trasporto, i caricatori).

### 6.3. Gli interventi finanziari potenziali

La realizzazione e l'applicazione delle misure orizzontali citate nella sezione precedente dovrebbero favorire il costituirsi di reti transeuropee, la mobilitazione di risorse finanziarie indipendenti e l'adeguamento dei circuiti finanziari.

Per quel che riguarda il finanziamento pubblico e la Comunità in particolare, per contribuire a superare le tre difficoltà sopra descritte si possono proporre le tre soluzioni seguenti: finanziamento di studi di fattibilità, sovvenzioni per ovviare a un'insufficienza di redditività che rischia di far saltare un anello della catena, finanziamento di progetti di carattere transeuropeo nelle regioni periferiche per ridurne la lontananza e assicurare la coesione.

Historical Archives of the European Commission

### 6.3.1. Gli strumenti di bilancio

La Comunità potrebbe, nell'ambito delle disponibilità di bilancio e nel rispetto delle prospettive finanziarie, dare alle reti transeuropee una priorità di finanziamento per:

- l'esecuzione di studi di fattibilità di progetti d'interesse europeo che si iscrivono nella logica delle reti transeuropee;

- la concessione di prestiti per progetti la cui redditività è assai differita nel tempo;

- contributi del bilancio ai progetti nella forma più appropriata (sostegno diretto, abbuoni d'interesse ecc.).

Si ricorda inoltre che le politiche strutturali contribuiscono sostanzialmente alla realizzazione di questo obiettivo nel quadro e nei limiti dei loro compiti specifici.

L'elaborazione di nuove prospettive finanziarie per il periodo dopo il 1992 potrebbe costituire l'occasione per rafforzare il carattere prioritario della realizzazione delle reti transeuropee.

### 6.3.2. Gli strumenti di prestito BEI e CECA

* La BEI è disposta a continuare e ad estendere il più largamente possibile la sua azione di finanziamento delle reti transeuropee nel quadro del compito conferitole dall'articolo 130 del trattato CEE. Ciò significa che essa è disposta a partecipare, come in passato, al finanziamento vero e proprio di tali progetti, esercitando un effetto mobilizzatore sugli ambienti finanziari; ma implica anche che essa potrebbe facilitare il loro costituirsi e il loro sviluppo intervenendo, sulla base della propria esperienza, con iniziative appropriate, fin dallo stadio degli studi preparatori o contribuendo alla realizzazione di una struttura ottimale di finanziamento. Questo ruolo potrebbe essere esercitato in stretta collaborazione con i soggetti interessati, in particolare la Commissione.

* I prestiti CECA possono ugualmente servire al finanziamento delle reti transeuropee, nei limiti consentiti dalla natura di questo strumento.

### CONCLUSIONE

Il programma presentato dalla Commissione deve essere seguito in permanenza da parte della Commissione stessa e del Consiglio. Quest'ultimo deve anche impartire precisi orientamenti politici, e in particolare adottare un programma d'azione. La Commissione propone perciò al Consiglio di adottare il progetto di risoluzione riportato in allegato e di incaricarla, in applicazione di detta risoluzione, di presentare le proposte opportune e una relazione periodica sull'andamento dei lavori.

Historical Archives of the European Commission

## ALLEGATO 1: INSTAURAZIONE DI UN QUADRO NORMATIVO

Elenco delle misure a carattere normativo proposte o da proporre che sono ritenute necessarie per garantire lo sviluppo e lo sfruttamento delle reti transeuropee.

### 1. Misure di portata generale

Alcune misure di portata generale possono essere applicate a numerosi settori considerati:

- attuazione delle direttive per l'aggiudicazione degli appalti pubblici, in particolare nei settori delle telecomunicazioni, dei trasporti e dell'energia;

- presentazione e adozione della direttiva sulla protezione dei dati;

- proposte relative alla validità contrattuale e legale dei messaggi elettronici;

- adozione dello statuto della società europea;

- proposta di direttiva fiscale relativa ad un regime di imputazione da parte delle imprese delle perdite subite dalle loro organizzazioni stabili e filiali situate in altri Stati membri.

### 2. Nel settore dei trasporti

(i) La maggior parte dei provvedimenti normativi in questo settore riguarda il regime del cabotaggio che deve essere introdotto per tutti i sistemi di trasporto (trasporto su strada di merci e persone, trasporto combinato, trasporto fluviale e marittimo). Le proposte sono state presentate al Consiglio e devono essere approvate al più presto.

(ii) Sono previsti provvedimenti di natura tecnica al fine di consentire l'interoperatività, soprattutto per:

- il trasporto ferroviario

  * da presentare a cura della Commissione: direttiva "nuova impostazione" sui requisiti essenziali al fine di garantire la compatibilità delle tecnologie e delle infrastrutture dei treni in servizio su collegamenti ad alta velocità;

- il trasporto marittimo

  * proposta di direttiva di armonizzazione tecnica per le apparecchiature delle navi [11].

(iii) Altri provvedimenti riguardano l'introduzione di una concertazione comunitaria nel settore delle infrastrutture del trasporto aereo e del trasporto marittimo [12].

(11) COM(89)266.
(12) COM(88)577 del 16.1.1989.

Historical Archives of the European Commission

**3. Nel settore delle telecomunicazioni**

- Elaborazione ed adozione delle direttive di applicazione della direttiva ONP del 28 giugno 1990 (6), in particolare nei settori seguenti:

  . linee dedicate;
  . servizi di trasmissione dati a commutazione di pacchetto ed a commutazione di circuito;
  . rete digitale integrata nei servizi;
  . servizi di telefonia vocale;
  . servizi telex;
  . eventualmente servizi radiomobili;
  . con riserva di studi supplementari, nuovi tipi di accesso alle reti ed accesso alla rete a banda larga.

- Armonizzazione delle procedure di dichiarazione e di autorizzazione per la prestazione di servizi nella rete pubblica di telecomunicazioni al fine di definire le condizioni previste per il riconoscimento reciproco delle dichiarazioni e delle autorizzazioni.

- Preparazione di orientamenti di natura normativa per le comunicazioni in radiomobile.

- Elaborazione ed adozione delle misure previste dal Libro verde del 14 novembre 1990 sulle telecomunicazioni via satellite, in particolare nei settori seguenti:

  . riconoscimento reciproco dell'omologazione delle apparecchiature terminali per le comunicazioni via satellite;
  . riconoscimento reciproco delle autorizzazioni per la rete di satelliti unidirezionali e bidirezionali;
  . armonizzazione delle condizioni relative alla fornitura di una rete aperta per il collegamento delle reti di terminali per le comunicazioni via satellite;
  . armonizzazione delle tecniche future di trasmissione, già individuate, per la diffusione via satellite destinata al grande pubblico.

**4. Nel settore dell'energia**

- Efficace attuazione delle direttive in materia di transito.

- Conclusioni ricavate dalle riflessioni sull'accesso dei terzi alle reti.

- Studi e proposte sull'eliminazione degli ostacoli amministrativi e giuridici all'introduzione di interconnessioni.

- Procedure di concertazione sull'ottimizzazione della gestione delle reti.

Historical Archives of the European Commission

**ALLEGATO 2: CONTRIBUTI COMUNITARI A FAVORE DELLE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI BASE**

## QUADRI COMUNITARI DI SOSTEGNO (CCA) DELLE REGIONI - OBIETTIVO N. 1 (1989-1993) (IN MIO DI ECU)

| | INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO | | | | | INFRASTRUTTURE TELECOM+STAR | INFRASTRUTTURE ENERGIA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | STRADE AUTOSTRADE | FERROVIE | PORTI | AEROPORTI | ALTRI TIPI | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2 051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | - | 121 | 172 |
| RU | 14 | 27 | 57 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTALE | 3 611,7 | 1 016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1 128,2 | 1 702,1 |

Historical Archives of the European Commission

**ALLEGATO 3: FINANZIAMENTI DELLA BEI (PRESTITI INDIVIDUALI E CREDITI SU PRESTITI GLOBALI) NELLA COMUNITA' A FAVORE DELLE RETI D'INTERESSE COMUNITARIO (1)**

(Importi in Mio di ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Reti d'interesse comunitario | 4 817,3 | 8 463,7 | 2 836,7 |
| Trasporto | 1 334,1 | 3 663,4 | 1 384,7 |
| . Ferrovia | 103,9 | 1 090,3 | 605,9 |
| . Strada | 1 148,4 | 1 503,2 | 434,5 |
| . Infrastrutture portuali | 29,0 | 235,6 | 129,2 |
| . Infrastrutture aeroportuali | 52,5 | 715,7 | 163,2 |
| . Centri intermodali | | 83,1 | 16,4 |
| . Trasporti urbani | | 35,5 | 35,5 |
| Telecomunicazioni | 269,8 | 1 568,4 | 817,0 |
| Trasporto e distribuzione di energia | 3 213,4 | 3 231,9 | 635,0 |
| B. Insieme delle reti | 11 966,8 | 15 031,8 | 4 412,9 |
| Trasporto | 3 927,7 | 7 060,8 | 2 206,5 |
| . Ferrovia | 599,8 | 1 475,9 | 606,8 |
| . Strada | 2 789,5 | 4 002,2 | 1 015,4 |
| . Infrastrutture portuali | 320,0 | 370,7 | 135,6 |
| . Infrastrutture aeroportuali | 106,2 | 738,3 | 169,2 |
| . Centri intermodali | | 83,2 | 16,4 |
| . Trasporti urbani | 107,3 | 326,5 | 228,2 |
| . Altri | 4,9 | 64,0 | 34,9 |
| Telecomunicazioni | 4 245,5 | 4 092,3 | 1 258,2 |
| Trasporto e distribuzione di energia | 3 793,6 | 3 878,7 | 948,2 |
| C. Totale delle attività nella Comunità | 32 432,8 | 40 024,4 | 11 265,9 |
| % A/B | 40,3 | 56,3 | 64,3 |
| % A/C | 14,9 | 21,1 | 25,2 |
| % B/C | 36,9 | 37,6 | 39,2 |

(1) Non compresi 578 Mio di reti ubicate in Iugoslavia:
- trasporto di energia elettrica: 92 Mio
- linee ferroviarie: 124,3 Mio;
- autostrade: 361,7 Mio.

Historical Archives of the European Commission

**PROGETTO DI RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO SULLE RETI TRANSEUROPEE**

**IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,**

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

considerando che il Consiglio europeo (nelle riunioni del dicembre 1989 a Stasburgo e del giugno 1990 a Dublino) ha chiesto che delle linee direttrici in materia di reti transeuropee siano approvate entro la fine del 1990 e che il Consiglio, nella sua risoluzione del 22 gennaio 1990 (1), ha invitato la Commissione a presentargli entro lo stesso termine un programma di lavoro e proposte relative ad opportune misure;

considerando che l'instaurazione dello spazio senza frontiere e la realizzazione della libera circolazione delle persone, delle merci e dei servizi richiedono reti transeuropee di trasporto, di telecomunicazioni, di distribuzione dell'energia e di formazione professionale che consentano al mercato interno di esplicare tutti i suoi effetti positivi;

considerando che le reti transeuropee devono essere concepite anche nella prospettiva dell'armonico sviluppo delle relazioni della Comunità con i paesi dell'EFTA e con i paesi dell'Europa centro-orientale, nonché del loro prolungamento verso i paesi mediterranei;

considerando che gli studi svolti dalla Commissione nel corso del 1990, con la collaborazione degli Stati membri e degli operatori economici, hanno messo in evidenza le carenze delle reti esistenti e la necessità di una più stretta concertazione per la concezione e la gestione ottimale delle reti del futuro;

considerando che le cause di dette carenze sono state individuate e che occorre eliminarle, prendendo gli opportuni provvedimenti secondo le proposte presentate dalla Commissione nella forma di un programma d'azione comunitario;

considerando che è opportuno che il Consiglio adotti detto programma;

considerando che spetta alla Commissione presentare le proposte complementari necessarie per la realizzazione del programma stesso;

considerando che è opportuno che la Commissione presenti una relazione annuale sulla realizzazione del programma d'azione comunitario adottato;

Historical Archives of the European Commission

(1) GU C 27 del 6.2.1990.

**ADOTTA LA PRESENTE RISOLUZIONE:**

1. Il Consiglio, visto **quanto constatato dalla Commissione nella sua relazione**, ritiene che la realizzazione di uno spazio senza frontiere interne, di cui all'articolo 8A del trattato CEE, deve essere accompagnata dalla messa a disposizione dei cittadini, delle imprese e delle ammministrazioni di reti autenticamente transeuropee, ossia interconnesse ed interoperative, nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni, della distribuzione di energia e della formazione professionale.

2. Il Consiglio ritiene che le carenze attualmente riscontrate giustifichino **l'attuazione immediata di un programma d'azione**. Esso **adotta** quindi **il programma proposto dalla Commissione**, che si impernia su tre elementi complementari e indissociabili: **progetti prioritari** scelti in funzione del loro contributo al funzionamento del mercato interno e al rafforzamento della coesione economica e sociale, **misure generali** destinate ad agevolare il costituirsi, la realizzazione e la gestione ottimale delle reti transeuropee e **misure finanziarie**.

3. Per quanto riguarda i **progetti prioritari**, senza pregiudizio dei lavori già in corso o già decisi, il Consiglio invita la Commissione a presentare proposte complementari per l'attuazione di detti progetti e insiste specialmente, nella prospettiva della realizzazione del mercato interno, sui **principi seguenti**.

   3.1. Nel settore dei **trasporti** il buon funzionamento del mercato richiede una **impostazione multimodale dell'insieme dei modi di trasporto** che consenta un uso ottimale delle infrastrutture e contribuisca nel contempo ad una migliore tutela dell'ambiente. La Commissione è invitata a proseguire i suoi lavori nei vari settori citati nella sua comunicazione.

   3.2. Nel settore delle **telecomunicazioni e dei servizi telematici** la Commissione è invitata a prendere, **entro il primo semestre 1991**, sulla base dei programmi esistenti e in particolare di INSIS e CADDIA, **iniziative che consentano la realizzazione delle reti di servizi telematici necessari per il funzionamento del mercato interno**, segnatamente attraverso l'interconnessione dei sistemi d'informazione delle amministrazioni pubbliche interessate; la Commissione è altresì invitata a provvedere, con la massima sollecitudine, affinché il programma specifico di ricerca nel settore dei sistemi telematici d'interesse generale sia messo in atto non appena sia stato adottato, per migliorare le prestazioni delle reti di servizi telematici.

   3.3. Nel settore **energetico**, in vista del completamento del mercato interno e nella prospettiva di una carta europea dell'energia, la Commissione è invitata a studiare con le parti interessate **come si possano meglio sviluppare e gestire le reti** su scala continentale per garantire un uso ottimale delle capacità di produzione e rafforzare la sicurezza di approvvigionamento della Comunità.

   3.4. Nel settore della **formazione professionale**, la Commissione è invitata a promuovere, di concerto con gli Stati membri e le parti interessate, **l'interconnessione delle reti esistenti** tra tutti i protagonisti della formazione professionale, perché possano esplicare tutti i loro effetti moltiplicatori nell'insieme della Comunità e negli altri paesi europei.

4. Per quanto riguarda i **provvedimenti di portata generale**, il Consiglio auspica che, nel rispetto del principio della sussidiarietà, essi contribuiscano all'instaurazione di un contesto favorevole alla realizzazione di reti transeuropee ad opera di tutte le parti interessate.

   4.1. Il Consiglio ritiene che **le misure normative**, enumerate dalla Commissione in allegato alla sua comunicazione, necessarie per realizzare **l'interoperatività delle reti e la prestazione di servizi transeuropei** devono essere adottate e attuate senza indugio o essere sollecitamente proposte dalla Commissione.

   4.2. Il Consiglio invita la Commissione, in stretta collaborazione con tutte le parti interessate, a procedere

   - alla periodica elaborazione, nella forma più appropriata, di **schemi direttivi** di reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia;

   - all'elaborazione di un **programma annuale di normalizzazione europea** atto a garantire l'interoperatività delle reti e ad impedire l'elaborazione di nuove norme nazionali divergenti;

   - alla **raccolta di tutti i dati necessari** per valutare le esigenze delle reti e le difficoltà tecniche e finanziarie che si oppongono alla loro costituzione, al fine di alimentare i lavori di cui sopra;

   - all'**effettuazione di studi di fattibilità** che consentano di individuare i progetti d'interesse europeo.

   4.3. Il Consiglio è favorevole al principio di una **dichiarazione d'interesse europeo** e invita la Commissione a presentare **proposte** per l'instaurazione di una procedura comunitaria che consenta a progetti specifici di beneficiare di una simile dichiarazione.

5. Per quanto riguarda le **misure finanziarie**, il Consiglio ritiene che i progetti debbano essere economicamente redditizi e ricorda che intende **privilegiare il finanziamento privato**, instaurando le condizioni più favorevoli per l'istituzione, la realizzazione e la gestione delle reti transeuropee in tale prospettiva. Esso ritiene tuttavia che **degli interventi pubblici rimangano indispensabili** in un certo numero di casi, ben identificati dalla Commissione. Gli interventi comunitari devono avere carattere complementare. Ciò non osta a che la Comunità conceda, nell'ambito delle disponibilità di bilancio e nel rispetto delle prospettive finanziarie, **una priorità di finanziamento alle reti transeuropee**. Detto carattere prioritario potrebbe **essere rafforzato** in occasione dell'elaborazione di nuove prospettive finanziarie per il periodo posteriore al 1992.

6. Infine, **il Consiglio invita la Commissione a:**

   6.1. presentargli nel corso del 1991 **le opportune proposte** per la realizzazione degli obiettivi sopraindicati;

   6.2. presentargli ogni anno una **relazione sulla realizzazione delle reti transeuropee.**

© European Communities – European Commission

## Glossario delle abbreviazioni, delle sigle e degli altri termini utilizzati nella relazione finale

AECMA – Associazione europea dei costruttori di materiale aerospaziale

AIM – Azione comunitaria nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni applicate all'assistenza sanitaria – Informatica avanzata in medicina – Azione esplorativa

ANIMO – Sistema di gestione del trasporto di animali

ASB – Organismo di normalizzazione associata

ATLAS – Controllo del traffico aereo/Sistema aria-terra

BC-NET – Rete europea di cooperazione e di ravvicinamento tra imprese

BEI – Banca europea per gli investimenti

CADDIA – Cooperazione nell'automazione dei dati e della documentazione sulle importazioni/esportazioni e sull'agricoltura

CEAC – Commissione europea dell'aviazione civile

CECA – Comunità europea del carbone e dell'acciaio

CEDEFOP – Centro europeo per lo sviluppo della formazione professionale

CEPT – Conferenza europea delle amministrazioni delle poste e delle telecomunnicazioni

CLCA – Comitato di collegamento fra le industrie automobilistiche dei paesi della CEE

COMETT – Programma di azione comunitaria di educazione e formazione nel campo delle tecnologie

CORRIDOR – Cooperazione nel settore dell'informatica applicata ai problemi stradali delle regioni

CSCE – Conferenza sulla sicurezza e la cooperazione in Europa

DECT – Progetto di sistema digitale di telecomunicazione senza filo

DELTA – Sviluppo dell'apprendimento in Europa mediante tecnologie avanzate

DRIVE – Insfrastrutture stradali specifiche per la sicurezza dei veicoli in Europa

EDI – Scambio elettronico di dati

Historical Archives of the European Commission

EDIFACT – Norma internazionale per lo scambio elettronico di dati per l'amministrazione, il commercio e i trasporti

EFTA – Associazione europea di libero scambio

ENS – Sistemi nervosi europei

ERASMUS – Programma d'azione comunitario in materia di mobilità degli studenti

ERMES – Sistema paneuropeo di radioavviso pubblico terrestre

ERT – Tavola rotonda degli industriali europei

ETSI – Istituto europeo per le norme sulle telecomunicazioni

EUREKA – Agenzia europea per il coordinamento della ricerca

EUROCONTROL – Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea

EUROFORM – Programma di iniziativa comunitaria (Fondo sociale) per la formazione professionale

EUROTECNET – Programma d'azione nel settore delle nuove tecnologie e della formazione professionale

EURYCLEE – Rete dei centri nazionali d'informazione sulle nuove tecnologie dell'informazione e l'istruzione negli Stati membri della Comunità europea

EURYDICE – Rete di informazione sull'istruzione nella Comunità europea

FESR – Fondo europeo di sviluppo regionale

FIEC – Federazione internazionale europea della costruzione

FORCE – Programma per lo sviluppo della formazione professionale continua

FYSAN – Sistema per la sorveglianza fitosanitaria

GSM – Gruppo speciale mobile (telefono cellulare)

IMPACT – Programma d'azione per lo sviluppo di un mercato comunitario dei servizi dell'informazione

INSIS – Sistema comunitario interistituzionale di servizi integrati d'informazione

INTERREG – Programma d'iniziativa comunitaria (FESR, FES, FEAOG-Orientamento) concernente le zone di confine

ISDN – Rete digitale integrata nei servizi

LINGUA – Azione destinata a promuovere l'insegnamento e l'apprendimento delle lingue straniere

METRAN – Rete europea di gestione delle trasmissioni

ONP – Fornitura di una rete aperta di telecomunicazioni

Historical Archives of the European Commission

PETRA – Programma d'azione per la formazione professionale e la preparazione dei giovani alla vita adulta e professionale

PHARE – Piano d'azione per un aiuto coordinato alla Polonia e all'Ungheria

PHARE – Progetto EUROCONTROL sul collegamento fra sistemi di controllo a terra e sistemi di gestione a bordo

POLIS – Promozione dei collegamenti operativi integrati nei servizi (informatica applicata al trasporto urbano)

PROMETHEUS – Programma per un sistema di traffico europeo all'insegna della massima efficienza e sicurezza

RACE – Programma di ricerca e sviluppo sulle tecnologie avanzate nel settore delle telecomunicazioni in Europa

REGEN – Programma d'iniziativa comunitaria (FESR) concernente le reti di trasporto e di distribuzione dell'energia

SCENT – System Customs Enforcement Network

SCIENCE – Piano di stimolazione delle cooperazioni internazionali e degli scambi necessari ai ricercatori europei (1988-1992)

SHIFT – Sistema d'ispezione sanitaria ai posti di controllo di frontiera delle importazioni in provenienza dai paesi terzi (Progetto SHIFT)

SIS – Sistema d'informazione Schengen

STAR – Programma comunitario relativo allo sviluppo di talune regioni svantaggiate della Comunità mediante un migliore accesso ai servizi avanzati di telecomunicazione

TARIC – Tariffa doganale comune

TEDIS – Programma comunitario relativo al trasferimento elettronico di dati per uso commerciale attraverso le reti di telecomunicazione

TELEMATIQUE – Programma di iniziativa comunitaria (FESR) per lo sviluppo regionale nel settore dei servizi e delle reti di comunicazione dati

UNICE – Unione delle confederazioni delle industrie della Comunità europea

VSAT – Very Small Aperture Terminals (satelliti) – Stazione terrestre per ricezione da satellite con antenna molto piccola

Historical Archives of the European Commission

ISSN 0254-1505

COM(90) 585 def.

# DOCUMENTI

**IT** **15**

Historical Archives of the European Commission

N. di catalogo : CB-CO-90-661-IT-C
ISBN 92-77-67657-4

| PREZZO DI VENDITA | fino a 30 pagine: 3,50 ECU | ogni 10 pagine in più: 1,25 ECU |
|---|---|---|

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo

# COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM (90) 585 def.

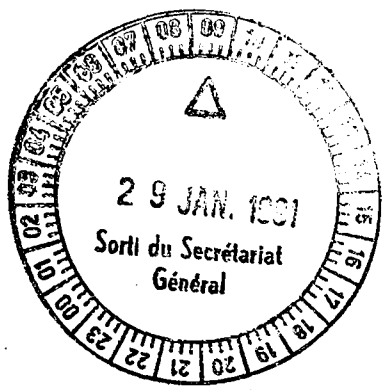
Brussel, 23 januari 1991

Historical Archives of the European Commission

## OP WEG NAAR TRANSEUROPESE NETWERKEN

## VOOR EEN COMMUNAUTAIR ACTIEPROGRAMMA

Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Parlement



INHOUD


| | Bladzijde |
|---|---|
| Inleiding | 3 |
| **1. Kader van de werkzaamheden** | 4 |
| 1.1. Mandaat van de Raad aan de Commissie | 4 |
| 1.2. Uitvoering van de resolutie van de Raad | 5 |
| **2. Bijdrage van het communautaire kader** | 5 |
| 2.1. De totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen leidt tot een dringende vraag naar transeuropese netwerken | 5 |
| 2.2. Vraagstukken in verband met de verdeling van de verantwoordelijkheden | 6 |
| 2.3. Bijdrage van de Gemeenschap | 7 |
| **3. Geografische dimensie en inhoud van de transeuropese netwerken** | 7 |
| 3.1. Geografische dimensie | 7 |
| 3.2. Inhoud van de transeuropese netwerken | 8 |
| **4. Milieudimensie van de materiële infrastructuur** | 9 |
| **5. De belemmeringen voor het ontstaan van transeuropese netwerken** | 10 |
| 5.1. De moeilijkheden ten aanzien van de grensoverschrijdende interoperabiliteit | 10 |
| 5.2. De reglementeringen | 12 |
| 5.3. Concurrentieaspecten | 13 |
| 5.4. Het ontbreken van een integrale visie op Europees niveau op de ontwikkeling van de vraag en van de desbetreffende infrastructuren | 14 |
| 5.5. De financieringsproblemen | 15 |
| **6. De bestanddelen van een communautair actieprogramma : prioritaire projecten per toepassingsgebied, horizontale en financiële maatregelen** | 17 |
| 6.1. Prioritaire projecten per toepassingsgebied | 17 |
| 6.2. Maatregelen die de totstandkoming van transeuropese netwerken kunnen versnellen | 26 |
| 6.3. Financieringssteun | |
| Bijlage 1 : Invoering van een rechtskader | 31 |
| Bijlage 2 : Steun van de Gemeenschap aan de voornaamste basisinfrastructuurvoorzieningen | 33 |
| Bijlage 3 : Financiering door de EIB | 34 |
| Ontwerp-resolutie van de Raad over de transeuropese netwerken | 35 |
| Lijst van in het eindverslag gebruikte afkortingen, letterwoorden en andere termen in alfabetische volgorde | 38 |


Historical Archives of the European Commission

# OP WEG NAAR TRANSEUROPESE NETWERKEN VOOR EEN COMMUNAUTAIR ACTIEPROGRAMMA

## INLEIDING

De interne markt, waarvan de voltooiing op de goede weg is op grond van de beleidslijnen van het Witboek van juni 1985 en van de bepalingen van de Europese Akte, zal de ervan verwachte economische en sociale effecten hebben als het vrije verkeer van goederen, diensten, kapitaal en personen in een ruimte zonder binnengrenzen kan steunen op werkelijk transeuropese netwerken (materiële infrastructuur, diensten en regelingen).

Dit geldt vooral op **vier gebieden : vervoer, telecommunicatie, energie en beroepsopleiding.** De voorbereidende werkzaamheden die het gehele jaar 1990 door te zamen met de Lid-Staten zijn verricht, hebben ruimschoots bevestigd hoe dringend het probleem van de ontoereikendheid van de transeuropese netwerken wel is. De raadpleging van de betrokken economische kringen in oktober jongstleden was trouwens op zichzelf al voldoende om de minste twijfel over dit punt weg te nemen : zij verklaren unaniem dat de voordelen van de grote interne markt evenzeer afhangen van een gunstig reglementair kader als van de beschikbaarheid van infrastructuur en diensten waardoor het vrije verkeer daadwerkelijk wordt verzekerd.

De Commissie heeft in juli 1990 reeds een tussentijds verslag aan de Raad toegezonden[1]. **Thans is zij in staat een mededeling in de vorm van een communautair actieprogramma voor de totstandbrenging van transeuropese infrastructuurnetwerken in te dienen.**

Deze mededeling beantwoordt aan de wensen van de Europese Raad (bijeenkomsten te Straatsburg in december 1989 en te Dublin in juni 1990) en aan de resolutie van de Raad van 22 januari 1990[2].

In de mededeling wordt eerst een uiteenzetting gegeven van (i) de redenen waarom het ontstaan van transeuropese netwerken een eerste vereiste is, (ii) de criteria voor de opsporing van tekortkomingen in de infrastructuur, (iii) het belang van de milieudimensie, (iv) de voornaamste belemmeringen voor het ontstaan van transeuropese netwerken en (v) de aard van de financiële beperkingen. Voorts bevat de mededeling :

- een actieprogramma voor de uitvoering van projecten en de totstandbrenging van de netwerken, alsmede voor de vaststelling van richtsnoeren voor de financiering en van een reeks algemene maatregelen om het ontstaan van transeuropese netwerken te bespoedigen;

- een ontwerp-resolutie van de Raad houdende goedkeuring van het actieprogramma.

Historical Archives of the European Commission

(1) COM(90)310 van 19.7.1990
(2) PBEG C 27 van 6.2.1990

## 1. Kader van de werkzaamheden

### 1.1. Mandaat van de Raad aan de Commissie

Het idee dat dringend moet worden nagedacht over een prioritair actieprogramma, is reeds herhaaldelijk in de communautaire instanties naar voren gebracht.

1.1.1. Naar aanleiding van de besprekingen op ministerieel niveau in de loop van het tweede halfjaar van 1989 gaf de Europese Raad (december 1989 en juni 1990) blijk van zijn belangstelling voor de netwerken van Europees belang door de verdere werkzaamheden als volgt te organiseren :

**"In het bijzonder moet voorrang worden gegeven aan de ontwikkeling en de onderlinge verbinding van Europese netwerken, met name op het gebied van de luchtvaartcontrole, aan verbindingen tussen de voornaamste agglomeraties in de Gemeenschap door middel van breedbandcommunicatienetwerken, aan het vinden van de best functionerende verbindingen over land en aan de energiedistributie. De Europese Raad vraagt de Commissie voorstellen uit te werken voor adequate maatregelen die tot de gehele Gemeenschap kunnen worden uitgebreid, waarbij met het oog op de noodzakelijke economische en sociale cohesie vooral moet worden gelet op de randgebieden van de Gemeenschap."**

Naar deze conclusies werd op 26 juni 1990 verwezen door de Europese Raad van Dublin, die vroeg "vóór het einde van het jaar richtsnoeren op te stellen".

1.1.2. De Commissie hechtte reeds in december 1989 haar goedkeuring aan een mededeling getiteld "naar de totstandbrenging van transeuropese netwerken : doelstellingen en mogelijke toepassingen"(3). Hierin werd aandacht besteed aan de problemen in verband met de aanpassing van de infrastructuur aan het ontstaan van de nieuwe dimensie van de communautaire markt en werd geoordeeld dat **"een hoge prioriteit moet worden gegeven aan de ontwikkeling van transeuroepse netwerken, met name op het gebied van vervoer, energie, telecommunicatie en opleiding, waarbij tevens voor interoperabiliteit en onderlinge koppeling zorg moet worden gedragen."**

1.1.3. Op grond van de conclusies van de Europese Raad en de mededeling van de Commissie verzocht de Raad (januari 1990) de Commissie hem voor de vier door de Commissie voorgestelde gebieden :

**"vóór eind 1990 een werkprogramma en voorstellen voor passende maatregelen voor te leggen, zulks met inachtneming van de mogelijkheid om deze acties tot de gehele Gemeenschap uit te breiden en onverminderd de arbeidsverdeling tussen de Raden naargelang van hun samenstelling. De Commissie zal in het eerste halfjaar van 1990 een eerste tussentijds verslag voorleggen."**

Historical Archive of European Commission

(3) COM(89)643 van 18.12.1989

1.2. Uitvoering van de resolutie van de Raad

Gedurende het gehele jaar 1990 maakte de Commissie gebruik van drie informatie- en reactiebronnen, met name op grond van het tussentijdse verslag van juli 1990, om de infrastructuurbehoeften op de vier toepassingsgebieden te evalueren :

- de Lid-Staten, via een uit hun vertegenwoordigers bestaande denkgroep die op verzoek van de Raad was opgericht. Deze groep kwam op initiatief van de Commissie zesmaal bijeen. De nationale coördinatoren leverden meestal ook nog schriftelijke bijdragen die zeer nuttig bleken voor de vordering van de werkzaamheden en de bepaling van de prioriteiten (vooral Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Griekenland, Portugal, Ierland, Nederland en Denemarken);

- de belanghebbende economische kringen, d.w.z. voornamelijk de meest representatieve Europese organisaties op het gebied van de industrie en de diensten die belangen bij de transeuropese netwerken hebben als gebruikers of als leveranciers van goederen of diensten. Dit overleg vond het gehele jaar door plaats alsmede bij gelegenheid van een informele hoorzitting op 8 oktober 1990 in tegenwoordigheid van de diensten van de Commissie en de nationale coördinatoren;

- de werkzaamheden in de gespecialiseerde communautaire instanties die betrekking hebben op de totstandbrenging of de verbetering van transeuropese netwerken; dit omvat de werkzaamheden op de verschillende gebieden in kwestie waartoe in de Raad reeds werd besloten of die daar in behandeling zijn, ten einde zo veel mogelijk rekening te houden met de reeds genomen of zeer binnenkort te nemen maatregelen en dubbel werk te voorkomen.

2. Bijdrage van het communautaire kader

Bij evaluatie van de infrastructuur in het vooruitzicht van de ruimte zonder grenzen komt men onvermijdelijk tot de conclusie dat de behoeften van die markt ter zake van netwerken in aanmerking moeten worden genomen. Een communautaire evaluatie van die behoeften kan niet bestaan in een optelling van de op nationale basis geraamde nationale behoeften. Op grond hiervan en gezien het subsidiariteitsbeginsel aan de hand waarvan de communautaire meerwaarde moet kunnen worden vastgesteld, moeten al degenen die bij het ontwerpen en tot stand brengen van de infrastructuur en de diensten zijn betrokken, de communautaire dimensie meerekenen. Deze biedt immers talrijke voordelen die het ontstaan van de netwerken kunnen bevorderen. Deze constatering sluit aan bij de aanknopingspunten die worden vermeld in de voorlopige samenvatting "Europa 2000 : planologische perspectieven voor de Gemeenschap"(4), waarin wordt gewezen op de steeds grotere druk op een versnipperd en kwetsbaar Europees grondgebied en op de noodzaak te komen tot een coherent referentiekader "dat informatie verschaft over de ontwikkelingen op het grondgebied van de Gemeenschap als geheel".

2.1. De totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen leidt tot een dringende vraag naar transeuropese netwerken

Het Witboek van juni 1985 ging uit van de totstandbrenging van de vier fundamentele vrijheden om een algemene en evenwichtige aanpak in alle betrokken sectoren voor te stellen. Tegenwoordig wordt erkend dat de economische effecten van de daadwerkelijke invoering van deze vrijheden grotendeels afhangen van het bestaan van netwerken die de communicatie vergemakkelijken en de communautaire ruimte in termen van tijd en afstand verkleinen en tegelijkertijd de samenhang vergroten. Als alle componenten van de communautaire ruimte nauwer zijn verbonden, zullen zij vollediger kunnen

(4) COM(90)544 van 16.11.1990

deel hebben in de nieuwe communautaire dimensie en in de voordelen die van de afschaffing van de grenzen worden verwacht.

Vijf redenen maken het nog noodzakelijker over dergelijke netwerken te beschikken :

- de te verwachten en deels reeds geconstateerde toeneming van het intracommunautaire handelsverkeer na de opheffing van de materiële, de technische en weldra ook de fiscale belemmeringen (**volume-effect**);
- de behoefte aan onderlinge koppeling van de bestaande infrastructuur en diensten om ze in overeenstemming te brengen met de nieuwe dimensie van de markt (**interoperabiliteitsvereiste**);
- het belang van de communautaire dimensie bij het ontwerpen en ontwikkelen van de toekomstige netwerken (**dimensie-effect**);
- de toegenomen behoefte aan kwaliteitsdiensten voor de gehele Europese ruimte (**kwaliteitsvereiste**);
- de noodzaak alle componenten van de communautaire ruimte nader tot elkaar te brengen (**cohesie-effect**).

## 2.2. Vraagstukken in verband met de verdeling van de verantwoordelijkheden

### 2.2.1. Rol van de overheid

De planning en de ontwikkeling van de infrastructuur en de diensten vormden traditioneel een nationale of regionale aangelegenheid om historische redenen die verband houden met de verdeling van de bevoegdheden. Het resultaat is een versnippering van de netwerken vanuit communautair standpunt bezien. De nieuwe dimensie van de interne markt dwingt ons ertoe deze netwerken te zien in de ruimere context van de Gemeenschap en zelfs van het gehele Europese continent. De noodzakelijke integratie van de netwerken in deze nieuwe context vereist dat op elk beslissingsniveau (lokaal, regionaal, nationaal, communautair, ...) de andere niveaus in aanmerking worden genomen wanneer de aard van de projecten zulks rechtvaardigt. **Dit moet leiden tot intensiever overleg tussen degenen die op de verschillende politieke niveaus de besluiten nemen.** Er dient een geschikt kader te worden gevonden om dit overleg te optimaliseren en zo operationeel mogelijk te maken.

### 2.2.2. Verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven

De overheid speelt weliswaar een belangrijke rol bij het ontwerpen en dikwijls ook bij het tot stand brengen van de netwerken, vooral op het gebied van vervoer en opleiding, maar de rol van het bedrijfsleven wordt ook steeds belangrijker bij het opzetten en uitvoeren van nieuwe projecten. Door de groeiende diversifiëring van het aanbod als gevolg van de technologische ontwikkeling krijgt het bedrijfsleven steeds meer belang bij dit alles. Dit belang is echter nauw verbonden met de ontwikkeling van de overeenkomstige markten en impliceert derhalve een grotere deelneming van de gebruikers. De ontwikkeling van het begrip "services charges", dat betekent dat de gebruiker bereid is te betalen voor de kwaliteitsdienst die hij ontvangt, zal deze tendens mogelijk nog versterken doordat de particuliere financiering van de netwerken wordt vergemakkelijkt.

**Met andere woorden, het ontstaan van transeuropese netwerken hangt evenzeer af van de initiatieven van zelfstandige ondernemers als van het optreden van de overheid. Vaak komt het ook tot een partnerschap tussen beide.**

Historical Archives of the European Commission

## 2.3. Bijdrage van de Gemeenschap

De benadering van de problematiek van de netwerken binnen een communautair kader biedt verscheidene doorslaggevende voordelen. Ondervragingen van het bedrijfsleven hebben uitgewezen dat deze voordelen thans onvoldoende lijken te worden benut. De Gemeenschap kan immers :

- het communautaire belang van bestaande of overwogen projecten gemakkelijker onderkennen dank zij haar totaal overzicht;
- een optimaal gebruik van de bestaande netwerken stimuleren;
- de vaststelling van normen die de interoperabiliteit van de netwerken garanderen, bevorderen;
- de gezamenlijke indiening van transnationale projecten stimuleren;
- de opstelling van richtschema's bevorderen in het kader van een strategie op middellange en lange termijn voor de ontwikkeling van netwerken en de optimalisering van het gebruik van de Europese ruimte;
- een betere inachtneming van het noodzakelijke evenwicht tussen het centrum en de periferie van de Gemeenschap bevorderen in het kader van de economische en sociale samenhang;
- het economische effect van de netwerken op de regio's waar deze doorheen gaan, tot waarde brengen;
- het belang van de projecten voor de Gemeenschap als geheel betrekken in de rentabiliteitsanalyse van deze projecten;
- een kader bieden voor de coördinatie van de statistieken die nodig zijn voor de evaluatie van de behoeften op het gebied van netwerken;
- helpen de communautaire netwerken te zien in het perspectief van het Europese continent, vooral met de landen van de EVA en Oost-Europa, en hun uitbreiding in de richting van derde landen in het Middellandse-Zeegebied vergemakkelijken;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen regio's in verschillende landen en tussen verschillende industriële sectoren bevorderen;
- in de financiering van de projecten van communautair belang bijdragen of deze aanvullen met behulp van de ter harer beschikking staande instrumenten.

## 3. Geografische dimensie en inhoud van de transeuropese netwerken

### 3.1. Geografische dimensie

In de allereerste plaats moet ervoor worden gezorgd dat de netwerken van de Gemeenschap de snelle toeneming van het intracommunautaire handelsverkeer waartoe de voltooiing van de interne markt zal leiden - en reeds leidt - kunnen verwerken. Dit geldt eerst en vooral voor de op het grondgebied van de Gemeenschap gelegen infrastructuur. Aldus kan worden bijgedragen tot een beter evenwicht tussen het centrum en de periferie door de randgebieden van de voordelen van de interne markt te laten profiteren. Van een uitgebreider netwerk met betere schakels gaat een cohesie-effect uit waarvan de randgebieden evenzeer profiteren als de centrale regio's van de Gemeenschap.

Archives Historiques de la Commission

De problematiek van de transeuropese netwerken kan echter niet beperkt blijven tot het grondgebied van de Gemeenschap. De vereiste integratie van het gehele Europese continent moet in aanmerking worden genomen :

- de uitbreiding van het vrije verkeer tot de EVA-Landen, waarover onderhandelingen gaande zijn, geeft een extra dimensie aan de plannen voor communautaire netwerken. In dit opzicht vragen de dringende problemen in verband met de doorvoer door Oostenrijk en Zwitserland in de vervoers- en de energiesector zeer bijzondere aandacht;

- de nieuwe ontwikkelingen in de Midden- en Oosteuropese landen, waarmee steeds verdergaande overeenkomsten worden gesloten, rechtvaardigen dat in de enorme behoeften aan infrastructuur en diensten in deze landen wordt voorzien op een wijze die leidt tot integratie met de Gemeenschap en de EVA-Landen. De recente ideeën van de Commissie over het ontwerp van "Europees Energiehandvest", waarover de Nederlandse Eerste Minister tijdens de Europese Raad van Dublin een memorandum had ingediend en dat tijdens de recente Top van de CVSE te Parijs nader was toegelicht, passen in deze context. Bovendien neemt Joegoslavië een bijzonder belangrijke positie in voor de doorvoer op het gebied van vervoer en energie.

Voorts dient de ontwikkeling van de betrekkingen met de derde landen in het Middellandse-Zeegebied ertoe te leiden dat een grotere interoperabiliteit van de netwerken wordt nagestreefd, vooral op het gebied van energie en telecommunicatie.

3.2. Inhoud van de transeuropese netwerken

Verscheidene belangrijke aspecten van de netwerken verdienen een grotere communautaire aandacht, waarbij alle componenten van een netwerk in aanmerking dienen te worden genomen : de transmissieapparatuur - verbindingen - en de schakelapparatuur - knooppunten -, de eindapparatuur, de op deze infrastructuur werkende diensten en de regelgeving. De tijdens de werkzaamheden ontdekte tekortkomingen wijzen erop dat de transeuropese netwerken in vier hoofdrichtingen moeten worden ontwikkeld.

3.2.1. De transeuropese exploitatie van de bestaande netwerken ontwikkelen

De bestaande nationale netwerken zijn niet ontwikkeld met het oog op een belangrijk verkeer tussen de Lid-Staten, met als gevolg dat enerzijds de onderlinge verbindingen ontoereikend zijn en dat er anderzijds regelingen zijn die een dergelijk verkeer verhinderen.

* de ontwikkeling van het intracommunautaire verkeer vereist derhalve dat de thans ontbrekende schakels in de bestaande netwerken worden aangebracht en dat de knelpunten worden opgeheven. Het gaat erom de bestaande netwerken onderling te koppelen of nieuwe netwerken tot stand te brengen.

* Voor een optimale exploitatie van deze netwerken moeten belemmerende nationale regelingen worden afgeschaft en waar nodig een geharmoniseerde regeling worden ingevoerd.

* De historische heterogeniteit van de economische structuur van de Gemeenschap moet worden gecompenseerd door het streven naar een coherente of volledige installatie van de netwerken op het gehele communautaire grondgebied. Dit is vooral het geval op het gebied van gas, bepaalde vervoermethoden (autowegen, spoor) en de telecommunicatiediensten.

Historical Archives of the European Commission

3.2.2. De netwerken van morgen ontwerpen

Gezien de technologische ontwikkeling en de groeiende internationalisering moeten **de Gemeenschap en haar Lid-Staten de netwerken van morgen op alle toepassingsgebieden coördineren en daarover overleg plegen.** Dit geldt evenzeer voor supersnelle spoorverbindingen en de combinatie van zeevervoer en vervoer over land, als voor breedbandverbindingen, luchtvaartcontrole, uitwisseling van energie en opleiding. Hetzelfde kan worden gezegd van de ontwikkeling van de verbindingen met de Midden- en Oosteuropese landen.

3.2.3. De communicatieknooppunten aanpassen

De knooppunten van de transeuropese netwerken worden thans nog onvoldoende in de Europese context gezien. Het **belang van de communicatieknooppunten voor de netwerken voor personen- en goederenvervoer** wordt steeds groter als men denkt aan de toekomstige supersnelle spoorverbindingen tussen de grote steden van Europa (interstedelijke netwerken) en aan de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer (terminals).

3.2.4. De dienstverlening aan de eindgebruiker bevorderen

De infrastructuur als zodanig heeft slechts zin als daarmee een dienst kan worden aangeboden. **De op de netwerken aangeboden diensten moeten eveneens transeuropees zijn en zoveel mogelijk zijn afgestemd op de behoeften van de gebruikers.** Dit kan betekenen dat een aan deze dimensie aangepast kader voor het beheer vereist is of dat moet worden gezorgd voor specifieke diensten (bij voorbeeld reserveringssystemen, systemen voor de facturering van de diensten, tarifering, vertaling, beurzen voor de uitwisseling van energie).

4. Milieudimensie van de materiële infrastructuur

Als zodanig brengt de infrastructuur in verband met de transeuropese netwerken geen andere problemen met zich mee dan die welke zich voordoen bij het ontwerpen en aanleggen van alle materiële infrastructuur, vooral op het gebied van vervoer en energie. **Dit is voornamelijk de verantwoordelijkheid van de Lid-Staten en hun territoriale onderverdelingen, ook al vormt de milieubescherming een component van het communautaire beleid in andere sectoren.**

Met inachtneming van de verdeling van de verantwoordelijkheid op dit gebied kan **de Gemeenschap algemene beginselen vaststellen waaraan de Lid-Staten zich moeten houden,** en kan zij deze problematiek grondig bestuderen :

* **Om ervoor te zorgen dat bij nationale en regionale infrastructuurprojecten het milieu in aanmerking wordt genomen, werd een communautair algemeen kader vastgesteld** bij Richtlijn 85/337/EEG van de Raad[5] betreffende milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. (Deze richtlijn zou binnenkort kunnen worden uitgebreid tot beleidsmaatregelen, programma's en plannen zoals de regionale ontwikkelingsplannen, de economische programma's en de programma's voor ruimtelijke ordening die door de autoriteiten worden voorgesteld.)

* De Commissie heeft onlangs grondig aandacht besteed aan **milieu en vervoer** wegens de keuze die moet worden gemaakt tussen de uit de verkeersopstoppingen voortvloeiende hinder en de aanleg van een infrastructuur die is bedoeld om deze hinder weg te nemen, maar die tegelijkertijd ernstige problemen

(5) PBEG L 175 van 5.7.1985

voor andere functies van het maatschappelijk leven (wonen en werken) alsmede schade aan de bebouwing en het milieu kan veroorzaken. Meer fundamenteel is voor de bescherming van het milieu vereist dat nieuwe criteria worden aangelegd bij de keuze tussen de verschillende middelen van vervoer en tussen de verschillende systemen die voor de organisatie van het vervoer mogelijk zijn. In deze context overweegt de Commissie een **richtschema op lange termijn voor de infrastructuur voor gecombineerd vervoer** (waarmee zonder technische moeilijkheden van de ene vervoerswijze op een andere kan worden overgegaan) op te stellen en een netwerk tot stand te brengen voor de waarneming en verspreiding van de initiatieven die door de steden worden genomen ter zake van de beheersing van het vervoer en het beheer van stedelijke gebieden.

* Op **energiegebied** zijn het voornamelijk de **gekoppelde elektriciteitsnetten** die het moeilijkst met het milieu verenigbaar zijn. De paradox is echter dat bovengrondse elektriciteitskabels een steeds minder aanvaardbare visuele hinder vormen, terwijl de ontwikkeling van onderling gekoppelde netwerken juist het beste middel is om de bestaande produktiecapaciteit optimaal te gebruiken en de luchtverontreiniging te beperken. Het gaat er derhalve om de doeltreffendste oplossing met het minste milieu-effect te kiezen. Deze keuze dient beter te worden toegelicht.

* **De voor de transeuropese vervoers- en energienetwerken voorgestelde aanpak moet op zichzelf een belangrijke bijdrage tot de bescherming van het milieu vormen.** Want door een geïntegreerde aanpak van de verschillende wijzen van vervoer en van de onderling gekoppelde energievoorzieningsnetten op communautair niveau te bevorderen, worden de politieke beslissingen gestuurd in de richting van een optimale exploitatie van de beschikbare infrastructuur op het communautaire grondgebied.

## 5. De belemmeringen voor het ontstaan van transeuropese netwerken

**De huidige ontoereikendheid en zelfs afwezigheid van transeuropese netwerken kan verklaard worden als een gevolg van vijf typen belemmeringen.** Deze belemmeringen zullen niet automatisch wegvallen zonder een krachtige en onderling afgestemde politieke actie. Zij houden voornamelijk verband met problemen van interoperabiliteit, een onbevredigende reglementering, beperkingen die verband houden met het concurrentieaspect en een zeer algemeen ontbreken van een algemene visie op communautaire schaal op de infrastructuur, nog versterkt door onvoldoende statistieken op gemeenschappelijke grondslagen. Hoewel geen beperking in verband met het financieringsvolume kan worden vastgesteld zal het gecombineerde effect van de genoemde belemmeringen het vinden van oplossingen voor de financiering van de transeuropese netwerken bemoeilijken.

### 5.1. De moeilijkheden ten aanzien van de grensoverschrijdende interoperabiliteit

Uit de studies met betrekking tot telecommunicaties en vervoer is gebleken dat **de fragmentering van de netwerken en een op een nationaal model afgestemd beheer belemmeringen vormen voor grensoverschrijdende dienstverrichtingen.**

Het ontbreken van interoperabiliteit tussen de verschillende door de Lid-Staten tot stand gebrachte netwerken heeft tot gevolg dat zij niet grensoverschrijdend, tegelijkertijd of achtereenvolgens, kunnen functioneren, zodat zij geen coherente bevredigende dienst kunnen verlenen tegen redelijke kosten voor de gebruiker. Deze moeilijkheden betreffen zowel de uitrusting en de installaties als de geboden diensten.

De gebruiker die van de infrastructuur van verschillende landen gebruik zou willen maken om zijn diensten aan te bieden zal stuiten op een veelheid van formaliteiten en op verschillende parameters gebaseerde tarieven.

Op het gebied van de **telecommunicaties** houden de voornaamste belemmeringen verband met administratieve problemen en vooral de prijsstelling. Op dit gebied heeft de Commissie zich tot doel gesteld de betrokkenen ertoe te brengen hun tarieven af te stemmen op de werkelijke kosten, waardoor de prijs voor overschrijding van de binnengrenzen van de Gemeenschap zou kunnen worden verlaagd. Zij is voornemens in de loop van het eerste halfjaar van 1991 een mededeling te publiceren over de tariefproblemen waarin een aantal aanbevelingen worden gedaan met het doel deze prijsverlaging te bespoedigen.

De **ontoereikendheid van paneuropese telematicadiensten** is bijzonder schrijnend in het perspectief van de interne markt, waar het gaat om zulke elementaire diensten als elektronische post of de videotex.

Naar aanleiding van het **Groenboek van de Commissie over de telecommunicaties** werden reeds maatregelen genomen om de voornaamste eisten vast te stellen waaraan de netwerken moeten voldoen, met name in de richtlijn over een open netwerk voor telecommunicatiediensten (ONP)(6), en ten einde op Europees niveau de uitvoering van een normalisatieprogramma door een daartoe ingesteld nieuw organisme, de ETSI, te verzekeren.

Een onlangs door de Commissie aangenomen nieuw **Groenboek** over **communicaties via satellieten**(7) gaat meer in het bijzonder in op de maatregelen die nodig zijn om de interoperabiliteit van de netwerken voor telecommunicaties via satellieten (VSAT) te waarborgen.

Op sommige gebieden, zoals de **videotex**, stuiten grensoverschrijdende toepassingen niet alleen op het naast elkaar bestaan van verschillende technische normen maar vooral op nationale bestuursrechtelijke bepalingen waarvan de incompatibiliteit de ontwikkeling van deze toepassingen belemmert.

Voor de **radiocommunicaties met mobiele personen**, waar de incompatibiliteit van de nationale technieken de gebruiker noodzaakt tot het aanschaffen van evenveel verschillende soorten eindapparatuur als er nationale diensten zijn, moet de vaststelling van geharmoniseerde normen die thans gaande is, gepaard gaan met een daadwerkelijke toepassing in nieuwe investeringen. De data voor de invoering van deze paneuropese diensten zijn : 1991 voor de mobiele radiotelefoon, eind 1992 voor de persoonlijke radioberichtendienst en de draadloze telefoon.

De vraag rijst of de **normalisatiewerkzaamheden** voldoende snel voortgang vinden om de compatibiliteit van de telecommunicatienetwerken in de Gemeenschap te verzekeren binnen een redelijke termijn ten opzichte van de totstandbrenging van de interne markt. Daarbij doet zich echter het probleem van de beschikbaarheid van de nodige deskundigheid in de Gemeenschap voor.

Op het gebied van het **vervoer** is bij de werkzaamheden over de technische compatibiliteit op het gebied van de **spoorwegen**, naar aanleiding van de werkzaamheden inzake de spoorverbindingen voor zeer snelle treinen, gebleken hoe groot de moeilijkheden zijn ten overstaan van een veelheid van nationale technische specificaties. Het gaat hier om een schoolvoorbeeld van situaties die voorkomen moeten worden. De enige onmiddellijk uitvoerbare oplossing is het naast elkaar doen bestaan van verschillende systemen, hetgeen leidt tot uiterst ingewikkelde elektrische en elektronische systemen en aanzienlijke beperkingen ten aanzien van gewicht en volume. Het streven naar deze "schapen met vijf poten" leidt tot onaanvaardbaar hoge kosten, langere reistijden

(6) PBEG L 192 van 24.7.1990
(7) COM(90)490 van 20.11.1990

Archief der Europese Commissie

en een geringere efficiency waarvan het concurrentievermogen van de spoorwegen in Europa slechts te lijden kan hebben.

Het is in ieder geval dringend noodzakelijk gebleken dat de Gemeenschap een eind maakt aan de thans geconstateerde nationale ontwikkelingen en een ambitieus normalisatieprogramma opzet om te verzekeren dat binnen een redelijke tijd de infrastructuren en de uitrustingen compatibel zijn.

Overeenkomstige situaties zijn te verwachten in het **gecombineerde vervoer** met betrekking waartoe analoge werkzaamheden zullen plaatsvinden als die welke in 1991 betrekking hebben op het snelle spoorwegvervoer.

Op het gebied van de **luchtverkeersleiding** heeft Europa 22 technisch onverenigbare stelsels waardoor luchtgrenzen blijven bestaan die onverenigbaar zijn met de door de Europese Akte beoogde ruimte zonder grenzen.

Het zal dus wenselijk zijn een **programma van technische normalisatie op te zetten waaraan wordt deelgenomen door alle bij deze infrastructuren betrokken partijen.** Met name moet het doel zijn te beletten dat nieuwe nationale normen worden vastgesteld en een Europese benadering te bevorderen. Ook het recente Groenboek van de Commissie over de Europese normalisatie[8] pleit in deze zin.

Bij het beheer van **vele netwerken wordt geen rekening gehouden met de behoeften of het confort van de gebruiker** wat leidt tot verschillende situaties, zoals een dubbele controle van de reisbiljetten in internationale treinen, het ontbreken van geïntegreerde reserveringssystemen of een beperking van de keuzemogelijkheden.

## 5.2. De reglementeringen

In dit verband moeten twee belangrijke aspecten worden genoemd : enerzijds reglementeringen die de vrijheid van verkeer en een beter gebruik van de netwerken bevorderen en anderzijds die welke de totstandbrenging van netwerken moeilijker of duurder maken.

* Enerzijds zijn de **nationale regels** van invloed op het vrij verkeer van goederen, de vrijheid van vestiging en het vrij verrichten van diensten in de Gemeenschap. Zij werden aan de orde gesteld in het Witboek van de Commissie van juni 1985 en door de Commissie werden maatregelen voorgesteld om deze sectoren te liberaliseren.

  Deze maatregelen betreffen zowel alle takken van vervoer (luchtvervoer, wegvervoer, zeevervoer, vervoer over de binnenwateren, gecombineerd vervoer) als telecommunicaties en energie (transitorecht voor elektriciteit en gas).

  Een groot aantal van de vereiste maatregelen werd reeds door de Raad goedgekeurd en wordt thans uitgevoerd. Andere zijn nog bij de Raad in behandeling of zullen binnenkort worden vastgesteld (zie afdeling 6.2.2, blz. 26).

* Anderzijds stuit de totstandbrenging van transeuropese netwerken op grote **moeilijkheden van juridische, administratieve en fiscale aard,** als gevolg van de verschillende nationale bepalingen dienaangaande.

  Het voorbeeld van Eurotunnel is bijzonder illustratief : de juridische structuur in het Frans-Britse Verdrag gaat uit van een dubbele concessie, een volgens het Franse recht voor het deel van de tunnel op het Franse grondgebied en een volgens het Engelse recht voor het deel op het Engelse gebied. Deze structuur brengt in feite mee dat alle procedures geduppliceerd

(8) COM(90)456 van 8.10.1990

Historical Archives of the European Commission

worden en gevoerd worden door verschillende vennootschappen in elk van de twee landen, niet alleen voor de bouw en de exploitatie van de tunnel, maar ook voor alle noodzakelijke financiële operaties, zoals bij voorbeeld de recente kapitaalverhoging van de twee holdingmaatschappijen, Eurotunnel SA en Eurotunnel PLC. Het is duidelijk dat dit extra kosten met zich brengt aan administratieve formaliteiten, vertragingen, op te stellen stukken, verschillende belastingregelingen, enz.

Daar thans geen Europese structuur, zoals het door de Commissie voorgestelde statuut voor een Europese vennootschap, beschikbaar is, zal de tunnel geëxploiteerd worden door verschillende rechtspersonen die elk te maken hebben met hun eigen wettelijke voorschriften en hun eigen belastingregeling.

Voorts leiden de veelheid en de verscheidenheid van ambtelijke procedures, die van land tot land verschillen, voor het verkrijgen van de nodige vergunningen voor de totstandbrenging van infrastructuurwerken tot vertragingen en extra kosten waarmede, met name op het niveau van de financiering, eveneens rekening gehouden moet worden.

5.3. Concurrentieaspecten

De Gemeenschap is gebaseerd op de beginselen van de vrije concurrentie.

De taak van de overheid met betrekking tot het ontwerpen en uitvoeren van infrastructuurwerken voor het vervoer en de opleiding blijft groot.

Ten aanzien van de telecommunicaties zal door de scheiding van de regelgevende functie en de exploitatiefunctie als gevolg van het optreden van de Gemeenschap concurrentie in deze sector ingevoerd kunnen worden.

Op het gebied van energie (elektriciteit en gas) is bij de geldende voorschriften aan de overheid een niet te verwaarlozen invloed door middel van prijsstelling, investeringsvergunningen en concurrentievoorschriften, toegekend.

Onder deze omstandigheden blijft de drempel voor overheidsingrijpen met betrekking tot de netwerken vrij vaag. Dit kan de volgende consequenties hebben :

- op grond van de verdeling van verantwoordelijkheden tussen overheid en bedrijfsleven bestaat thans concurrentie voor een aantal door de markt gevraagde diensten en het optreden van de overheid kan deze concurrentie vervalsen.

- de integratie van de netwerken via de interoperabiliteit van de bestaande of tot stand te brengen systemen zou in belangrijke mate vergemakkelijkt kunnen worden door samenwerking tussen de betrokkenen; deze samenwerking mag evenwel niet leiden tot een kartel van ondernemingen dat tot doel of effect heeft dat de concurrentie wordt beperkt op een wijze die onverenigbaar is met het Verdrag, zulks met name ten nadele van de gebruikers.

Over deze vraagstukken vindt thans op het gebied van de telecommunicaties een intensieve discussie plaats als gevolg van de recente liberalisatie in deze sector en van de inwerkingtreding van de in het kader van het Groenboek over de telecommunicaties aangenomen richtlijnen (zie ontwerp-richtlijn betreffende gehuurde lijnen en de ontwerp-richtlijnen over de toepassing van de mededingingsregels in de sector telecommunicaties op openbare ondernemingen die beschikken over exclusieve of speciale rechten).

Historical Archives of the European Commission

Ook op andere gebieden moeten concurrentieregels worden nageleefd : bij voorbeeld mag de samenwerking tussen producenten en vervoerders van elektriciteit in de Gemeenschap om te komen tot een betere benutting van de produktiecapaciteiten (die in elk opzicht wenselijk is) niet leiden tot de afschaffing van de concurrentie tussen deze bedrijven.

Op het gebied van het vervoer doen zich dezelfde problemen voor, zowel binnen één tak van vervoer (samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen, spoorwegen, beurtvaart, enz.) als bij gecombineerd vervoer (bij voorbeeld samenwerking tussen spoorwegen en wegvervoerders).

Op het gebied van de betalingssystemen is voor een verdere integratie van de netwerken een samenwerking nodig tussen de deelnemers aan deze systemen. Dit geldt bij voorbeeld voor de interoperabiliteit van betaalkaarten. Met betrekking tot overboekingen legt de Commissie in haar recente initiatief(9) de nadruk op de mogelijkheid van koppelingen tussen clearing houses. Dit zal slechts mogelijk zijn op grond van akkoorden tussen de betrokken systemen waarbij de mededingingsvoorschriften van het EEG-Verdrag nageleefd zullen moeten worden. Het zal nodig zijn op dit gebied initiatieven van de particuliere sector, met name van de kredietinstellingen, met betrekking tot de totstandbrenging van transeuropese netwerken te bevorderen. Zonder de effecten van de Economische en Monetaire Unie af te wachten moet aan de openbare autoriteiten, met name aan de centrale banken, de mogelijkheid worden gegeven aan deze systemen deel te nemen en toezicht te houden op het goed functioneren daarvan; dit wijst overigens in de richting van een belangrijke functie voor het Europese stelsel van centrale banken.

Aan het streven naar een grotere integratie van de netwerken, waarvoor altijd een grotere samenwerking tussen de betrokkenen nodig is, worden dus grenzen gesteld door de mededingingsvoorschriften, die noodzakelijk zijn om te verzekeren dat de voordelen van de liberalisatie die aan de ene kant plaatsvindt niet aan de andere kant verloren gaan door de vorming van kartels of nieuwe onwettige monopolies. Het is dus wenselijk een evenwicht te vinden tussen de twee vereisten - integratie en concurrentie - om het ontstaan van de transeuropese netwerken die de interne markt nodig heeft te verzekeren.

## 5.4. Het ontbreken van een integrale visie op Europees niveau op de ontwikkeling van de vraag en van de desbetreffende infrastructuren

De Commissie heeft herhaalde malen en op verschillende gebieden gewezen op de noodzaak een algemeen inzicht te hebben in de ontwikkeling van de Europese infrastructuren en daaraan voorafgaande ook op de ontwikkeling van de behoeften. Erkend moet evenwel worden dat de infrastructuren nog steeds ontworpen en uitgevoerd worden op grond van gegevens waarin slechts ten dele de Europese dimensie een plaats heeft.

Deze situatie is bijzonder duidelijk en werd vrijwel eenstemmig geconstateerd door de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven (in het bijzonder UNICE, ERT, CLCA, FIEC) die op 8 oktober 1990 deelnamen aan de hoorzitting en de afwezigheid betreurden van een integrale visie op de behoeften aan infrastructuurwerken, met name voor het vervoer, op de schaal van het Europese continent.

Op het gebied van de telecommunicaties kan bij voorbeeld worden gewezen op de oprichting door de Commissie van een Forum van Europese gebruikers van het ISDN ter versterking van de vraag en om druk uit te oefenen op het bedrijfsleven.

(9) COM(90)447 van 24.10.1990

De kwalitatieve verandering die voortvloeit uit de nieuwe dimensie van de communautaire markt maakt daarnaast een nieuwe omschrijving van de referentiekaders voor opzet van infrastructuren, met inachtneming van de subsidiariteit, nodig :

- in de eerste plaats moet beschikt kunnen worden over beter aangepaste instrumenten voor statistische waarnemingen, die betere resultaten opleveren, hetgeen betekent dat uit een oogpunt van methoden, normalisatie en metingsinstrumenten adequate statistische informatiesystemen tot stand gebracht moeten worden. Deze systemen moeten steunen op de transeuropese netwerken voor telematicadiensten. Het Bureau voor de Statistiek van de Gemeenschappen is voor de coördinatie van deze acties de aangewezen instelling;

- in de tweede plaats moet rekening worden gehouden met de grote factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van de communautaire ruimte door de voltooiing van de interne markt, zoals werd gedaan in een eerste interimverslag dat door de Commissie aan de Raad werd voorgelegd voorafgaande aan het eind 1991 in te dienen volledige verslag.

Deze pogingen om de coherentie te verzekeren zijn waarschijnlijk onvoldoende, gezien de omvang van de veranderingen die de voltooiing van de interne markt met zich brengt en gezien de snelle integratie van het Europese continent.

## 5.5. De financieringsproblemen

### 5.5.1. Voorwaarden voor particuliere financiering

Uit analyses is gebleken dat omvang van de benodigde financieringen a priori een belemmering vormt voor de vorming van transeuropese netwerken. De integratie van de financiële markten zal daarin verbetering brengen en de financiële groeperingen werken steeds meer samen voor transnationale financieringen. De reden dat geen particuliere middelen beschikbaar komen moet veeleer worden gezocht in het vrijwel ontbreken van grote economisch goed doordachte projecten.

Uit alle analyses blijkt dat aan de transeuropese netwerken een marktlogica ten grondslag kan liggen, aangezien het gaat om het voorzien in geulte behoeften. Als een project een voldoende rentabiliteit heeft wordt ongetwijfeld de financiering door particulieren vergemakkelijkt. De rentabiliteit moet echter niet altijd in eng financiële zin worden opgevat. Positieve externe effecten, zoals de meer algemene gevolgen van de projecten voor de betrokken zones (vermindering van het isolement, decongestie van bestaande infrastructuur, economische ontwikkeling van bepaalde regio's, vestiging van bedrijven, enz.), moeten in aanmerking worden genomen. Dit zal des te beter geschieden als het project in zijn geheel wordt gezien en met name in zijn algemene communautaire context.

Deze benadering mag evenwel niet leiden tot de conclusie dat er geen problemen bestaan op financieel gebied. Immers :

- de omvang van de risico's voor de particuliere sector blijft groot (verbintenis op lange termijn, moeilijk te schatten potentiële opbrengst en kosten en duur van de bouwwerkzaamheden, macro-economische parameters, gecompliceerde juridische en bestuurlijke aspecten, onzekerheden van politieke aard);

- de financiële netwerken zijn niet altijd zodanig opgezet dat gemakkelijk transeuropese projecten kunnen worden behandeld. Te meer daar deze in het algemeen op regionale of nationale grondslagen in stukken worden verdeeld;

Historical Archive of the European Commission

- het ontstaan van projecten wordt soms vertraagd of zelfs geheel belet door het **ontbreken van uitvoerbaarheidsstudies** wegens een gebrek aan middelen om zulke studies te financieren;

- een zelfstandige financiering is niet in alle gevallen mogelijk en dan is **overheidsfinanciering** (eventueel te zamen met particuliere kapitaalinbreng) **nodig** :

  * wanneer projecten geen **voldoende financiële rentabiliteit** vertonen, hoewel de sociaal-economische rentabiliteit vaststaat : dit kan zich voordoen in de gehele Gemeenschap, maar vooral in de **randgebieden** met een geringere bevolkingsdichtheid waar de afstand tot de grote economische centra van de Gemeenschap een grote handicap vormt;

  * of wegens het feit dat de **betrokken dienst niet door de gebruiker betaald kan worden** (bij voorbeeld : het lijkt moeilijk tolheffing in te voeren voor de autowegen in de dichtstbevolkte gebieden van de Gemeenschap).

5.5.2. <u>De huidige communautaire maatregelen</u>

**De Gemeenschap gebruikt haar financiële instrumenten (begroting en leningen)** om de uitvoering te steunen van projecten die soms een transeuropees karakter hebben, ook al hebben deze projecten andere doelstellingen, zoals de regionale ontwikkeling. De doelstelling samenhang van de Gemeenschap kan evenzeer gediend zijn bij de financiering van transeuropese netwerken die de afstand van regio's tot de huidige economische centra kunnen verminderen en de ontwikkeling van economische bedrijvigheden bevorderen.

Deze **financiële maatregelen zouden doeltreffender zijn als zij duidelijk deel uitmaakten van een communautair beleid dat gericht is op de totstandbrenging van de netwerken.** Volledige beleidsplannen voor Europese netwerken in de verschillende sectoren zouden tot meer samenhangende communautaire financieringen kunnen leiden. De te verwachten goedkeuring van een beleidsplan van de Gemeenschap voor spoorlijnen voor zeer snelle treinen zal een degelijk referentiekader vormen voor financiële maatregelen van de Gemeenschap voor het geval dat deze nodig zouden zijn. Het is evenmin een toeval dat reeds thans een concentratie van communautaire financiële instrumenten op de verwezenlijking van dit net geconstateerd kan worden. In dit verband moet gewezen worden op het feit dat **communautaire middelen een aanvulling** zijn die dient om de nationale en/of regionale financieringen, die gewoonlijk een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van de infrastructuur, te versterken.

Op het gebied van de **telecommunicaties** kon door de vaststelling door de Raad in 1986 van een communautair beleid gekomen worden tot een coherente financiering op grond van een gecoördineerde omschrijving van de communautaire prioriteiten.

De huidige financieringen door de Gemeenschap :

1) Ten aanzien van de **Structuurfondsen**, wordt sedert de hervorming van 1988 door het EFRO voor de periode 1988-1993 een derde van de uitgetrokken middelen besteed voor basisinfrastructuurwerken, voornamelijk in de gebieden van doelstelling 1 (voornamelijk Ierland, Griekenland, Portugal, Spanje) in het kader van de communautaire bestekken en de communautaire initiatieven zoals REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM, enz.

Historical Archives of the European Commission

De communautaire steun (subsidies uit het EFRO) voor grote infrastructuurwerken op het gebied van het vervoer en de telecommunicaties beloopt 6,8 miljard ecu en voor energie 1,5 miljard ecu (zie cijfers in bijlage 2).

ii) Afgezien van de Structuurfondsen biedt de communautaire begroting, behalve voor energie, bepaalde mogelijkheden voor de totstandbrenging van transeuropese netwerken, in het bijzonder :

* in de sector telecommunicaties met programma's als CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, die bedoeld zijn om de transeuropese samenwerking tussen de betrokken overheden en ondernemingen te versterken;

* in de sector vervoer, waarvoor de Raad onlangs een meerjarenprogramma heeft aangenomen (1990-1992) waarvoor een bedrag is uitgetrokken van 328 miljoen ecu als bijdrage in de financiering van een reeks grote Europese projecten (studies of werken) door middel van subsidies of enig ander passend middel;

* in de sector beroepsopleiding, dank zij de programma's COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; op het gebied van de opleiding voor onderzoek door onderzoek, dank zij het programma SCIENCE en in een aantal onderzoekprogramma's waarvan de kosten worden gedeeld (DELTA dat gericht is op de ontwikkeling van nieuwe technologieën die toegepast kunnen worden op onderwijs en opleiding);

* op het gebied van de informatie van het MKB, met de EG-adviescentra en het BC-NET.

iii) De communautaire leninginstrumenten betreffen :

* de Europese Investeringsbank die in 1989 alleen al voor meer dan 2.800 miljoen ecu leningen heeft verstrekt voor projecten van communautair belang in de sectoren vervoer, telecommunicaties en energie (zie cijfers in bijlage 3);

* de EGKS-leningen die kunnen dienen ter financiering van infrastructuren waarvoor staal wordt gebruikt, waardoor met name de TGV Atlantique, het kanaal Rijn-Main-Donau en het gasdistributienet in Griekenland gefinancierd konden worden.

iv) Bovendien biedt het programma PHARE, dat de samenwerking bevordert met de landen van Midden-Europa, reeds mogelijkheden voor de ontwikkeling van netwerken.

## 6. De bestanddelen van een communautair actieprogramma : prioritaire projecten per toepassingsgebied, horizontale en financiële maatregelen

### 6.1. Prioritaire projecten per toepassingsgebied

De hierna vermelde projecten hebben veelal bij de diensten van de Commissie reeds een zeker stadium van rijpheid bereikt en in een aantal gevallen kan reeds door de bevoegde communautaire instanties een besluit zijn genomen. Deze projecten kunnen betrekking hebben op onderzoek en ontwikkeling, uitvoerbaarheidsstudies of de uitvoering, maar alle hebben tot doel te voorzien in de problemen die in dit rapport zijn genoemd met betrekking tot de ontoereikende totstandbrenging van transeuropese netwerken. De prioriteit werd beoordeeld op grond van de in deze mededeling bepaalde criteria, alsmede in het licht van de bijdragen van de Lid-Staten in de coördinatiewerkzaamheden en van de door het bedrijfsleven geformuleerde opmerkingen.

Historical Archive of the European Commission

6.1.1. Vervoer

Terwijl met de werkzaamheden die werden verricht ten behoeve van deze mededeling het belang werd aangetoond van een integrale benadering van alle takken van vervoer, gezien hun complementariteit, heeft de Gemeenschap slechts acties ontwikkeld voor bepaalde infrastructuren, ondanks de druk van de Commissie met het doel te komen tot een omvattende benadering. Dit verklaart waarom projecten op het gebied van zee- en luchthavens ontbreken; de Raad heeft geen besluit genomen over het voorstel van de Commissie tot uitbreiding van de communautaire bevoegdheden tot deze gebieden.

De besprekingen met de Lid-Staten hebben evenwel doen uitkomen dat de meeste van hen tot een dergelijke onderlinge afstemming willen overgaan met het oog op een meer algemene en multimodale benadering.
In dit verband dient in het bijzonder gestreefd te worden naar de goedkeuring van het programma voor onderzoek en technologische ontwikkeling op het gebied van het vervoer (EURET 1990-1993) dat strekt tot optimalisatie van de benutting van de vervoernetwerken en de logistiek (alle betrokken takken van vervoer).

6.1.1.1. Luchtvervoer

De Commissie is van oordeel dat de oplossing voor de verzadiging in het luchtvervoer besluiten vereist inzake de eenmaking van de controlesystemen. De in april 1990 door de CEAC genomen maatregelen alsmede de oprichting, onder auspiciën van EUROCONTROL, van één centrum van beheer voor de controle van het luchtverkeer zijn ontoereikend. Hoewel de Commissie bijdraagt tot de uitvoering van deze maatregelen beschouwt zij hen als een eerste etappe daar zij beperkt zijn tot het verzekeren van de compatibiliteit van de bestaande nationale systemen. Zij is dus voornemen studies te doen verrichten als grondslag voor nadere besluiten die vóór 1994 zullen moeten worden genomen.

Studies over een geïntegreerd stelsel van luchtverkeersleiding; deelneming aan het programma EUROCONTROL PHARE en studie ATLAS (onderzoek en ontwikkeling tot omschrijving van een oplossing om te komen tot de invoering van een geïntegreerd stelsel met gebruikmaking van geavanceerde telecommunicatietechnieken - 1990-1992).

6.1.1.2. Wegvervoer

I) In het kader van het infrastructuurcomité zal een studie worden uitgevoerd over de vooruitzichten voor een communautair autowegnet in 2010 (1991).

II) Een aantal projecten is reeds thans aangewezen als rechtstreeks deel uitmakende van de onderlinge verbinding van de huidige wegennetten. Dit geldt voor de volgende projecten waarvoor communautaire financiële steun zal worden verleend :

- wegverbindingen door de Pyreneeën

  * Toulouse-Madrid en Bordeaux-Valencia : bouw van de Somporttunnel (ingebruikneming in 1995);

  * Toulouse-Barcelona door de Puymorenstunnel (ingebruikneming in 1994);

- de Brenner-weg.

III) Andere projecten betreffen de ontsluiting van randgebieden en zullen de toegang tot deze gebieden tot de voordelen van de interne markt verbeteren :

Historical Archive of the European Commission

- de **autoweg naar Ierland** : A5/A55 (weggedeelte tussen Crewe en Holyhead in het Verenigd Koninkrijk);

- **Brindisi-Patras-Athene;**

- **Lissabon-Madrid.**

iv) Tenslotte strekt een aantal andere projecten tot het **verbeteren van verbindingen met buurlanden van de Gemeenschap** :

- de **Scandinavische wegverbindingen** :

  * autoweg Aalborg-Frederikshaven;

  * wegverbindingen van de Fehmarn;

- **Athene-Evzoni-Joegoslavië.**

6.1.1.3. Spoorvervoer

i) De aandacht is geconcentreerd op de spoorlijnen voor zeer snelle treinen en omvat de ontwikkeling van :

- **spoorlijnen voor zeer snelle treinen** (1990-2010) :

  * Noord : Parijs-Londen-Brussel-Amsterdam-Keulen en aansluitingen naar de andere Lid-Staten;

  * Zuid : Sevilla-Madrid-Barcelona-Lyon-Turijn-Milaan-Venetië vervolgens naar Tarvisio en Trieste; Porto-Lissabon-Madrid.

Bovendien dient om aan deze verbindingen volledig een communautaire dimensie te geven uitvoering te worden gegeven aan een :

* studie inzake **15 sleutelverbindingen**, zoals voorgesteld door de Groep op hoog niveau voor het **spoorwegnet voor zeer snelle treinen** (eind 1991).

ii) Het volgende project maakt deel uit van de ontsluiting :

- de verbinding **Dublin-Holyhead-Crewe en de verbinding Dublin-Belfast.**

6.1.1.4. Gecombineerd vervoer

i) **De Brenner-verbinding** (1990-2000).

ii) Uitvoering van de resolutie van de Raad van 12 november 1990 over de **totstandbrenging van een Europees netwerk voor gecombineerd vervoer** (omschrijving van een coherent plan van lijnen en terminals, enz.) en indiening van een rapport aan de Raad vóór 1 juni 1991.

Deze werkzaamheden zijn geconcentreerd op het spoorvervoer en het wegvervoer en moeten worden uitgebreid tot de binnenvaart en de zeevaart, zulks met name gezien de belangstelling die voor het zeevervoer getoond werd door Portugal, Ierland, Denemarken, Griekenland, Spanje en België.

iii) **Profielverbetering van de verbindingen Verenigd Koninkrijk-Benelux-Italië en Duitsland-Spanje-Portugal** (1991-1992).

Historical Archives of the European Commission

6.1.1.5. Vervoer over de binnenwateren

De onderlinge verbindingen zijn van groot belang voor de valorisatie van de bestaande netten, in het bijzonder in Frankrijk (bij voorbeeld : in 1991 zal een studie betreffende de verbinding Seine-Nord worden uitgevoerd) en in Duitsland (Mittellandkanaal).

6.1.1.6. Vervoer over zee

Het onderzoek naar een rationelere exploitatie van de netwerken voor vervoer over land wordt verhinderd door het ontbreken van een politieke consensus (kustvaart, bevoegdheid inzake haveninfrastructuur) over op communautair niveau te ondernemen acties. De ontwikkeling van de haveninfrastructuur langs de Atlantische en Middellandse-Zeekusten zou bij voorbeeld in dat verband moeten worden onderzocht, evenals met het oog op de ontwikkeling van bepaalde economieën (bij voorbeeld Ierland).

- Ontwikkeling van de verbindingen met Ierland

- Studie inzake de ontwikkeling van het kustvervoer

6.1.2. Telecommunicatie en telematicadiensten

De ontwikkeling van de telematicadiensten is in grote mate afhankelijk van een gunstige reglementering en van normen die de interoperabiliteit verzekeren (zie hierna de nog vast te stellen maatregelen). Het is de taak van de marktdeelnemers om van de liberalisatie gebruik te maken en de toepassingen tot stand te brengen die aan hun behoeften beantwoorden. De overheden kunnen echter een aantal concrete toepassingen stimuleren, waardoor een beter beheer van communautaire aangelegenheden of van gebieden waarop overheden de voornaamste rol spelen mogelijk wordt. In dit verband pleit de Commissie voor de uitvoering van de volgende in drie categorieën onderverdeelde projecten : toepassingen, diensten en O & O.

6.1.2.1. Toepassingen

a) Het goed functioneren van de interne markt verzekeren

De afschaffing van de fysische, technische en fiscale grenzen brengt nieuwe behoeften met zich mee inzake de uitwisseling van informatie tussen overheidsdiensten en marktdeelnemers, ten einde een doeltreffend beheer van de ruimte zonder grenzen te verzekeren op een reeks gebieden(10). Het gaat er dus om de netwerken voor telematicadiensten tot stand te brengen die nodig zijn voor de realisatie van de interne markt, bij voorbeeld : systemen voor de uitwisseling van informatie tussen de communautaire instellingen en inzonderheid met de Lid-Staten, in het kader van het proces van wetgeving, de procedures (bij voorbeeld : de staatssteun), de systemen van aanmelding (bij voorbeeld : Richtlijn 83/189/EEG), alarmsystemen, enz., alsmede systemen inzake toegang tot de informatie (databanken enz.).
Het spoedeisend karakter vereist dat alle betrokken overheidsdiensten van de Lid-Staten en de Commissie zich onverwijld aan deze taak wijden.

De gebieden die in verband met de verwezenlijking van de ruimte zonder grenzen prioritair worden geacht zijn :

(10) COM(90)473 van 5.10.1990

Archives Historiques de la Commission

I) douane en indirecte belastingen :

Voor de ontwikkeling van informaticasystemen op deze gebieden zijn communicatienetwerken vereist die de elektronische uitwisseling van data en berichten mogelijk maken tussen de Commissie en de Lid-Staten en tussen de Lid-Staten onderling. Daarnaast zijn interfaces nodig voor de uitwisseling van gegevens tussen enerzijds de nationale overheidsdiensten en de marktdeelnemers en anderzijds de centrale databanken die informatie op het gebied van de douane en op fiscaal gebied leveren.

Met een aantal projecten is reeds een aanvang gemaakt maar er blijft nog veel te doen. De volgende projecten zijn onmisbaar op het gebied van de douane :

* TARIC (gemeenschappelijk douanetarief) : verbetering van de databanken en totstandbrenging van de nodige interfaces;

* tenuitvoerlegging van een geavanceerd communicatiesysteem voor het beheer van de TARIC, de controle van de quota, de verplichte inlichtingen over tarieven, de onderlinge bijstand en de uitwisseling van informatie;

* ontwikkeling van het SCENT-systeem voor de elektronische transmissie van berichten met betrekking tot de fraudebestrijding;

* een controlesysteem voor het transitovervoer;

* een systeem van uitvoercontroles.

Met betrekking tot de ontwikkeling van informaticasystemen op het gebied van de indirecte belastingen zullen de Lid-Staten, op basis van de richtsnoeren die de Raad in november 1990 heeft vastgesteld, de nodige maatregelen moeten nemen om de telematische uitwisseling van geïnformatiseerde gegevens mogelijk te maken, waarbij er naar gestreefd moet worden dat die systemen uiterlijk op 1 januari 1993 operationeel zijn. Dit veronderstelt dat zo spoedig mogelijk tot stand worden gebracht :

* een telematicanet dat de snelle uitwisseling van BTW-informatie tussen de nationale overheidsdiensten moet verzekeren;

* een systeem van controle inzake het vervoer tussen entrepots van goederen die aan accijnzen zijn onderworpen;

* een gelijksoortig systeem als het SCENT-systeem voor de goederen waarvoor indirecte belastingen zijn verschuldigd, als bijdrage tot de beteugeling en het opsporen van fraudes.

II) veterinair en fytosanitair gebied :

* SHIFT (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) betreft de totstandbrenging van een intensief systeem voor de uitwisseling van informatie tussen de Commissie, de nationale veterinaire diensten en de inspectie-eenheden aan de grensposten, ten einde de invoer van vlees en produkten op basis van vlees te versnellen;

* ANIMO (Animal Moves Management System) is een systeem waarmee alle verplaatsingen van dieren binnen de Gemeenschap worden geregistreerd en bewaakt om de gezondheid van de dieren en de volksgezondheid te verzekeren. Dit is een zeer belangrijk beheerssysteem voor de veterinaire diensten en het impliceert een nauwe integratie van alle betrokken diensten in één enkel systeem;

Historical Archives of the European Commission

* FYSAN (Systeem voor fytosanitair toezicht) is een systeem waarmede plantenziekten in de Lid-Staten worden bewaakt met het doel de fytosanitaire situatie in Europa te verbeteren.

iii) Verkeer van personen

De Europese Raad heeft verzocht om de opstelling van een Verdrag inzake controles aan de buitengrenzen van de Gemeenschap. Voor de toepassing van dit Verdrag moet veel informatie tussen de desbetreffende nationale overheidsdiensten worden uitgewisseld. Reeds thans doet deze behoefte zich gevoelen in het kader van het Akkoord van Schengen. In dit verband wordt een specifiek systeem voor de uitwisseling van informatie (SIS) tot stand gebracht, dat de prefiguratie is van een systeem op communautaire schaal. Niettegenstaande het feit dat de communautaire bevoegdheid niet formeel is erkend, is de Commissie bereid om, gelet op de expertise die zij bij de uitvoering van de verschillende programma's heeft verworven, tot de totstandbrenging van deze netwerken bij te dragen.

iv) Statistiek :

* Totstandbrenging van infrastructuur voor de verzameling van statistische gegevens (STATEL- en STADIUM-projecten) met de nationale Bureaus voor de Statistiek van de Lid-Staten;

* Studies inzake de procedures die in de Lid-Staten tot stand gebracht moeten worden voor de verwerking en transmissie van gegevens inzake de intracommunautaire handel naar de statistische systemen (bv. COMEDI-project);

* Ontwikkeling van de infrastructuren voor het beheer en de verspreiding van de referentiegegevens die in de statistische systemen worden gebruikt (bv. statistische nomenclatuur) en voor het verzekeren van samenhang tussen deze gegevens.

Drie bestaande programma's worden momenteel opnieuw omschreven om rekening te houden met de meest dringende behoeften in verband met de afschaffing van de grenzen. Met de samenwerking tussen de betrokken diensten in het kader van deze programma's zijn reeds goede ervaringen opgedaan en aldus konden de meest dringende behoeften en problemen worden omschreven. Het betreft :

- INSIS (op het niveau van de communautaire instellingen en de Lid-Staten) dat de versterking vereist van de actieve deelname van de diensten van de Lid-Staten;

- CADDIA dat rechtstreeks verband houdt met het beheer van de ruimte zonder grenzen met betrekking tot gebied van douane, landbouw en statistiek;

- TEDIS, waarvan de Commissie onlangs de tweede fase heeft goedgekeurd, dat de middelen biedt om paneuropese intersectoriële EDI-systemen te ontwikkelen die rechtstreeks van belang zijn voor overheidsdiensten en de sectoren vervoer en financiële diensten. Het succes van Tedis bij de bedrijven doet de achterstand die de overheden in het algemeen op dit gebied hebben duidelijker uitkomen.

Archival Papers of the European Commission

b) Verbetering van de in het kader van het DRIVE-Programma ontwikkelde systemen voor het beheer van het wegverkeer

Het IRIS-concept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System) dat door de DRIVE Infrastructure Group is ontwikkeld om de problemen van het wegverkeer op te lossen, heeft reeds als grondslag gediend voor twee concrete initiatieven :

I) Het POLIS-project dat in december 1989 door verschillende Europese steden werd gestart en gericht is op de ontwikkeling van systemen voor het beheer van het stadsverkeer (vermindering van congestie en ongevallen) : uitvoerbaarheidsstudies in uitvoering; in 1991 proefprojecten; toepassing met ingang van 1994. De financiële haalbaarheid moet worden onderzocht in het licht van de voordelen op sociaal-economisch en milieugebied.

II) Het CORRIDOR-project dat in september 1990 werd gestart en waarmee de ontwikkeling van systemen voor het beheer van verkeer tussen steden wordt beoogd (bij voorrang in de congestiezones). Uitvoerbaarheidsstudies worden in 1991 gestart. Proefprojecten zijn voorzien voor 1992 met het oog op toepassing vanaf 1994. De financiële haalbaarheid moet worden onderzocht in het licht van de voordelen op sociaal-economisch en milieugebied.

c) Transeuropese betaalsystemen

Op basis van de beleidslijnen van de Commissie : technische studies inzake de uitvoerbaarheid met het doel de betrokkenen te stimuleren tot de ontwikkeling van transeuropese netwerken op het gebied van betaalsystemen en de totstandbrenging van onderlinge verbindingen tussen bestaande clearing houses (1991).

d) Europees elektronisch telefoonboek

Studie inzake de juridische en technische uitvoerbaarheid (1991).

e) Steun aan de ontwikkeling van de informatiemarkt

Proefprojecten (1990) met betrekking tot de koppeling van de informatiesystemen betreffende vrachtprijzen in het wegvervoer en de integratie van de databanken betreffende normen (IMPACT-Programma).

6.1.2.2. De ontwikkeling van nieuwe diensten

- Ontwikkeling van het paneuropese ISDN (Integrated Services Digital Network) op basis van de aanbeveling van de Raad betreffende de gecoördineerde invoering van de ISDN in de Europese Gemeenschap. 18 landen van de CEPT, waaronder alle Lid-Staten, hebben nu een Memorandum of Understanding getekend, dat inhoudt dat de eerste fase van de aanbeveling van de Raad voor 1993 zal worden uitgevoerd op basis van de Europese telecommunicatienormen die door de ETSI zijn ontwikkeld.

- Definitie van proefprojecten op basis van de resultaten van de werkzaamheden van het Forum van de Europese gebruikers van ISDN.

- Ontwikkeling van mobiele telecommunicatiediensten op grond van de aanbevelingen van de Raad en richtlijnen inzake de toewijzing van frequenties voor de cellulaire telefonie (GSM), de numerieke draadloze telefonie (DECT) en de radioberichtendiensten (ERMES).

- Totstandbrenging van nieuwe telecommunicatiediensten via satellieten, overeenkomstig de voorstellen in het Groenboek over de communicaties via satellieten.

Historical Archives of the European Commission

6.1.2.3. Onderzoek en ontwikkeling

I) De telematicasystemen van algemeen belang

Het kaderprogramma inzake onderzoek en ontwikkeling (1990-1994) biedt door middel van het specifieke programma inzake telematicasystemen van algemeen belang dat thans bij de Raad in behandeling is de mogelijkheid de nieuwe behoeften en de technische problemen te omschrijven, voor deze problemen oplossingen te zoeken en proefprojecten ten uitvoer te leggen met betrekking tot administratieve samenwerking (Europese zenuwstelsels), vervoer, opleiding en geneeskunde.

II) Het beheer van het vervoer

- Kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling : ATLAS-studie en DRIVE-Programma;

- Buiten het communautaire kader (Eureka), ontwikkeling van het PROMETHEUS-project.

III) Ontwikkeling van breedbandverbindingen

- Verwezenlijking van het RACE-Programma, dat dient om referentiescenario's te omschrijven, de prenormalisatie te verzekeren en de proeftoepassingen te beoordelen (streefdatum 1995).

- Totstandbrenging van het METRAN-netwerk (Managed European Transmission Network) in het kader van het Memorandum of Understanding van de CEPT dat zal worden vastgesteld als gevolg van de mededeling van de Commissie inzake de elektronische snelwegen (COM(88)341).

6.1.3. Onderlinge verbindingen op het gebied van het transport van energie

De uitwerking van projecten en de beoordeling van hun economische levensvatbaarheid zijn taken van het bedrijfsleven. De Commissie is van mening dat enkele projecten die in uitvoering of in studie zijn, voor de Gemeenschap een groot belang hebben, hetzij omdat zij tot doel hebben het bestaande netwerk uit te breiden tot andere Lid-Staten, hetzij omdat zij de continuïteit van de voorziening en de optimale benutting van de productiecapaciteit versterken. In dit stadium zijn twee prioritaire toepassingsgebieden vastgesteld.

6.1.3.1. Elektriciteit

- Onderlinge verbinding Republiek Ierland/Verenigd Koninkrijk (1995)
- Onderlinge verbinding Griekenland/Italië (1993)
- Versterking van de verbindingen (1991-1995) van :

  * Frankrijk naar Spanje en Portugal;
  * Frankrijk naar Duitsland, België, Italië en Zwitserland;
  * Italië naar Oostenrijk en Zwitserland;
  * Duitsland naar Nederland, Denemarken en Oostenrijk.

- Versterking van de binnenlandse koppelingen in Duitsland, Frankrijk, België en Nederland (1991-1995).

6.1.3.2. Aardgas

- Invoering van aardgas in Griekenland (1993) en Portugal (1994);

Historical Archives of the European Commission

- Verbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk (1993), Frankrijk/Spanje-Portugal;

- "Midal"-project tussen Emden en Ludwigshafen (Duitsland) en "Zeepijp"-project (België) die voor het Noorse gas nieuwe penetratiewegen moeten openen (1991-1993);

- Drie projecten in Duitsland om de nieuwe Länder onderling te verbinden (1991-1993);

- Onderlinge verbindingen België/Duitsland; Duitsland/Denemarken; Denemarken/Noorwegen ("Scanpipe") en Verenigd Koninkrijk/Continent;

- Versterking van de Transmed aardgasleiding (Italië-Tunesië - 1992);

- Verbinding continentaal Italië - Corsica - Sardinië;

- Verbinding Spanje - Marokko (1995).

6.1.4. De beroepsopleiding

Bij de meeste hieronder genoemde projecten wordt een beroep gedaan op telematicadiensten. Alle technologische acties inzake onderzoek en ontwikkeling die in het derde kaderprogramma inzake onderzoek en ontwikkeling (1990-1994) zijn vastgesteld omvatten als begeleidende maatregelen acties inzake opleiding waarvan bepaalde in netwerk zullen worden uitgevoerd. Dit is in het bijzonder van toepassing op het specifieke programma "menselijk kapitaal en mobiliteit".

6.1.4.1. Uitwisseling van informatie en databanken

De voorgestelde projecten hebben alle betrekking op de verbetering van de uitwisseling van informatie op communautaire schaal ten einde de transparantie van de opleidingssystemen, de valorisatie van de ervaringen en de verbetering van de gebruikte methoden te verzekeren. De banden met de telematicadiensten zijn overduidelijk.

- Ontwikkeling van het Eurydice-netwerk en van zijn capaciteiten voor verwerking en overdracht van informatie tussen de Lid-Staten;

- Totstandbrenging van een gelijksoortig netwerk met betrekking tot de systemen van beroepsopleiding in samenwerking met de CEDEFOP;

- Ontwikkeling van het elektronische netwerk EURYCLEE tussen de centra van basis- en voortgezette opleiding voor de uitwisseling van informatie en gegevens tussen de leraren en leerlingen in alle communautaire talen;

- Ontwikkeling of uitbreiding van de netwerken van nationale databanken met betrekking tot opleidingscursussen, opleidingen van hoog niveau, opleidingen in geavanceerde technologieën en onderzoeksprogramma's;

- Organisatie van een databank die rechtstreeks toegankelijk is voor de particuliere en overheidsorganisaties inzake de overeenstemming van de beroepskwalificaties;

- Totstandbrenging van een telematicanetwerk voor de uitwisseling en de beurzen in het kader van de ERASMUS- en COMETT-Programma's, alsmede voor de onderzoeksbeurzen (een beurs van de beurzen);

Historical Archive of the European Commission

- Ontwikkeling van een databank voor de aanvragen inzake samenwerking tussen ondernemingen voor de verschillende transnationale opleidingsacties in verband met de programma's COMETT, EUROTECNET en FORCE.

6.1.4.2. Systemen voor afstandsonderwijs

- Organisatie in netwerk van de dynamische polen van afstandsonderwijs die naar voren zijn gekomen in de verschillende communautaire opleidingsprogramma's;

- Totstandbrenging van gezamenlijke proefprojecten in netwerk die de nieuwe informatie- en communicatietechnologieën ten volle benutten;

- Ontwikkeling van transnationale systemen voor onderwijs en opleiding op afstand waarmee hetzij op sectoriële basis, hetzij op geografische basis is geëxperimenteerd;

- Bevorderen van de ontwikkeling van televisieprogramma's voor onderwijs en opleiding.

6.2. Maatregelen die de totstandkoming van transeuropese netwerken kunnen versnellen

6.2.1. Uitwerking van algemene plannen

Dit is een werkmethode die kan worden toegepast op vervoer, telecommunicaties en energie.

Zij bestaat er in alle partijen die belang hebben bij een netwerk te verzamelen en het netwerkplan te zoeken dat op communautaire schaal het meest passend is voor alle betrokken partijen, waarbij wordt gepoogd aan te geven welke problemen de totstandbrenging van het netwerk kunnen bemoeilijken, zowel op technisch niveau als op wettelijk en bestuursrechtelijk niveau.

Deze methode moet gepaard kunnen gaan met de uitvoering van diepgaande studies over de geconstateerde problemen en in het bijzonder haalbaarheidsstudies die op gezamenlijk initiatief van de betrokken staten en de Commissie worden uitgevoerd. In het bijzonder in dit geval is communautaire financiering van vele studies verantwoord.

6.2.2. Snelle totstandbrenging van de voorschriften die voor het ontstaan van transeuropese netwerken noodzakelijk zijn

Om de ontwikkeling van de transeuropese netwerken op bevredigende voorwaarden te verzekeren zijn nog wettelijke maatregelen nodig; deze zijn reeds voorgesteld of moeten nog worden voorgesteld.

Deze maatregelen hebben tot doel een juridisch kader te scheppen dat bevorderlijk is voor de levering van diensten, de vestiging van bedrijven en het vrij verkeer van goederen als essentiële voorwaarden voor de totstandbrenging en de werking van de transeuropese netwerken.

Deze maatregelen worden opgesomd in een bijlage bij deze mededeling.

6.2.3. Versterking van de normalisatieprogramma's

Voor de integratie van de infrastructuren is nog een omvangrijke Europese normalisatie nodig. Met deze essentiële werkzaamheden is reeds een aanvang gemaakt maar zij moeten worden geïntensifieerd onder druk van alle betrokkenen. Gewezen moet worden op de volgende consequenties :

Archive of the European Commission

de werklast die hiervan het gevolg zal zijn voor de Europese normalisatie-organisaties versterkt nog de noodzaak van decentralisatie via de geassocieerde organen (ASB) waarbij de prenormalisatie (zie het voorbeeld van Edifact Board voor de EDI of van AECMA voor de vliegtuigbouw) moet worden aangemoedigd met de volledige deelname van de betrokken ondernemingen; anderzijds laten de huidige budgettaire problemen niet toe om eventuele nieuwe financieringsbehoeften in aanmerking te nemen.

Op alle betrokken terreinen zou ook de statistische normalisatie moeten worden versterkt (begrippen, methoden en definities).

6.2.3.1. <u>Met betrekking tot het vervoer</u>

- Luchtvervoer

  * Vaststelling van technische specificaties voor de apparatuur voor de luchtverkeersleiding, mede ter bevordering van de openstelling van de markten voor overheidsopdrachten.

- Spoorwegvervoer

  * Normalisatie op basis van de richtlijn "nieuwe aanpak" voor het materieel en de infrastructuur van het netwerk voor zeer snelle treinen.

- Gecombineerd vervoer

  * Normalisatie van de containers

  * Initiatieven die moeten worden genomen na de werkzaamheden van de groep op hoog niveau (juni 1991).

- Vervoer over zee

  * Normalisatie voortvloeiende uit de voor te stellen richtlijn inzake technische harmonisatie.

6.2.3.2. <u>Met betrekking tot telecommunicaties en telematicadiensten.</u>

De snelle ontwikkeling van de technologieën op dit gebied vereist een hoog tempo van normalisatie en een voortdurende aanpassing van de programma's die door de Europese normalisatie-organen en met name de ETSI worden uitgevoerd. Als voorbeeld kunnen de volgende normalisatiebehoeften worden genoemd :

- Elektronische post : omschrijving van de nieuwste technische specificaties;

- Vaststelling van een kritische massa van EDI-boodschappen in overeenstemming met de internationale EDIFACT-norm;

- Videotex :

  * Omschrijving van de protocollen voor de toegang van videotex tot het ISDN
  * Omschrijving van de videotexnormen van de tweede generatie

- ISDN :

  * Voltooiing van de normalisatie
  * Normen die nodig zijn om de verspreiding van de toepassingen te verzekeren

Historical Archives of the European Commission

- Satellieten : de normalisatiewerkzaamheden van de ETSI met betrekking tot de uitrusting voor telecommunicaties per satelliet moeten worden versneld.

- Mobiele radiocommunicatie : bevordering van de totstandkoming van adequate normen voor de nieuwe mobiele systemen.

6.2.3.3. Op gebied van douane en belastingen

Op dit gebied bevinden de nationale diensten zich op verschillende niveaus van ontwikkeling. Het is dus moeilijk om de voor de goede werking van de interne markt noodzakelijke uniformiteit van behandeling te verzekeren. De maatregelen die nodig zijn om een eenvormige toepassing van de communautaire voorschriften door de Lid-Staten te verzekeren zullen in de komende maanden een bijzondere prioriteit moeten krijgen. Ten minste de compatibiliteit van de systemen zal moeten worden verzekerd, wat met zich meebrengt :

* een onmiddellijke studie over de omvang van de problemen en aanbevelingen om deze op te lossen;

* de ontwikkeling van genormaliseerde elektronische berichten voor de uitwisseling van gegevens met gebruikmaking van de EDIFACT-norm;

* de ontwikkeling van genormaliseerde codes voor gebruik door alle Lid-Staten;

* met het oog op de ontwikkeling van het handelsverkeer met de EVA en de landen van Midden- en Oost-Europa, deelneming aan het PHARE-Programma en aan de aan de lopende onderhandelingen over de totstandbrenging van de vereiste compatibiliteit.

6.2.3.4. Op het gebied van energie

- Normen voor uitrustingen en kwaliteit van de produkten.

6.2.4. Verklaring van Europees belang

Het belang van een verklaring van Europees belang is gebleken tijdens contacten van de Commissie met het bedrijfsleven en met name de banksector.

Die verklaring zou kunnen worden afgegeven volgens een nog vast te stellen communautaire procedure, in welomschreven en in aantal beperkte gevallen, aan een transeuropees netwerk, of aan een project dat deel uitmaakt van een transeuropees netwerk, ten einde investeerders aan te trekken.

De voorwaarden voor afgifte zouden streng moeten zijn en uitsluitend betrekking moeten hebben op duidelijk omschreven en economisch levensvatbare projecten, die een bijdrage leveren tot de ontwikkeling van de Gemeenschap en waarvoor onafhankelijke studies inzake de uitvoerbaarheid en het milieu-effect zijn uitgevoerd met positieve resultaten.

De gevolgen van een dergelijke verklaring zouden drieërlei kunnen zijn :
i) vermindering van de politieke onzekerheid die zich voordoet ten aanzien van ieder groot infrastructuurproject, gezien de verplichtingen die het met zich meebrengt;
ii) vergemakkelijking van de toegang tot financiering zonder een automatische financiële bijdrage van de Gemeenschap met zich te brengen;
iii) de investeerders de verzekering geven dat de nodige coördinatie en administratieve medewerking op het hoogste niveau worden ondersteund.

Historical Archives of the European Commission

De procedure voor het afgeven van de verklaring en de wijze van raadpleging zullen nader omschreven moeten worden.

Een dergelijke verklaring zou geldig kunnen zijn voor alle soorten netwerken of transeuropese projecten.

Deze benadering werd onlangs geconcretiseerd, in de vorm van een "verklaring van Europees nut", in het actieprogramma op het gebied van de vervoersinfrastructuur (1990-1992) dat de Raad op 20 november 1990 heeft goedgekeurd.

6.2.5. Een geïntegreerd onderzoek naar de behoeften aan en de ontwikkeling van Europese netwerken met alle betrokkenen

Tijdens de hoorzitting van 8 oktober 1990 hebben de voornaamste vertegenwoordigers van de Europese industrie het ontbreken betreurd van een geïntegreerd onderzoek naar de behoeften aan en de ontwikkeling van Europese netwerken.

Dit onderzoek zou op continentale schaal moeten plaatsvinden zodat rekening kan worden gehouden met de behoeften aan verbindingen met de EVA-Landen en de landen van Midden- en Oost-Europa, waarmee talrijke samenwerkingsprojecten worden ontwikkeld, en aan de uitbreiding daarvan naar de Middellandse-Zeelanden.

Dit onderzoek moet het mogelijk maken :

- de ontwikkeling op lange termijn van de behoeften aan netwerken te analyseren : daarvoor zijn adequate statistieken en betrouwbare prognoses nodig;

- de aard en de optimale structuur van de tot stand te brengen netwerken vast te stellen;

- dat alle partijen die belang hebben bij de concrete totstandbrenging van die netwerken bij de voorbereidingen betrokken worden.

De met dit onderzoek te belasten organisatie zou onafhankelijk van de politieke overheden moeten zijn en zich na een aanloopperiode zelf moeten kunnen financieren. Zij zou een werkgroep moeten vormen waaraan alle belanghebbende en vertegenwoordigende partijen (overheden, gebruikers, producenten, verbruikers) kunnen deelnemen. Het is van bijzonder belang dat vanaf de aanvang door de voornaamste actoren die rechtstreeks bij de exploitatie van de transeuropese netwerken zijn betrokken (bij voorbeeld voor de zeevaartindustrie : de scheepsbouwsector, de fabrikanten van uitrusting, de rederijen, de havenautoriteiten, de vertegenwoordigers van andere takken van vervoer, de bevrachters) aan het overleg wordt deelgenomen.

6.3. Financieringssteun

De uitvoering van de in de voorafgaande afdeling genoemde horizontale maatregelen zal het ontstaan van transeuropese netwerken, het beschikbaar komen van particuliere financiële middelen en de aanpassing van de financiële kanalen bevorderen.

Ten aanzien van de financiering door de overheid en door de Gemeenschap in het bijzonder moeten oplossingen worden overwogen voor de drie eerder genoemde moeilijkheden : financiering van uitvoerbaarheidsstudies, onvoldoende rentabiliteit zodat een schakel kan komen te ontbreken, financiering van projecten van transeuropese aard in randgebieden met het doel de afstand van deze regio's tot de centra te verminderen en de samenhang te verzekeren.

Archive of the European Commission

6.3.1. De begrotingsinstrumenten

De Gemeenschap zou, in het kader van de beschikbare begrotingsmiddelen en met inachtneming van de financiële vooruitzichten, voor transeuropese netwerken prioriteit kunnen geven aan de financiering van :

- uitvoerbaarheidsstudies betreffende projecten van Europees belang in het kader van transeuropese netwerken;

- toekenning van leningen voor projecten die eerst na geruime tijd rendabel worden;

- bijdragen voor projecten uit de begroting in de meest geschikte vorm (directe steun, rentesubsidies, enz.).

Voorts zij erop gewezen dat het structuurbeleid in belangrijke mate tot de verwezenlijking van deze doelstelling bijdraagt in het kader en binnen de grenzen van de eigen taken van dit beleid.

De opstelling van nieuwe financiële vooruitzichten voor de periode na 1992 kan de gelegenheid zijn om meer prioriteit te geven aan de uitvoering van transeuropese netwerken.

6.3.2. De leninginstrumenten EIB en EGKS

* De EIB zal zoveel mogelijk haar actie op het gebied van de financiering van transeuropese netwerken voortzetten en uitbreiden in het kader van de haar bij artikel 130 van het EEG-Verdrag opgedragen taak. Dit betekent enerzijds dat zij bereid is evenals in het verleden deel te nemen aan de eigenlijke financiering van deze projecten door een mobiliserende invloed uit te oefenen op andere bronnen van financiering. Dit impliceert ook dat zij, steunende op haar ervaringen, het ontstaan en de ontwikkeling van projecten zou kunnen vergemakkelijken met gerichte initiatieven, zulks reeds in het stadium van de voorbereidende studies, dan wel door bij te dragen tot de totstandkoming van een optimale financiële constructie. Deze taak zou zij in nauwe samenwerking met andere betrokkenen, in het bijzonder de Commissie, kunnen vervullen.

* Ook de EGKS-leningen moeten dienen voor de financiering van transeuropese netwerken, zulks binnen de aan dit instrument gestelde grenzen.

CONCLUSIES

Het door de Commissie ingediende programma vereist een voortdurend volgen door de Commissie en de Raad. Het vereist tevens nauwkeurige beleidsplannen van deze laatste en in de eerste plaats de goedkeuring van een actieprogramma. Om deze reden stelt de Commissie de Raad voor bijgaand ontwerp van resolutie aan te nemen en ingevolge deze resolutie hem passende voorstellen te doen, alsmede regelmatig verslag uit te brengen over de voortgang van de werkzaamheden.

Historical Archives of the European Commission

## BIJLAGE 1 : INVOERING VAN EEN RECHTSKADER

Lijst van regelgevende maatregelen die zijn voorgesteld of nog moeten worden voorgesteld en die vereist zijn om de ontwikkeling en de exploitatie van de transeuropese netwerken te waarborgen.

1. Algemene maatregelen

Een aantal maatregelen van algemene aard zijn op verschillende van de desbetreffende gebieden van toepassing :

- invoering van richtsnoeren voor het plaatsen van overheidsopdrachten, in het bijzonder in de sectoren telecommunicatie, vervoer en energie;
- indiening en goedkeuring van de richtlijn betreffende de bescherming van gegevens;
- voorstellen betreffende de rechtsgeldigheid op contractueel gebied van elektronische berichten;
- goedkeuring van het statuut van de Europese vennootschap;
- voorstel voor een belastingrichtlijn inzake een regeling voor het in rekening brengen door ondernemingen van de door hun vaste inrichtingen en dochterondernemingen in andere Lid-Staten geleden verliezen.

2. Op vervoergebied

i) De meeste regelgevende maatregelen op dit gebied hebben betrekking op het cabotagestelsel dat zal worden ingevoerd voor alle wijzen van vervoer (goederen- en reizigersvervoer over de weg, gecombineerd vervoer, vervoer over de binnenwateren en zeevervoer). De voorstellen zijn bij de Raad in behandeling en dienen zo spoedig mogelijk te worden goedgekeurd.

ii) Maatregelen van technische aard worden overwogen om met name voor :

- het spoorwegvervoer
  * door de Commissie in te dienen voorstel : richtlijn "nieuwe aanpak" betreffende de essentiële eisen om de compatibiliteit te waarborgen van de technologieën en de infrastructuurvoorzieningen voor treinen die op hoge-snelheidstrajecten rijden;
- het zeevervoer
  * voorstel voor een richtlijn inzake de technische harmonisatie voor scheepsuitrusting(11)

de interoperabiliteit te waarborgen.

iii) Andere maatregelen hebben betrekking op de invoering van communautair overleg op het gebied van de infrastructuur van het lucht- en zeevervoer(12).

(11) COM(89)266
(12) COM(88)577 van 16.1.1989

Historical Archive of the European Commission

3. Op telecommunicatiegebied

- Voorbereiding en goedkeuring van de richtlijnen ter uitvoering van de ONP-Richtlijn van 28 juni 1990 (6), met name op de volgende gebieden :

  . huurlijnen;
  . pakket- en circuitgeschakelde datatransmissie;
  . ISDN (Integrated Services Digital Network);
  . spraaktelefoondienst;
  . telexdienst;
  . mobiele diensten, voor zover van toepassing;
  . onder voorbehoud van aanvullende studies, nieuwe types van toegang tot de netwerken en toegang tot het breedbandnet.

- Harmonisatie van de procedures inzake aangifte en goedkeuring voor dienstverrichting op het openbare telecommunicatienet ten einde de voorwaarden te scheppen waarin de wederzijdse erkenning van aangiften en vergunningen is gewaarborgd.

- Voorbereiding van de hoofdlijnen voor een regelgeving betreffende de mobiele radiocommunicatie.

- Voorbereiding en goedkeuring van de in het Groenboek van 14 november 1990 over satellietcommunicatie bepleite maatregelen, in het bijzonder op de volgende gebieden :

  . wederzijdse erkenning van vergunningen voor eindapparatuur voor satellietcommunicatie;
  . wederzijdse erkenning van goedkeuringen voor het satellietnet voor een- en tweerichtingenverkeer;
  . harmonisatie van de voorwaarden met betrekking tot Open Network Provision voor de aansluiting van netwerken van eindapparaten voor satellietcommunicatie;
  . harmonisatie van de reeds omschreven technieken voor satellietransmissie ten behoeve van het grote publiek.

4. Op energiegebied

- Daadwerkelijke tenuitvoerlegging van de richtlijnen inzake de doorvoer

- Conclusies in aansluiting op het overleg over de toegang van derden tot de netten

- Studies en voorstellen over de afschaffing van administratieve en juridische bepalingen die de verwezenlijking van de koppeling tussen netten in de weg staan

- Procedures van overleg over de optimalisering van het beheer van de netten

Historical Archives of the European Commission

BIJLAGE 2

STEUN VAN DE GEMEENSCHAP AAN DE VOORNAAMSTE BASISINFRASTRUCTUURVOORZIENINGEN

COMMUNAUTAIRE BESTEKKEN
VOOR DE REGIO'S VAN DOELSTELLING NR. 1 (1989-1993)
IN MLN ECU

| | VERVOERINFRASTRUCTUUR | | | | | INFRA-STRUCTUUR TELECOM + STAR | INFRA-STRUCTUUR ENERGIE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | WEGEN AUTOWEGEN | SPOOR-WEGEN | HAVENS | LUCHT-HAVENS | OVERIGE | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| S | 2.051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | - | 121 | 172 |
| VK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAAL | 3.611,7 | 1.016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1.128,2 | 1.702,1 |

Historical Archives of the European Commission

BIJLAGE 3

Financiering door de EIB (individuele leningen en kredietverstrekking uit globale leningen) in de Gemeenschap ten behoeve van netwerken van communautair belang(1)

(bedragen in mln ecu)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Netwerken van communautair belang | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Vervoer | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| . Spoorwegnet | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| . Wegennet | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| . Haveninfrastructuur | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| . Luchthaveninfrastructuur | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| . Intermodale centra | | 83.1 | 16.4 |
| . Stadsvervoer | | 35.5 | 35.5 |
| Telecommunicatie | 269.8 | 1568.4 | 817.0 |
| Vervoer en distributie van energie | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Alle netten | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Vervoer | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| . Spoorwegnet | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| . Wegennet | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| . Haveninfrastructuur | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| . Luchthaveninfrastructuur | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| . Intermodale centra | | 83.2 | 16.4 |
| . Stadsvervoer | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| . Overige | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Telecommunicatie | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Vervoer en distributie van energie | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Totaal van de activiteit in de Gemeenschap | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) hierbij is een bedrag van 578 miljoen ecu voor netten in Joegoslavië niet inbegrepen :

- vervoer van elektriciteit : 92 miljoen;

- spoorlijnen : 124,3 miljoen

- autowegen : 361,7 miljoen

Historical Archives of the European Commission

**ONTWERP-RESOLUTIE VAN DE RAAD OVER DE TRANSEUROPESE NETWERKEN**

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Overwegende dat de Europese Raad (Straatsburg in december 1989 en Dublin in juni 1990) heeft gevraagd vóór eind 1990 "richtsnoeren" betreffende de transeuropese netwerken vast te stellen en dat de Raad in zijn resolutie van 22 januari 1990(*) de Commissie verzocht hem binnen dezelfde termijn een werkprogramma en voorstellen voor passende maatregelen voor te leggen;

Overwegende dat voor de verwezenlijking van de ruimte zonder grenzen en van de vrijheid van verkeer van personen, goederen en diensten transeuropese netwerken op het gebied van vervoer, telecommunicatie, energie en beroepsopleiding vereist zijn om de positieve gevolgen van de interne markt ten volle tot hun recht te laten komen;

Overwegende dat de totstandbrenging van transeuropese netwerken, die ook de perifere regio's met de centrale punten van de Gemeenschap verbinden, zal bijdragen aan de economische en sociale samenhang van de Gemeenschap;

Overwegende dat bij het opzetten van de transeuropese netwerken ook de harmonieuze ontwikkeling van de betrekkingen van de Gemeenschap met de EVA-Landen en de landen in Centraal- en Oost-Europa moet worden beoogd, en dat er voorts rekening mee moet worden gehouden dat zij zich tot de Middellandse-Zeelanden zullen uitstrekken;

Overwegende dat bij het onderzoek dat de Commissie in de loop van 1990, met hulp van de Lid-Staten en de economische subjecten heeft verricht, de tekortkomingen van de bestaande netwerken zijn gebleken en dat aldus is aangetoond dat op ruimere schaal overleg noodzakelijk is met het oog op een optimale voorbereiding en exploitatie van de toekomstige netwerken;

Overwegende dat de oorzaken van deze tekortkomingen bekend zijn en dat deze, door gepaste maatregelen zoals die door de Commissie in de vorm van een communautair actieprogramma worden voorgesteld, moeten worden weggenomen;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat de Raad dit programma goedkeurt;

Overwegende dat het de taak is van de Commissie de aanvullende voorstellen in te dienen die voor de tenuitvoerlegging van dit programma vereist zijn;

Overwegende dat over de uitvoering van het aldus goedgekeurde communautaire actieprogramma jaarlijks door de Commissie verslag moet worden uitgebracht,

(*) PB EG C 27 van 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

HEEFT DE VOLGENDE RESOLUTIE AANGENOMEN :

1. De Raad verklaart dat, gelet op de door de Commissie in haar verslag geconstateerde feiten, tegelijkertijd met de in artikel 8 A van het EEG-Verdrag bepleite verwezenlijking van een ruimte zonder binnengrenzen werkelijk transeuropese, d.w.z. onderling verbonden en interoperabele netwerken op het gebied van vervoer, telecommunicatie, energie en beroepsopleiding aan de burgers, de bedrijven en de overheidsdiensten ter beschikking moeten worden gesteld.

2. De Raad is van oordeel dat de huidige tekortkomingen de onmiddellijke tenuitvoerlegging van een actieprogramma rechtvaardigen. Hij hecht derhalve zijn goedkeuring aan het door de Commissie voorgestelde programma, waarin drie onderling aanvullende en onlosmakelijk met elkaar verbonden elementen centraal staan : prioritaire projecten die worden gekozen naargelang van hun bijdrage aan de werking van de interne markt en aan de versteviging van de economische en sociale samenhang, algemene maatregelen om de eerste aanzet tot de verwezenlijking en de optimale exploitatie van de transeuropese netwerken te vergemakkelijken en financiële maatregelen.

3. Ten aanzien van de prioritaire projecten verzocht de Raad, zonder afbreuk te doen aan de werkzaamheden die thans worden verricht of tot uitvoering waarvan is besloten, de Commissie de aanvullende voorstellen voor de tenuitvoerlegging van deze projecten te doen en legt daarbij, met het oog op de totstandbrenging van de interne markt, meer in het bijzonder de nadruk op de volgende beginselen :

3.1. Op vervoergebied is voor de goede werking van de vervoersmarkt een multimodale aanpak van alle wijzen van vervoer vereist die een optimaal gebruik van de infrastructuur mogelijk maakt en terzelfder tijd aan de versteviging van de milieubescherming bijdraagt. Hij verzoekt de Commissie haar werkzaamheden in de verschillende in haar mededeling aangeduide sectoren voort te zetten.

3.2. Op het gebied van telecommunicatie en telematicadiensten verzoekt hij de Commissie vóór medio 1991 uitgaande van de bestaande programma's, met name INSIS en CADDIA, de initiatieven te nemen die de totstandbrenging mogelijk maken van de voor de werking van de interne markt vereiste telematicanetwerken, in het bijzonder door de koppeling van de informatiesystemen van de betrokken overheidsdiensten; voorts verzoekt hij de Commissie zo spoedig mogelijk, zodra dit is goedgekeurd, te zorgen voor de uitvoering van het specifieke programma voor onderzoek naar de telematicasystemen van algemeen belang om de netwerken van telematicadiensten nog doeltreffender te maken.

3.3. Op energiegebied verzoekt de Raad, ter voltooiing van de interne markt en met het oog op een Europese handvest inzake energie, de Commissie met de betrokken partijen na te gaan hoe de netwerken beter kunnen worden ontwikkeld en geëxploiteerd op Europees niveau om een optimale benutting van de produktiecapaciteiten te waarborgen en de continuïteit van de bevoorrading van de Gemeenschap te verbeteren.

3.4. Op het gebied van de beroepsopleiding verzoekt hij de Commissie te zamen met de Lid-Staten en de betrokken partijen de onderlinge verbinding tussen de verschillende bestaande netwerken tussen de bij de beroepsopleiding belanghebbende partijen te bevorderen om een multiplicatoreffect in de gehele Gemeenschap en in de overige Europese landen teweeg te brengen.

Archive Libraries of the European Commission

4. Wat de **maatregelen van algemene aard** betreft, wenst de Raad - het subsidiariteitsbeginsel in acht worden genomen - dat zij bijdragen tot het scheppen van een gunstig klimaat voor de totstandbrenging van transeuropese netwerken door alle betrokken subjecten.

4.1. De Raad is van oordeel dat de door de Commissie in de bijlage bij haar Mededeling genoemde **noodzakelijke regelgeving** waarmee wordt beoogd **de interoperabiliteit van de netwerken en het verrichten van transeuropese diensten** te waarborgen, onverwijld moeten worden goedgekeurd en uitgevoerd of ten spoedigste door de Commissie moeten worden voorgesteld.

4.2. De Raad vraagt de Commissie, in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen :

- regelmatig in de meest gepaste vorm **algemene plannen** van transeuropese netwerken op het gebied van vervoer, telecommunicatie en energie op te stellen;

- een **jaarlijks programma van Europese normalisatie** op te stellen welke noodzakelijk is om de interoperabiliteit van de netwerken te waarborgen en waardoor het vaststellen van nieuwe, afwijkende, nationale normen zal worden verhinderd;

- **alle noodzakelijke gegevens verzamelen** om de behoeften op het gebied van netwerken en de technische en financiële moeilijkheden die zich bij het ontstaan van de netwerken voordoen te evalueren ten einde de continuïteit van bovengenoemde werkzaamheden te waarborgen;

- **toepasbaarheidsonderzoek te verrichten** aan de hand waarvan projecten van Europees belang kunnen worden aangeduid.

4.3. De Raad stemt in met het beginsel van een **verklaring van Europees nut** en verzoekt de Commissie hem **voorstellen voor te leggen** voor de invoering van een communautaire procedure waarmee aan specifieke projecten een dergelijke verklaring zou kunnen worden verleend.

5. Ten aanzien van de **financiële maatregelen** is de Raad van oordeel dat de projecten rendabel dienen te zijn en wijst hij erop dat hij om dit te bereiken voornemens is **aan particuliere financiering voorrang te geven** door de gunstigste voorwaarden in het leven te roepen voor de initiatieven inzake en de verwezenlijking en exploitatie van transeuropese netwerken. **Niettemin** is hij van mening dat **overheidsbijdragen noodzakelijk blijven** in een aantal door de Commissie duidelijk omschreven gevallen. Deze communautaire financiële bijdragen vormen een aanvulling. Niettemin verleent de Gemeenschap, naargelang van de beschikbaarheid van begrotingsmiddelen en met inachtneming van de financiële vooruitzichten, **prioriteit aan de financiering van de transeuropese netwerken**. Deze **prioriteit zou nog kunnen worden verhoogd in het kader** van de opstelling van de nieuwe financiële vooruitzichten voor de periode na 1992.

6. **Tenslotte verzoekt hij de Commissie :**

6.1. in de loop van 1991 **adequate voorstellen** aan hem voor te leggen om uitvoering te kunnen geven aan de hierboven uiteengezette wensen;

6.2. **jaarlijks een verslag over de uitvoering van de transeuropese netwerken** aan hem voor te leggen.

Archief van de Europese Commissie

Lijst van in het eindverslag gebruikte afkortingen, letterwoorden en andere termen in alfabetische volgorde

AECMA - European Association of Aerospace Manufacturers (Europese Vereniging van Fabrikanten van Lucht- en Ruimtevaarmaterieel)

AELE - Europese Vrijhandelsassociatie

AIM - Programma van de Gemeenschap op het gebied van de informatietechnologie en de telecommunicatie in de gezondheidszorg - Geavanceerde medische informatica - Verkennende actie

ANIMO - Beheerssysteem voor verplaatsingen van dieren

ASB - Geassocieerd normalisatie-instituut

ATLAS - Luchtverkeersleiding / systemen voor luchtverkeersregeling

BC-NET - Business Cooperation Network

EIB - Europese Investeringsbank

CADDIA - Programma op lange termijn inzake het gebruik van telematica voor de communautaire inforamtiesystemen betreffende in- en uitvoer en het beheer en financiële controle van landbouwmarktordeningen

ECAC - Europese Burgerluchtvaarconferentie

EGKS - Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal

CEDEFOP - Europees Centrum voor de ontwikkeling van de beroepsopleiding

CEPT - Europese Conferentie van PTT-administraties

CLCA - Comité de Liaison des Constructeurs Automobiles (Verbindingscomité van de automobielindustrie voor de landen van de EEG)

COMETT - Programma betreffende samenwerking tussen universiteit en onderneming inzake opleiding op het gebied van de technologie

CORRIDOR - Samenwerking op het gebied van de op regionale verkeersproblemen toegepaste informatica

CVSE - Conferentie over Veiligheid en Samenwerking in Europa

DECT - Project digitale draadloze telefoon

DELTA - Developing European learning through technological advance (Communautaire actie op het gebied van leertechnologie)

DRIVE - Toegepaste informatica en telecommunicatie voor het wegvervoer

EDI - Electronic Data Interchange (datacommunicatie)

Historical Archives of the European Commission

| | | |
|---|---|---|
| EDIFACT | - | Electronic data interchange for administration, commerce and transport (Datacommunicatie voor administratie, handel en vervoer) |
| ENS | - | Europese zenuwstelsels |
| ERASMUS | - | European action scheme for the mobility of university students (communautair actieprogramma inzake de mobiliteit van studenten) |
| ERMES | - | Paneuropese openbare semafoniedienst te land |
| ERT | - | Ronde-tafelconferentie van industriëlen uit de Gemeenschap |
| ETSI | - | Europees normalisatie-instituut voor de telecommunicatie |
| EUREKA | - | Europees Agentschap voor de coördinatie van onderzoek |
| EUROCONTROL | - | Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart |
| EUROFORM | - | Communautair initiatiefprogramma (Sociaal Fonds) voor beroepsopleiding |
| EUROTECNET | - | Netwerk over de gehele Gemeenschap van demonstratieprojecten op het gebied van nieuwe informatietechnologie en beroepsopleiding |
| EURYCLEE | - | Netwerk van nationale informatiecentra op het gebied van nieuwe informatietechnologieën en onderwijs in de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap |
| EURYDICE | - | Net voor uitwisseling van informatie over onderwijs in de Europese Gemeenschap |
| EFRO | - | Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling |
| FIEC | - | International European Construction Federation (Internationaal Europees Verbond van het Bouwbedrijf) |
| FORCE | - | Programma voor permanente educatie |
| FYSAN | - | Systeem voor follow-up op fytosanitair gebied |
| GSM | - | Speciale groep voor mobiele communicatie (cellulaire telefoon) |
| IMPACT | - | Proefprojecten met het oog op de ontwikkeling van een communautaire markt voor informatiediensten |
| INSIS | - | Interinstitutioneel systeem van geïntegreerde informatiediensten |
| INTERREG | - | Communautair programma (EFRO, ESF, EOGFL-Oriëntatie) voor de grensoverschrijdende regio's |
| LINGUA | - | Programmatieve bevordering van het vreemde-talenonderwijs |
| METRAN | - | Europees transmissienetwerk |
| ONP | - | Open telecommunicatienetwerk |
| PCRD | - | Kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling |

Historical Archives of the European Commission

PETRA - Actieprogramma voor de opleiding en voorbereiding van jongeren op het leven als volwassene en in een beroep

PHARE - Hulp aan de economische wederopbouw van Polen en Hongarije

PHARE - EUROCONTROL-project betreffende de verbinding tussen controlesystemen op de grond en beheerssystemen in vliegtuigen

POLIS - Bevordering van operationele verbindingen met geïntegreerde diensten (op het standsvervoer toegepaste informatica)

PROMETHEUS - Programma voor een Europees verkeerssysteem met optimale doelmatigheid en ongeëvenaarde veiligheid

RACE - Onderzoek en ontwikkeling op het gebied van geavanceerde communicatietechnologieën in Europa)

REGEN - Communautair initiatiefprogramma (EFRO) voor energieschakelingen

RNIS - Digitaal Netwerk voor geïntegreerde Diensten

SCENT - System Customs Enforcement Network (Stelsel van elektronische post)

SCIENCE - Plan ter stimulering van de internationale samenwerking en uitwisseling ten behoeve van de Europese onderzoekers (1988-1992)

SHIFT - Systeem voor keuringen en controles aan grenscontroleposten bij invoer uit derde landen (SHIFT-project)

SIS - Schengen Informatie Systeem

STAR - (Communautair Programma voor de ontwikkeling van bepaalde, minderontwikkelde regio's van de Gemeenschap door een betere toegang tot geavanceerde telecommunicatiediensten)

TARIC - Geïntegreerd douanetarief van de Europese Gemeenschappen

TEDIS - Programma van de Gemeenschap betreffende datacommunicatie voor de handel met gebruikmaking van communicatienetten

TELEMATIQUE - Communautair programma (EFRO) inzake de toegang tot geavanceerde telecommunicatiediensten

UNICE - Unie van Industriefederaties in de Europese Gemeenschap

VSAT - Very Small Aperture Terminals (satellieten)

Historical Archive of the European Commission

ISSN 0254-1513

COM(90) 585 def.

# DOCUMENTEN

NL 15

Historical Archives of the European Commission

Catalogusnummer : CB-CO-90-661-NL-C
ISBN 92-77-67658-2

| | | |
|---|---|---|
| VERKOOPPRIJS | tot 30 blz.: 3,50 ECU | per 10 blz. meer: 1,25 ECU |

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg

# COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

COM(90) 585 final

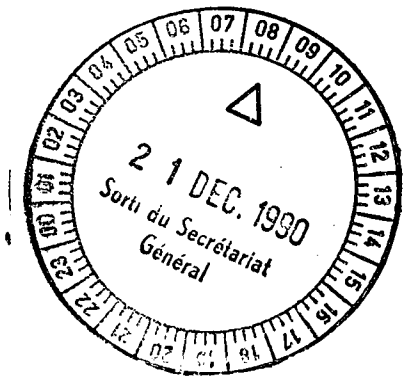
Brussels, 10 December 1990

# TOWARDS TRANS-EUROPEAN NETWORKS

# FOR A COMMUNITY ACTION PROGRAMME

**Communication from the Commission to the Council and the European Parliament**

Historical Archives of the European Commission



CONTENTS

Page

INTRODUCTION ..... 3

1. FRAMEWORK FOR THE WORK CARRIED OUT ..... 4

1.1 Mandate given to the Commission by the Council ..... 4
1.2 Implementation of the Council Resolution ..... 5

2. CONTRIBUTION OF THE COMMUNITY FRAMEWORK ..... 5

2.1 Creation of a single market without internal frontiers generates an urgent demand for trans-European networks ..... 5
2.2 Problems linked to the division of responsibilities ..... 6
2.3 Community contribution ..... 6

3. GEOGRAPHICAL DIMENSION AND CONTENT OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS ..... 7

3.1 Geographical dimension ..... 7
3.2 Content of trans-European networks ..... 8

4. ENVIRONMENTAL DIMENSION OF PHYSICAL INFRASTRUCTURES ..... 9

5. BARRIERS TO EMERGENCE OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS ..... 10

5.1 Difficulties of transfrontier interoperability ..... 10
5.2 Legislative environment ..... 12
5.3 Competition aspect ..... 13
5.4 Lack of an overall view at European level of the increase in demand and corresponding networks ..... 14
5.5 Extent of financing problems ..... 15

6. PRIORITY PROJECTS BY AREA CONCERNED; HORIZONTAL AND FINANCIAL MEASURES ..... 17

6.1 Priority projects by area concerned ..... 17
6.2 Measures which might accelerate the emergence of trans-European networks ..... 26
6.3 Potential financial assistance ..... 29

Annex 1: Establishing the regulatory framework ..... 31

Annex 2: ERDF subventions ..... 33

Annex 3: EIB subventions ..... 34

DRAFT COUNCIL RESOLUTION ..... 35

GLOSSARY ..... 38

Historical archive of the European Commission

# TOWARDS TRANSEUROPEAN NETWORKS FOR A COMMUNITY ACTION PROGRAMME

## INTRODUCTION

The internal market programme, which is proceeding smoothly on the basis of the guidelines set out in the Commission's White Paper of June 1985 and the provisions of the Single Act, will generate all the economic and social effects it aims at if the free movement of goods, services, capital and persons in an area without internal frontiers is backed up by genuinely trans-European networks (physical infrastructures, services and legal arrangements).

This need is particularly strong in four areas: transport, telecommunications, energy and vocational training. The preparatory work carried out in conjunction with the Member States throughout 1990 has broadly confirmed just how acute the problem posed by inadequate trans-European networks is. It has been enough merely to consult the economic interests involved, as was done in October last, to dispel the slightest doubt on this point: they all agree that the benefits of the single European market depend as much on the availability of infrastructures and services which actually make free movement possible as on a favourable legislative environment.

The Commission presented an interim report to the Council in July 1990.[1] **It is now in a position to present a Communication in the form of a Community action programme for the creation of trans-European infrastructure networks.**

This Communication is in response to the wishes expressed by the Strasbourg and Dublin European Councils (December 1989 and June 1990 respectively) and to the Council Resolution of 22 January 1990.[2]

After having explored (i) the reasons why the emergence of transeuropean networks is a priority, (ii) the criteria which demonstrate the insufficiencies of infrastructures, (iii) the importance of the environmental dimension, (iv) the principal obstacles to the emergence of transeuropean networks and (v) the nature of the financial constraints, the Communication proposes:

- a programme of actions aiming at the achievement of projects or networks with the adoption of guidelines on financing as well as a series of measures of general importance destined to accelerate the emergence of transeuropean networks.

- a draft Resolution of the Council for the adoption of a programme of actions.

Historical Archive of the European Commission

1 COM(90)510 final of 19 July 1990.
2 OJ No C 27 of 6 February 1990, p. 8.

# 1. FRAMEWORK FOR THE WORK CARRIED OUT

## 1.1 Mandate given to the Commission by the Council

The idea of an urgent discussion on a priority action programme has already been raised on several occasions within the Community institutions.

1.1.1 Following the discussions at ministerial level in the second half of 1989, the European Council (December 1989 and June 1990) indicated the importance it attached to the matter of infrastructure networks of European interest by placing further discussions on the following basis:

> "Special priority should be given to the development and interconnection of trans-European networks, notably in the area of air traffic control, the linking of the main Community conurbations by broadband telecommunications networks, the most efficient surface communications links and energy distribution. The European Council asks the Commission to propose the appropriate measures, taking into account the possibility of extending such action to the whole of the Community, paying particular attention to situations arising at the Community's limits in the context of economic and social cohesion."

These conclusions were reiterated on 26 June 1990 by the Dublin European Council, which asked that "guidelines ... be agreed before the end of this year".

1.1.2 In December 1989, the Commission adopted a Communication entitled "Towards Europe-wide Networks: objectives and possible applications".[3] This highlighted the problems involved in adapting infrastructures to the emergence of the Community market's new dimensions and indicated that "a particular priority should be accorded to the development of trans-European networks notably in the areas of transport, energy, telecommunications and training, all with a view to their interoperability and interconnection".

1.1.3 Acting on the basis of the Conclusions of the European Council and the Commission's Communication, the Council invited the Commission (in January 1990) to submit to it before the end of 1990, for the four areas proposed by the Commission,

> "a work programme and proposals for appropriate measures, taking into account the possibility of extending such action to the whole of the Community and without prejudice to the distribution of work among the various formations of the Council. The Commission will submit an initial progress report during the first half of 1990."

Historical Archives of the European Commission

3 COM(89)643 final of 18 December 1989.

1.2 Implementation of the Council Resolution

Throughout 1990, the Commission has relied on three sources of information and reaction, notably to its interim report of July 1990, in assessing infrastructure needs in the four areas concerned:

(i) the Member States, via a working party set up at the Council's request and comprising national representatives: it has met a total of six times at the Commission's initiative. Most of the national coordinators involved, in addition to attending these meetings, have submitted written contributions which have helped to move the discussions forward and the identification of priorities (in particular, France, the UK, Spain, Greece, Portugal, Ireland, the Netherlands and Denmark);

(ii) the economic operators involved, principally the European organizations most representative of the industrial and service sectors affected by trans-European networks, either as users or suppliers of goods or services: this consultation has extended over the entire year, but more particularly at an informal hearing held on 8 October 1990 in the presence of Commission officials and the national coordinators;

(iii) specialized Community bodies, on the basis of the work they have carried out concerning the creation or improvement of trans-European networks: this includes work approved or being dealt with by the Council in the various areas being considered so that maximum account is taken of measures which have been or are being launched and any duplication is avoided.

2. CONTRIBUTION OF THE COMMUNITY FRAMEWORK

With the prospect of a single market without internal frontiers, assessing infrastructures inevitably leads to recognition of the need to take account of the network requirements of that market. Appraisal of these needs at Community level cannot merely consist in adding together the individual needs of the Member States, as assessed on national lines. With respect to the principle of subsidiarity which should allow the identification of the Community added-value, acknowledgement of this fact must lead all those involved in the design and creation of infrastructures to incorporate the Community dimension into their work. This also offers numerous advantages which might encourage their emergence.
This view tallies with the guidelines identified in the preliminary document "Europe 2000: outlook for the development of the Community's territory",[4] which highlights the increasing pressure on a compartmentalized and fragile European area and the need to create a coherent reference framework giving information on what is happening throughout the Community.

2.1 Creation of a single market without internal frontiers generates an urgent demand for trans-European networks

The White Paper of June 1985 took the realization of four fundamental freedoms as a basis for proposing an overall balanced approach in all the sectors concerned. It is acknowledged today that the economic effects of successfully implementing these freedoms largely depend on the existence of networks which facilitate communications and shrink the Community in terms of time and distance, with a view to greater cohesion. A closer link between all the regions which make up the Community will enable them to

4 COM(90)544 of 16 November 1990.

benefit as fully as possible from the Community dimension and from the expected benefits of abolishing internal frontiers.

This need for such infrastructures is strengthened by four factors:

- the predicted (and in part already discernible) increase in intra-Community trade unimpeded by physical, technical and, in the near future, tax barriers **(volume effect)**;

- the need for existing infrastructures and services to be interconnected so that they will match the new dimensions of the market **(interoperability requirement)**;

- the importance of taking the Community dimension into account in the design and development of future network systems **(dimension effect)**;

- the increased need for adequate service quality throughout Europe **(quality requirement)**.

- the need to draw closer all the elements of the Community space **(cohesion effect)**

## 2.2 Problems linked to the division of responsibilities

### 2.1.1 Role of the public authorities

Planning and development of infrastructures and services have, for historical reasons of competence, traditionally been tackled on a national or regional basis. This has resulted in a fragmentation of networks if they are considered from a Community viewpoint. The new dimensions of the internal market make it essential to consider networks in the much wider context of the Community and, beyond that, the European continent as a whole. This vital integration of infrastructures into that new context demands that each decision-making level (local, regional, national, Community, etc.) take account of the other levels, where this is justified by the nature of the project. **This must lead to greater consultation between decision-makers at various political levels.** Suitable forums must be sought for optimizing such consultation and making it as operational as possible.

### 2.2.2 Responsibility of economic operators

While public authorities play a major role in generating, and often in creating, networks, in particular in the areas of transport and training, the importance of economic operators in launching and executing infrastructure projects is growing. The increasing diversification of supply as a result of technological development is causing economic operators to show more interest. However, this interest is closely linked to the development of corresponding markets and therefore implies greater user involvement. The development of the notion of "service (user) charges", according to which the user is prepared to pay for the quality service he receives, should further strengthen this trend by facilitating the private financing of networks.

In other words, **the emergence of trans-European networks depends as much on private-sector initiatives as on action by the public authorities. This is as frequently reflected in a partnership between the two.**

Archival Archives of the European Commission

## 2.3 Community contribution

Consideration of network problems within a Community context offers several decisive advantages. The networks seem to be inadequately exploited at present, as the consultations with economic operators demonstrated. Giving consideration to the problems identified might:

- facilitate thanks to a global vision, the identification of the Community interest in existing or planned projects;
- stimulate optimum exploitation of existing networks;
- promote the adoption of standards guaranteeing the interoperability of networks;
- stimulate the joint submission of transnational projects;
- promote the production of indicative plans as part of a medium- and long-term strategy for improving networks and securing optimum use of the European area;
- enable better account to be taken of the necessary balance between the centre and the periphery of the Community in the context of economic and social cohesion;
- maximize the economic impact of networks for the regions crossed;
- cause account to be taken in the profitability analysis of the benefits which projects should have for the entire Community;
- offer a framework for coordinating the statistics necessary for assessing network requirements;
- facilitate the expansion of opportunities for Community networks on a continental scale, in particular with the EFTA countries, eastern Europe, as well as their extension in the direction of the mediterranean third countries;
- promote new synergies between regions in different Member States and between different branches of industry;
- assist or supplement the financing of projects of Community interest using the instruments available.

# 3. GEOGRAPHICAL DIMENSION AND CONTENT OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS

## 3.1 Geographical dimension

The first priority is to enable Community networks to cater for the rapid growth of intra-Community trade which will result - and is already resulting - from completion of the internal market. This must first cover the infrastructures situated on the territory of the Community. It must thus contribute to achieving a better balance between the centre and the periphery so that peripheral regions can benefit from the advantages offered by the single European market. A more extensive and better-meshed network has a cohesive effect beneficial to the Community's peripheral and central regions alike.

Historical Archives of the European Commission

However, the problems linked to trans-European networks cannot be limited to Community territory. **Account must be taken of the imperative of integrating the entire European continent:**

(i) the extension to the **EFTA countries** of the principles of free movement, currently being negotiated, makes it necessary for a further dimension to be added to Community network projects. In this respect, even greater priority should be given to the severe transit problems encountered in **Austria and Switzerland** in the transport and energy sectors;

(ii) the changes taking place in **central and eastern Europe**, which are reflected in a number of increasingly ambitious agreements, are reason enough for taking steps to satisfy the enormous infrastructure needs of the countries concerned with a view to their integration with the Community and EFTA. The Commission's recent proposals concerning the "European Energy Charter" initiated by the memorandum of the Dutch Prime Minister at the European Council in Dublin and clarified at the recent Paris Summit of the CSCE are consistent with this approach. Yugoslavia is of particular importance as regards the transport and energy sectors.

Furthermore, the development of relations with **mediterranean third countries** should translate into the search for a greater interoperability of networks, in particular in the energy and telecommunications fields.

### 3.2 Content of trans-European networks

Several important aspects of these networks should receive greater attention from the Community, with account being taken of all the components of any network: transmission structures (links), points of contact (nodes), terminal installations, infrastructure-based services and the legislative environment. The deficiencies highlighted during the recent discussions show that **trans-European networks must be developed in four main directions.**

#### 3.2.1 Developing trans-European operation of existing networks

The existing national networks have not been designed to cater for large trade flows between Member States, and this leads to inadequate interconnections and to rules and regulations which prevent such flows.

* The growth of intra-Community trade therefore requires **links to be established where they are currently lacking in existing networks and bottlenecks to be overcome.** This involves interconnecting existing networks or constructing new ones.

* Optimum exploitation of these networks requires that **inhibiting national provisions be repealed** and, where necessary, that harmonized provisions be introduced.

* The historical heterogeneity of the Community's economic structure must be compensated for by an attempt to establish, in coherent or more complete fashion, networks covering the entire Community territory. This applies particularly in the areas of gas pipelines, certain means of transport (motorways, railways) and telecommunications services.

Historical Archive of the European Commission

### 3.2.2 Planning the networks of tomorrow

Technological developments and the growing internationalization of trans must lead the Community and its Member States to make coordinated and concerted plans for the networks of tomorrow in all the areas concerned. This is true whether one is talking about high-speed passenger rail links and the liaisons between maritime and land transport, broadband links, air traffic control, energy exchanges or training. The development of interconnections with countries in central and eastern Europe comes under the same heading.

### 3.2.3 Improving communication nodes

The nodes of trans-European networks have a significance which has not yet been considered in the European context. The importance of nodes for goods and passenger transport networks increases still further when one considers the future high-speed links between European cities (urban networks) and the development of combined transport (terminals).

### 3.2.4 Promoting services aimed at the final user

Infrastructures in themselves serve no purpose unless they enable a service to be offered. Services offered on the networks, must also be trans-European and take maximum account of user requirements. This may find expression in the need for a management framework adapted to the European dimension or in the establishment of specific services (e.g. reservation systems, service-invoicing systems, charging systems, linguistic adaptation, energy exchange pools).

## 4. ENVIRONMENTAL DIMENSION OF PHYSICAL INFRASTRUCTURES

Infrastructures linked to trans-European networks do not in themselves give rise to problems any different from those encountered during the planning and construction of any physical infrastructure, in particular transport and energy links. This aspect is primarily the responsibility of the Member States and their regional and local authorities, even though protection of the environment is also a component of other Community policies.

Whilst respecting the division of responsibilities in this area, the Community can lay down general principles to be adhered to by the Member States and also conduct detailed discussions.

* A general Community framework has been established by Council Directive 85/337/EEC(5) on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment to ensure that allowance is made for the natural environment in national and regional infrastructure projects. (This Directive might shortly be extended to policies, programmes and plans such as regional development programmes, economic programmes and land-use plans proposed by the public authorities);

(5) OJ No L 175 of 5 July 1985.

Archive of the European Commission

* The Commission has recently considered in detail the matter of the **environment and transport** and the choice to be made between the nuisances caused by traffic congestion and the creation of an infrastructure which is designed to overcome these nuisances but which may, at the same time, give rise to serious problems of cohabitation with other functions of social life (housing, work) and damage to the man-made and natural environment. More fundamentally, environmental protection implies that the choice between means of transport and between the various transport organization systems must satisfy new criteria. With this in mind, the Commission aims to **establish a long-term comprehensive scheme for multimodal infrastructures** (allowing passage from one mode of transport to another without technical difficulties) and the creation of a network created for observing and disseminating the initiatives adopted by towns and cities to overcome transport problems and manage urban land.

* In the area of **energy**, the main difficulties of environmental integration occur at the level of **power interconnections**. The paradox is, however, that overhead electrical lines are becoming an increasingly unacceptable form of visual pollution even though the development of interconnections by installing such lines is the best way of optimizing use of existing production capacities and of reducing polluting atmospheric emissions. It is therefore a question of choosing the most efficient solutions with the least impact on the environment. This choice should be better analysed.

* **The approach proposed for trans-European transport and energy networks should in itself make a significant contribution to protecting the environment.** This is because, by favouring an integrated approach to the various means of transport and to energy interconnections at Community level, it directs political choices towards optimum use of the infrastructures available on Community territory.

## 5. BARRIERS TO EMERGENCE OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS

**Taken together, five types of obstacle explain the current situation of inadequate, and even non-existent, trans-European networks.** Without vigorous and concerted political action, there is no prospect of these obstacles disappearing of their own account. They result essentially from problems of interoperability, an inadequate legislative environment, constraints linked to competition and a general lack of any global vision of infrastructures at Community level, reinforced by a shortage of statistics conceived on common bases. Although the existence of a further constraint linked to the volume of finance available is not proven, the combined effects of the obstacles identified above tend to complicate solutions to the problem of financing trans-European networks.

### 5.1 Difficulties of transfrontier interoperability

The work carried out in the telecommunications and transport sectors demonstrates how **the fragmentation of infrastructures and the way in which they are managed on national lines hampers the cross-frontier provision of services.**

The lack of interoperability between the various networks created by the Member States makes it impossible for them to link up with each other beyond national frontiers and for them to be operated simultaneously or consecutively so that they offer a coherent and satisfactory service at a reasonable cost to the user. These difficulties are linked not only to the facilities and installations concerned but also to the services provided.

A user wishing to make use of the infrastructures of several countries in order to supply services will have to contend with a multitude of different agents and pricing systems based on different parameters.

As regards telecommunications, the principal obstacles are of an administrative and above all tariff nature. In this domain in particular the Commission has set itself the objective of bringing the operators to calcul their tariffs on actual costs, which should allow particularly a reduction in costs crossing internal frontiers in the Community. It has the intention to publish during the first 6 months of 1991 a communication on this tariff question which will propose a certain number of recommendations destined to speed up this evolution.

The inadequacy of pan-European telematics services is particularly striking as 1993 approaches, especially where services as basic as electronic mail and videotex are concerned.

Certain measures have been taken, in the wake of the Commission's Green Paper on Telecommunications, to determine the essential requirements which networks must meet particularly with the directive on open network provision ONP[6] and to ensure that a standardization programme is implemented at European level by the ETSI, a new body specifically created for that purpose.

A further Green Paper recently adopted by the Commission concerning Satellite Communications[7] examines more particularly the measures to be taken to ensure the interoperability of satellite telecommunications networks (VSAT).

In some areas, such as videotex, transfrontier applications are hampered not only by the existence of different technical standards, but above all by national regulations and administrative provisions whose incompatibility inhibits the development of such applications.

In the area of mobile radio, where the incompatibility of national technical choices forces the user to acquire as many different pieces of terminal equipment as there are national services, the production of harmonized standards, currently in progress, will have to be accompanied by their effective implementation on the basis of new investment. The dates for the introduction of these paneuropean services are 1991 for the mobile radiotelephone, end 1992 for mobile radio-messagoing and the cordless telephone.

The question still remains whether standardization is proceeding quickly enough for the Community's telecommunications to become compatible with each other within a period of time which is reasonable in relation to the establishment of the single market. This nevertheless raises the problem of the availability of the required expertise within the Community.

In the area of transport, the work already carried out on the matter of technical compatibility in the context of high-speed rail links has highlighted the sheer scale of the task, given the large number of national technical specifications. They represent a typical example of the situation to be avoided. The only solution immediately available for the [illegible] of different systems, [illegible]

European railways.

(6) OJ L192 24.07.1990
(7) COM (90) 490 of 20 Nov. 1990

Historical Archives of the European Commission

[illegible] in any case, [illegible] which the Community has a stake by ongoing technical development, and [illegible] an ambitious standardization programme to guarantee compatibility of infrastructures and equipment.

Similar situations are likely to arise in the area of combined transport, which will in 1991 be the subject of work similar to that carried out on high-speed links.

In the area of **air traffic control**, 22 technically incompatible systems currently operate in Europe, leaving untouched a situation in which **air frontiers** cannot be reconciled with the frontier-free area aimed at the Single European Act.

**A technical standardization programme, involving all the parties concerned by these infrastructures,** should therefore be launched. This should, in particular, prevent new national standards from being produced and promote a European approach. This is more or less what was advocated by the Commission's recent Green Paper on the development of European standardization.[8]

The **management of a large number of networks takes no account of user requirements** or comfort and leads to a variety of situations such as tickets being checked twice on international rail services, the absence of integrated reservation systems or a drastic restriction of choice.

### 5.2 Legislative environment

There are two sides to the coin in this respect: some rules and regulations favour freedom of movement and a better use of networks, whilst others make the creation of networks more difficult or costly.

On the one hand, **national rules** hamper the free movement of goods, freedom of establishment and freedom to provide services in the Community. They were highlighted in the Commission's White Paper of June 1985 and measures have been proposed by the Commission for liberalizing these areas.

These measures relate to all means of transport (air, road, sea, inland waterway, combined), telecommunications and energy (right of transit for power and gas).

Many of these measures have already been adopted by the Council and are being implemented. Others are still being discussed within the Council and the necessary decisions should be taken in the near future (cf. section 6.2.2. p. 26 below).

On the other hand, the creation of trans-European networks is hampered by considerable **legal, administrative and tax difficulties** linked to the different national provisions regulating them.

A particularly apposite example is **Eurotunnel**. The legal framework established by the Franco-British Treaty involves two concessions being granted: one governed by French law for the section of the tunnel on French territory, and one governed by UK law for the section on UK territory. This means that all procedures are duplicated since they must be carried out by different companies in each of the two countries, and this applies not only to the tunnel's construction and operation, but also to all necessary financial operations such as the recent increase in the capital of the two holding companies, Eurotunnel SA and Eurotunnel plc. The extra cost in terms of administrative procedures, waiting periods, dossiers to be submitted, tax disparities, etc., is obvious.

---

8 COM(90)463 of 8 October 1990.

Historical Archives of the European Commission

Because no appropriate European structure, such as the European company statute proposed by the Commission, is currently available, the tunnel will be operated by separate legal entities, each one complying with the legislation of its own Member State and subject to distinct tax regimes.

Moreover, the **multiplicity and diversity of administrative procedures**, differing from one country to another, with a view to obtaining the necessary autorisations for the establishment of physical infrastructures constitute a retarding factor and a supplementary cost which also must be taken into account, particularly at the level of financing.

**5.3 Competition aspect**

The Community is founded on the principles of free competition.

The role of public authorities in planning and creating transport and training infrastructures remains important.

As far as telecommunications are concerned, the separation of regulatory and operating functions resulting from Community action will allow this sector to be opened up to competition.

In the area of energy (electricity and gas), the rules in force give the public authorities a not-inconsiderable influence via their right to fix prices, grant investment authorizations and set the competition rules.

In these circumstances, the point at which the public authorities will become involved in creating infrastructures remains rather unclear. The consequences of this are as follows:

(i) By virtue of the division of responsibilities between public authorities and economic operators, a number of services for which there is a market demand will naturally compete with each other, and any public intervention is liable to distort such competition.

(ii) The integration of infrastructures via the interoperability of systems already in operation or still to be created would be considerably facilitated by cooperation between the economic operators involved. However, such cooperation should not lead to agreements between undertakings which would have as their objective or their effect to restrain competition in a manner incompatible with the Treaty and this in particular to the detriment of the users.

These matters are currently the subject of intensive discussions in the **telecommunications** sector because of the recent liberalization which has occurred there following upon the entry into force of directives adopted within the framework of the Green Paper on Telecommunications (c.f. the Draft Directive on leased lines and draft guidelines on the application of the competition rules in the telecommunications sector applicable to public operators enjoying exclusive or special rights).

Other sectors are bound just as much by competition rules: for example cooperation between **power** generators and distributors in the Community aimed at making better use of production capacities (which is desirable in all respects) must not result in the elimination of competition between operators.

Unofficial version of the European Commission

In the field of transport, the same problems arise both as regards the same means of transport (cooperation between airlines, railway companies, rotation system for barge operators, etc.) and as regards combined transport (e.g. cooperation between the railways and road haulage firms).

As regards payment systems, a closer integration of networks presupposes cooperation between the institutions involved. This applies, for example, to the interoperability of payment cards. As for transfers, the Commission insisted, in the context of its recent initiative,(9) on clearing houses being linked up with each other. This can be achieved only on the basis of agreements between the systems concerned. However, such agreements must comply with the competition rules laid down by the EEC Treaty. There is a need to stimulate private-sector initiatives, particularly on the part of credit institutions, for establishing trans-European networks. Without waiting for the achievement of Economic and Monetary Union it is opportune to give the public authorities, in particular the central banks, the possibility of taking part in these systems and of monitoring their smooth operation. This also leaves open the possibility of the European system of central banks playing a major role.

All things considered, the desire for greater integration of networks, which inevitably presupposes increased cooperation between the various parties, is limited by application of competition rules, which are vital to ensure that the benefits of liberalization are not offset by the establishment of agreements or new illegal monopolies. It is therefore desirable that a balance be struck between the two imperatives - integration and competition - so as to guarantee the emergence of the trans-European networks which the internal market needs.

5.4 Lack of an overall view at European level of the increase in demand and corresponding infrastructures

The Commission has, repeatedly and in a number of areas, insisted on the need for an overall view of the development of European infrastructures and, even further upstream, of the changing pattern of requirements. It is obliged, however, to conclude that infrastructures are still being designed and developed on the basis of information which only partially incorporates the European dimension.

This situation was stressed by virtually all the economic interests (notably UNICE, ERT, CLCA, FIEC) represented at the hearing of 8 October 1990, which regretted the absence of an overall view of infrastructure needs, particularly with regard to transport, at the level of the European continent.

In the telecommunications field, the Commission is setting up a forum for European ISDN users to increase demand and step up the pressure on operators.

The qualitative change brought about by the new dimensions of the Community market also make it necessary to redefine the frameworks within which infrastructures are designed, while respecting the subsidiarity principle.

(9) COM(90) 447 of 24 Oct. 1990

Historical Archives of the European Commission

(i) Better adapted and more efficient instruments of statistical measurement are needed, and this involves creating statistical information systems suitable in terms of methods, standardization and instruments of statistical measurement. These systems will have to count on trans-European telematics networks, and an attempt is being made to develop these. The Community's Statistical Office is the natural framework for coordinating these measures.

(ii) Account must be taken of the **major factors affecting the development of the Community area** resulting from completion of the internal market, as was done in the initial interim report presented by the Commission to the Council[4] prior to presentation of a final report at the end of 1991.

These attempts at achieving coherence are probably inadequate given the scale of changes induced by completion of the internal market and by the speed at which the process of integrating the European continent is proceeding.

## 5.5 Extent of financing problems

### 5.5.1 Conditions for private financing

The analyses carried out do not indicate that the constraint of the volume of finance available is a major obstacle to the creation of trans-European networks. The ongoing decompartmentalization of financial markets should help stimulate the mobilization of funds, and the financial groups are increasingly organized in such a way as to be able to provide finance on a trans-national basis. **It is the small number of large-scale and well-designed projects which is the main reason why so little in the way of private money has been mobilized.**

All the analyses show that the logic underlying trans-European networks is that of the market, since these networks exist to satisfy needs that have been expressed. **The fact that a project offers a satisfactory rate of return undoubtedly makes it easier to attract private finance.** But profitability should not always be understood in a strictly financial sense. Consideration should also be given to external factors, such as a project's more general positive repercussions for the areas concerned (reduction of isolation, decongestion of existing infrastructures, economic development of certain regions, location of economic activities, etc.). This will be all the more effective if the project is viewed in its entirety, and in particular in its overall Community context.

This approach must not, however, lead to the conclusion that no financing problems exist. This is because:

- the **risks are still high for the private sector** (long-term commitment, difficulty of evaluating the potential return, the cost and the duration of construction, macroeconomic parameters, complexity of the legal and administrative environment, political uncertainties);

- the financial networks are not always structured in such a way as to be able to cope easily with **trans-European projects**, particularly since they are generally **segmented on a national or regional basis**;

- the emergence of projects is often delayed, indeed completely shifted, by the **absence of feasibility studies** owing to a lack of funds for this type of study;

Historical Archive of the European Commission

- private-sector finance cannot be obtained in all cases, and public finance is therefore needed (potentially associated with a contribution from private capital):

  * where projects do not offer a sufficient rate of financial return, even though their socio-economic profitability is established; this might be the case anywhere in the Community, but it occurs more often in the peripheral regions, where the population is less dense and the distance from the Community's main economic centres constitutes a severe handicap, or

  * because it is impossible to make the user pay for the corresponding service (e.g. difficulty of introducing tolls in the most densely populated regions of the Community).

### 5.5.2 Current Community responses

The Community, through its own financial instruments (budget and loans), provides assistance for the execution of projects which are sometimes trans-European in nature even if they also serve other purposes such as regional development. The objective of cohesion within the Community, pursued by these instruments, would be served just as well by the financing of trans-European networks liable to reduce the isolation of regions vis-à-vis existing economic centres and to foster the development of economic activities.

Such assistance could be more effective if it formed a clear part of a Community network-creation policy. There have not, up to the present time, been any genuine outline plans for European networks in the various areas concerned would enable the Community to provide assistance in a more coherent fashion. The expected adoption of a master plan for high-speed railway links within the Community will, for the first time, provide a solid reference framework for Community financial assistance, as and when this is required. Nor is it any coincidence that a focusing of Community financial instruments on the establishment of this network is already apparent.

In this context, the supplementary nature of community resources should be recalled, given to reinforcing national and/or regional interventions which play traditionnally a significant rôle in the development of infrastructures.

In the specific area of telecommunications, the Community policy guidelines confirmed by the Council since 1986 have enabled finance to be granted coherently on the basis of a coordinated definition of Community priorities.

The following Community assistance is available:

(i) As regards the structural Funds, following their reform in 1988, the ERDF will spend a third of its allocated resources for the period 1988-93 on basic infrastructures, mainly in Objective 1 regions (chiefly Ireland, Greece, Portugal and Spain), included in the Community support frameworks and various Community initiatives, in particular Regen, Interreg, STAR, Télématique, Euroform etc..

Community assistance (ERDF grants) towards major transport and telecommunications infrastructures should amount to ECU 6.8 billion, with ECU 1.5 billion going to energy infrastructures (see figures in Annex 2);

(ii) The **Community budget** offers a number of other possibilities for the creation of trans-European networks, in particular

* in the **telecommunications sector**, with programmes such as CADDIA, INSIS, TEDIS and IMPACT, which are intended to strengthen trans-European cooperation between the parties involved (administrations, businesses);

* in the **transport sector**, for which the Council has recently adopted a multiannual programme (1990-92) with a projected budget of ECU 328 million to help finance a series of major European projects (studies or works) on the basis of grants or other appropriate means.

* in the **vocational training sector**, under the COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA in the field of **training for research by research**, thanks to the SCIENCE programme, and other research programmes with shared funding (DELTA providing for the development of new technologies applied to education and training).

* in the domain of **informing small and medium sized enterprises** through the Euro-Info-Centres and the Business Co-operation-NET.

(iii) the **Community loan instruments** which, for example, provide the following funds **in the field of information for small and medium enterprises** with the Euro-info-centres and the Business Cooperation-NET:

* The **European Investment Bank** lent over ECU 2 800 million in 1989 for projects of Community interest in the transport, telecommunications and energy sectors (see figures in Annex 3);

* The **ECSC loan** facilities can be deployed to finance infrastructures using steel, and this has recently enabled particularly the TGV-Atlantique and the Rhine-Main-Danube Canal to be financed, and the gas distribution network in Greece.

(IV) Moreover the PHARE programme favouring cooperation with Central Europe offers some possibility to develop networks.

## 6. ELEMENTS OF A COMMUNITY ACTION PROGRAMME: PRIORITY PROJECTS BY AREA CONCERNED, HORIZONTAL AND FINANCIAL MEASURES

### 6.1. Priority projects by area concerned

Most of the projects listed below have come a good way in the gestation process at the Commission and some of them already form the subject of decisions by the appropriate Community bodies. They may be at the stage of research and development, feasibility studies or implementation; the aim of all of them is to meet the concerns expressed in this report concerning the inadequacy of existing trans-European networks. Their degree of priority has been assessed on the basis of criteria set out in this Communication and in the light of the contributions of the Member States during the coordination work and the observations formulated by economic circles.

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1. Transport

Although the work carried out with a view to this communication revealed the interest in a global approach to all means of transport due to their complementary nature, the Community has only developed actions for certain infrastructures, despite the pressure from the Commission to go beyond such an approach. This explains the absence of any projects relating to ports or airports, taking into account the lack of decision by the Council on the proposal of the Commission seeking to extend the competences of the Community to these domains.However, discussions undertaken with the Member States show that the majority of them wish to develop such a joint effort in the perspective of a more global and multi-modal approach.In this context,it is particularily opportune to encourage the adoption of the programme of technological research and development in transport (EURET 1990-1993), aimed at optimizing the exploitation of transport and logistical networks (all modes of transport).

#### 6.1.1.1. Air transport

**The Commission considers that the solution to air traffic congestion will come about through decisions to unite the current control systems. The measures taken** by the ECAC in April 1990 and the creation, under the aegis of EUROCONTROL, of a single management centre for air traffic control, **are insufficient.** Even though the Commission will contribute to implementation of these measures it considers them only as a first step, insofar as they are limited to ensuring the compatibility of existing national systems. It intends promoting further studies to influence complementary decisions which should be taken before 1994.

- Studies on a unified system of air traffic control: participation in the EUROCONTROL PHARE programme and ATLAS study (R & D aiming to define a solution allowing the establishment of an integrated system using advanced telecommunications techniques -1990-1992).

#### 6.1.1.2. Road transport

(i) A Study will be carried out in the infrastructure Committee on the prospects for a Community motorway network by 2010 (1991);

(ii) Certain projects have already been identified as participating directly in the **interconnection of existing networks;** this is the case with the following projects which will be the subject of a Community financial subvention:

- **Road links across the Pyrenees**

* Toulouse-Madrid and Bordeaux-Valencia: construction of a tunnel under the Somport, ( commissioning in 1995).

* Toulouse-Barcelona via the Puymorens tunnel (commissioning in 1994).

- **The Bremner axis**

(iii) Other projects participate in the **opening up of peripheral regions** and their achievement will facilitate access by these regions to the benefits of the internal market:

Historical Archives of the European Commission

- Road link to Ireland: A5/A55 link between Crewe and Holyhead, in the United Kingdom

- Brindisi - Patras - Athens

- Lisbon - Madrid

(iv) Finally certain other projects should allow for **better connections with countries bordering the Community:**

- Road links in Scandinavia:

* Aalborg-Frederikshaven motorway
* Fehmarn links

- Athens-Evzoni-Yugoslavia

**6.1.1.3. Rail transport**

(i) Attention here is concentrated on the **high speed rail links** whose development envisages :

- High speed railway links (1990-2010):

* North: Paris-London-Brussels-Amsterdam-Cologne, with connections to other Member States

* South: Seville-Madrid-Barcelona-Lyon-Turin-Milan-Venice, and hence to Tarvisio and Trieste; Oporto-Lisbon-Madrid

Furthermore to give these links their full community dimension, it is opportune to proceed with:

- a study of the **15 key-links** proposed by the high level group on the high speed rail network(end 1991)

(ii) The following project is in the context of **dis-enclaving:**

- The Dublin-Holyhead-Crewe and Dublin-Belfast axes

**6.1.1.4. Combined transport**

- **The Brenner axis** (1990-2000)

- Implementation of the **Council resolution of 12 November 1990 on a European combined transport network** (establishment of a coherent pattern of lines and terminals) and submission of a report to the Council by 1 June 1991.

- This work which concentrates on the road and railway modes should be extended to inland waterway and maritime, and this in view of the interest expressed in maritime transport by Portugal, Ireland, Denmark, Greece, Spain, and Belgium.

- **Altering gauges** on the axes United Kingdom-Benelux-Italy and Germany-Spain-Portugal (1991-1992).

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1.5. Inland waterways

(i) The economic development of the existing networks lies in inter-connections,particularly in France(e.g. a study on the Seine - Nord link will be achieved in 1991) and in Germany (Mittelland kanal).

### 6.1.1.6. Sea shipping

The absence of political consensus ( cabotage, competence in matters of port infrastructure) to successfully carry through concerted actions at Community level hinders the examination of a more rational exploitation of surface transport networks. For example , the development of port infrastructures along the Atlantic and Mediteraneen coastlines could be studied in the perspective of the development of certain economies (e.g. Ireland).

- Improvement of links with Ireland.

- Study on the development of short sea shipping.

### 6.1.2. Telecommunications and telematic services.

Expanding telematics services depends largely on there being a favourable regulatory atmosphere and standards which will ensure interoperability (see measures still to be taken below). It is up to business to take advantage of this freer environment to create applications to meet existing needs. On the other hand, the authorities may stimulate a number of concrete applications permitting better management in Community affairs or in areas where the role of the authorities is preponderant. This is the context in which the Commission is advocating the following projects, falling into three categories: applications, services and R&D.

### 6.1.2.1. Applications

(a) Management of Community affairs

The abolition of financial, physical and technical frontiers entails new needs for exchanges of information between administrations and the economic operators to ensure efficient management of the frontierless area in a series of different domains.(10). This means putting in place thethe networks for telematic services necessary for the completion of the Internal Market, for example, information exchange systems between the institutions of the Community and in particular with the Member States in the context of the legislative process, procedures concerning, for example, state aids, notification systems (e.g. under Directive 83/189), early warning systems, etc.;information access systems (data banks, etc.).

Urgency requires that every administration concerned in the Member States and the Commission buckle down to this task immediately.

The domains adjudged to have priority in relation to the achievement of the frontier-free area are:

(10) COM(90) 473 of 5 Oct. 1990.

Archive of the European Commission

(i) in the customs and indirect taxation field:

The development of computer systems to meet customs and fiscal requirements is a crucial part of the single market implementation programme; They include communications networks to enable fileqs of data to be exchanged electronically between the Commission and the Member States, between Member States themselves, trader interfaces to enable data to be exchanged between national administrations and traders and central databases to provide customs and fiscal information for both administrations and traders.

Certain projects are already under way,but much remains to be done. The projects which follow are indispensible for 1.1 93 in the customs field:

* management of **TARIC** (common customs tariff): Considerable improvement of the data base to reflect the much wider user population. Replacement of the existing relatively simple interface system.

* setting up an advanced computer network for the management of TARIC, quota (contingents) control, binding tariff information, mutual assistance and exchange of information

* redevelopment of the **SCENT** project for electronic transmission of information concerning measures to combat fraud

* transit monitoring

* the system of export controls

Hitherto, very little attention has been paid to the development of **fiscal computer systems** at Community level. However Member States must, on the basis of orientations fixed by the Council in November 1990, take the necessary steps to allow for the exchange of computer based data by means of telecommunications and such systems willneed to be in place and operative by 1 January 1993. Thus there is an urgent requirement for :

* a telecommunications network to ensure rapid exchanges of information between national administrations for V.A.T. purposes.

* a control system for the transfer of goods subject to excise between warehouses.

* an intelligent system similar to or partof, the SCENT system for goods subject to indirect taxes to aid the suppression and detection of fraud.

(ii) in the veterinary and plant health field:

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) is aimed at setting up an intensive system for exchange of information between the Commission, national veterinary administrations and inspection units at frontier posts, in order to speed up imports of meat and meat products

* **ANIMO** (Animal Moves Management System) is a system for recording and monitoring all movements of livestock in the Community, in order to safeguard animal and public health. This is a very important management tool for veterinary departments and it requires a high degree of integration of all the administrations concerned, in a single system

Historical Archives of the European Commission

* **FYSAN** (system for plant health monitoring) is designed to monitor plant diseases in the Member States, in order to control them and improve Europe's plant health situation

(iii) free movement of persons

The European Council has requested the setting up of of a Convention on the exercise of controls at external frontiers of the Community. The implementation of this Convention will presuppose a significant exchange of information between the national administrations concerned . Up to the present, this requirement has appeared in the framework of the Schengen Agreement and there is being set in place , for this purpose, a specific system for information exchange, (SIS) a prototype for a European scale system. Even though the Community competence may not be formally recognised, the Commission, taking into account the expertise which it has acquired in the execution of its different programmes is ready to make its contribution to the setting up of these networks.

(iv) in the statistical field:

* Setting in place of infrastructures for the collection of stastistical data (projects STATEL and Stadium ) with the National Statistics Offices;

* Studies on procedures to be set in place in the Member States for the development and transmission of data on intra-community commerce(ex project COMEDI);

* Development of structures for the management, the diffusion and the coherence of reference information used in statistical systems (ex. statistical nomenclatures).

**Three existing programmes are being redefined** to allow for the most immrdiate requirements flowing from the removal of frontiers. They have provide asolid experience of collaboration between administrations concerned and have enabled the most immediate needs and problems to be identified. These are:

- **INSIS**( at the level of community instiutions and and Member States) which requires the re-inforcement of active participation of the administrations of the Member States;

- **CADDIA** which is directly linked to the management of the frontier free area in the fielfs of customs, agriculture and statistics;

- **TEDIS** whose second phase has just been adopted, offers economic operators ways of developing pan-European inter-sectoral EDIsystems directly concerning administrations , transport and financial services. The success of TEDIS with businesses is further evidence of the way in which administrations concerned in this area tend to lag behind.

(b) Improvement of road traffic management systems under the DRIVE programme:

The IRIS concept (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), developed by the DRIVE Infrastructure group in order to resolve the problems of road traffic , has already served as the basis for two concrete initiatives:

Historical Archives of the European Commission

(i) The PRIME project, launched in December 1989 by a number of European towns and designed to develop urban traffic management systems in order to reduce congestion and the danger of accidents): feasibility studies underway, pilot projects in 1991 and implementation from 1994. Financial feasibility to be studied in the light of socio-economic and environmental benefits.

(ii) The CORRIDOR project, launched in September 1990 and aimed at systems for managing intercity traffic (by way of priority in congested areas). Pilot projects planned for 1992, for implementation from 1994. Financial feasibility to be studied in the light of socio-economic and environmental benefits.

**(c) Trans-European payment systems**

On the basis of the orientations of the Commission feasibility studies to stimulate the setting-up, by the economic operators concerned, of trans-European networks in the field of payment systems, and interconnecting existing clearing centres (1991).

**(d) European electronic telephone directory**

Feasibility study (1991) on legal and technical aspects.

**(e) Support for the development of the information market**

Pilot projects (1990) for interconnecting information systems on road freight and integrating data bases concerning standards (IMPACT programme).

**6.1.2.2. Development of new services**

- **Development of an Integrated Services Digital Network** (ISDN) on the basis of the recommendation of the Council on the coordinated introduction of ISDN in the European Community. 18 countries of the CEPT including all of the Member States have now signed a Memorandum of Understanding aiming to set in place the first phase of the Council's recommendation between now and 1993 on the basis of European telecommunications standards developed by the ETSI.

- Definition of pilot projects on the basis of the results of the Forum of European users of the ISDN.

- Development of **mobile telecommunications** on the basis of the recommendations of the Council and the directives providing for the reservation of frequencies for cellular telephones(GSM), the digital cordless telephone(DECT) and radio-paging services(ERMES).

- Setting in place of **new telecommunication services by satellite** in conformity with the proposals contained in the Green Paper on satellite communications.

Historical Archive of the European Commission

6.1.2.3. Research and development

(i) Telematics systems of general interest

The framework programme for research and development (1990-1994) offers, in the context of the specific programme being discussed at the Council on telematic systems of general interest, the possibility of defining new requirements and technical problems, with solutions to these problems being sought and pilot projects implemented in the fields of administrative cooperation (European Nervous Systems), transport, training and medicine.

(ii) Management of transport

- Framework programme for research and development: **ATLAS** study and DRIVE programme;

- outside the Community framework (Eureka), development of the **PROMETHEUS** project.

(iii) Development of broadband links

- Carrying out the RACE programme to define reference scenarios, provide prestandardization and assess pilot applications (timescale 1995).

- Setting in place of the METRAN network (Managed European Transmission Network) in the frame of the Memorandum of Understanding of the CEPT in the course of adoption in the follow-up to the Commisions Communication on Electronic Highways.( COM (88)341).

6.1.3. Energy interconnections

It is for the economic operators concerned to define the projects and determine their economic viability. The Commission considers that a number of projects now being studied or under way are of great Community interest, either because their purpose is to extend an existing network to new Member States or because they help to reinforce security of supply and optimum operation of production capacities. At this stage two priority areas of application have been identified.

6.1.3.1. Electricity interconnections

- Ireland-United Kingdom (1995)
- Greece-Italy (1993)
- Reinforcing interconnections (1991-1995) between:
  * France and Spain-Portugal
  * France and Germany-Belgium-Italy-Switzerland
  * Italy and Austria-Switzerland
  * Germany and Netherlands-Denmark-Austria

- Reinforcing internal interconnections in Germany, France, Belgium and the Netherlands (1991-1995).

Historical Archive of the European Commission

### 6.1.3.2. Gas interconnections

- Introduction of natural gas in Greece (1993) and Portugal (1994)

- Interconnections Ireland-United Kingdom (1993), France-Spain-Portugal

- Midal projects between Emden and Ludwigshafen (Germany) and "Zeepipe" (Belgium), whose purpose is to open up new ways of bringing in Norwegian gas (1991-1993)

- Three projects in Germany to link up the new Länder (1991-1993)

- Interconnections Belgium/Germany, Germany/Denmark, Denmark/Norway ("Scanpipe") and United Kingdom/Continent

- Reinforcement of the Transmed gas pipeline (Italy-Tunisia, 1992)

- Interconnection Sardinia - Corsica and mainland Italy.
- Interconnection Spain-Morocco (1995).

### 6.1.4. Vocational training

Most of the projects below involve the use of telematics services. All the technological research and development actions provided for in the third framework programme for research and development (1990-1994) envisaging measures of accompaniament such as training actions of which certain will be carried out on networks. This applies particularly to the specific programme on Human Capital and Mobility.

### 6.1.4.1. Information exchange and data bases

The projects proposed are all for the improvement of exchanges of information at Community level, in order to ensure that training systems are transparent, that experience is made proper use of and methods improved. The links with telematics services are obvious.

- Expansion of the Eurydice network and its capacity to process information and transfer it between States.

- Setting up a similar network for vocational training systems, in liaison with CEDEFOP.

- Expansion of the EURYCLEE electronic network connecting initial and continuing training centres for exchange of information and data between teachers and pupils in all Community languages.

- Setting up national data base networks on training courses and high-level training or extending them to advanced technologies and research programmes.

- Organization of a directly accessible data base for public and private organizations on equivalence of vocational qualifications.

- Setting up a telematic network for exchanges and scholarships under the ERASMUS and COMETT programmes and on scholarships for researchers (a kind of "bursary bourse").

- Setting up a data base of requests for business partnerships under the various transnational training projects under the COMETT, EUROTECNET and FORCE programmes.

Historical Archives of the European Commission

6.1.4.2. Distance training

- Organizing a network of the dynamic centres of distance training which have emerged in the various Community training programmes.

- Carrying out joint and networked pilot projects, making full use of information and communication technologies.

- Expanding the transnational distance teaching and training systems which have been tried out in a particular sector of activity or a particular geographical area.

- Stimulating the development of television programmes on education and training.

6.2. Measures to accelerate the emergence of trans-European networks

6.2.1. Drawing up comprehensive schemes

This is a working approach applying to transport, telecommunications and energy.

It consists in bringing together the operators concerned in a network and working out the scheme of a network which is the most apropriate on a Community scale for all parties concerned, trying to identify difficulties likely to arise in setting up the network, both technically and as regards regulation and administration.

This may be accompanied by detailed studies of the problems identified, and in particular feasibility studies on the joint initiative of the States concerned and the Commission. Community financing of such studies is particularly justified in such cases.

6.2.2. Rapid introduction of the rules needed for the emergence of trans-European networks

Regulatory measures already proposed or about to be proposed are still necessary to ensure the development of transeuropean networks in satisfactory conditions.

All these measures are destined to to create a legal framework favour able at the same time to the provision of services, the creation of businesses and the free circulation of goods, conditions essential to the setting in place and operation of transeuropean networks.

The list of these measures is set out in annex 1 to this Communication.

6.2.3. Reinforcement of standardization programmes

If infrastructures are eventually to be integrated, then the requirements for European standardization are considerable. The task is already well in hand but should be reinforced by efforts on the part of all those concerned. The following consequences should be noted: the burden of work which should result from this for all the European standardisation bodies reinforces again the necessity to decentralise towards the associated standardisation bodies favouring pre-standardisation (cf. the example of

Historical Archives of the European Commission

the Edifact Board for EDI, or the AECMA for the aeronautic industry) with the full participation of the industrialists concerned; on the other hand the current budgetary constraints do not allow to consider possible supplementary finance. In all the fields involved, statistical standardization should also be strengthened (concepts, methods and definitions).

### 6.2.3.1. Transport

- Air transport

  * Establishment of technical specifications for air traffic control equipment and for access to public procurement.

- Rail transport

  * Standardization on the basis of the "new approach" Directive for equipment and infrastructures of the high-speed network.

- Combined transport

  * Standardization of containers.

  * Measures to be taken following the discussions in the high-level group (June 1991).

- Maritime transport

  * Standardisation to follow from the technical harmonisation directive to be proposed

### 6.2.3.2. Telecommunications and services.

The speedy development of technologies in this area requires rapid expansion of standardization and ongoing adaptation of programmes undertaken by European standardization bodies, and in particular ETSI. The following may serve as examples of standardization requirements:

- electronic mail: definition of the last technical specifications;

- Definition of a critical mass of EDI messages in conformity with the EDIFACT international standard.

- videotex:

  * definition of protocols for access to ISDN videotex

  * definition of second generation videotex standards;

- ISDN:

  * completion of standardization already under way

  * standards necessary to ensure migration of applications;

Historical Archive of the European Commission

- Satellites: to accelerate the work on standards by ETSI concerning satellite telecommunications equipment.

- mobile radio: stimulation of the drafting of appropriate standards for new mobile systems.

6.2.3.3.Customs and indirect taxation

Member States administrations are at various stages of customs and indirect tax systems development. This is a factor which makes it difficult to ensure the uniformity of treatment necessary for the achievement of the Single Market, and the measures necessary to ensure the uniform application by Member States of Community rules will be given high priority over the coming months. At the very least compability of systems must be ensured which implies that:

- an urgent study into the extent of this problem must be carried out and give recommendations for its resolution.

- standardised electronic messages for exchange of data must be developed using the EDIFACT standard.

- standardised codes must be developed for use by all the Member States.

- in the perspective of the development of exchanges with the EFTA and the states of central and eastern Europe, participation in the PHARE programme and in the negotiations in train is necessary to assure the required compatibility.

6.2.3.4. As regards Energy sectors

- Standards on equipment and product quality.

6.2.4 Granting a declaration of European interest

The advantages of a declaration of European interest emerged during contacts between the Commission and economic interest groups, particularly banks.

It could be granted according to a Community procedure to be defined, in well-defined limited cases, to a trans-European network or project forming part of a trans-European network, with a view to attracting potential investors.

The conditions would be strict so that only well-defined and economically viable projects, which contribute to the Community's development and which have been given the all-clear by independent feasibility and environmental impact studies, are targeted.

The potential consequences of such a declaration would be threefold: (i) the political uncertainty affecting any major infrastructure project, through the commitment it would require, would be reduced; (ii) access to financing would be facilitated, without involving any automatic financial contribution from the Community; (iii) investors would have some guarantee that the necessary administration coordination and cooperation would be supported at the highest level.

Historical Archives of the European Commission

The procedure for granting the declaration, and the ways in which consultation would be carried out, will have to be specified.

Such a declaration could apply to any type of trans-European network or project.

This approach has just achieved a concrete form, in the " declaration of European usefulness in the programme of action in the domain of transport infrastructures(1990-1992) adopted by the Council on 20 November 1990.

### 6.2.5. Integrated discussion of European infrastructure needs and trends with all interested parties

At the hearing on 8 October 1990, the main representatives of European industry deplored the absence of an integrated discussion of European infrastructure needs and trends.

This reflection should be taken on a continental in order to take into consideration the necessities for interconnections with the EFTA countries and the central and eastern European states, with whom numerous projects are in the course of development involving Community cooperation as well as their extension towards the mediterranean countries.

This reflection should allow:

- an analysis of the long-term trend in network requirements: this presupposes the availability of satisfactory statistics and sound forward-looking analyses;

- identification of the nature and optimum configuration of the networks to be created;

- involvement by all parties concerned in the practical establishment of these networks.

The organization to carry out this study should be independent of the political authorities and should be self-financing after a running-in period. It should be a forum for discussion in which all interested and representative parties (public authorities, users, manufacturers, consumers) could participate. It is particularly important to involve from the outset the reflections of the principal actors who will be directly linked to the use of transeuropean networks( e.g. for industries with a maritime interest, this means ship building, equipment manufacture, maritime carriers, port authorities, and those involved in other modes of transport and their loaders.).

Historical Archives of the European Commission

### 6.3. Potential financial assistance

Implementation and application of the horizontal measures referred to in the previous section should encourage the emergence of trans-European networks, the mobilization of private funds and the adjustment of financial flows.

As for public finance, and in particular from the Community, the following solutions should be considered as possible ways of helping resolve the three difficulties identified above: financing of feasibility studies; inadequate profitability with the possibility of a missing link in the financing chain; financing of trans-European projects in peripheral regions with a view to reducing the isolation of those regions and promoting cohesion.

### 6.3.1. Budgetary instruments

The Community could, in the frame of available budgetary resources and respecting the financial projections, accord to transeuropean networks a financial priority for:

- feasibility studies to be conducted with regard to projects of European interest associated with trans-European networks;
- loans for projects with only very long-term profitability;
- budgetary contributions to projects in the most appropriate form(direct support, interest rate subsidies etc.)

Furthermore, it is opportune to recall that the structural Funds contribute substantially to the realisation of this objective in the framework and the limits of their own missions.

The setting out of **new financial projections for the period after 1992** could provide the occasion for the **reinforcement of the priority character of the completion of transeuropean networks.**

### 6.3.3. Loan instruments of the EIB and ECSC

* The EIB is ready to continue and extend as widely as possible its contribution to the financing of trans-European networks, within the framework of the tasks conferred upon it by Article 130 of the EEC Treaty. This means that it is willing to participate, as in the past, in the financing proper of such projects, by helping mobilize financial interests. It also means that it could facilitate their emergence and development by means of appropriate initiatives, profiting from the EIB's experience, at the outset of preparatory studies or by helping to set up optimum financing arrangements. This could be done in close collaboration with the bodies concerned, in particular the Commission.

* ECSC loans could also be resorted to finance trans-European networks, subject to the limitations on them.

Historical Archives of the European Commission

## CONCLUSIONS

The programme presented by the Commission requires a permanent follow-up by the Commission and the Council. It also requires precise policy orientations from the latter and as a first step the adoption of a programme of action. In view of this the Commission proposes that the Council adopt the draft resolution attached , and in application of this resolution request the Commission to submit the necessary proposals and to report to it regularly on the evolution of the work.

## ANNEX 1 : ESTABLISHING THE REGULATORY FRAMEWORK

### 1. General measures

Some measures apply to more than one field:

- implementation of Directives on the award of public procurement contracts, especially in telecommunications, transport and energy;
- presentation and adoption of the Directive on data protection;
- proposals on the contractual and legal validity of electronic messages;
- adoption of the European Company Statute.
- proposal for a Council Directive concerning arrangements for the taking into account by enterprises of the losses of the permanent establishments and subsidiaries situated in Member States.

### 2. Transport

(i) The majority of regulations in this domain aim at the establishment of the cabotage regime which should be introduced for all modes( road transport of freight and passengers, combined transport, inland waterway and maritime transport). The measures have been tabled at the Council and should be adopted as soon as possible;

(ii) Measures of a technical nature are envisaged to ensure interoperability, particularly for:

- transport by rail

  * A "new approach" directive is to be proposed by the Commission concerning essential requirements (e.g. safety, environment ) in order to ensure the compability of technologies and infrastructures with trains operating on the high speed links.

- maritime transport

  * Proposal for a technical harmonisation directive for equipment for ships.(cf.COM(89)266).(11)

(iii) The proposals concerning the setting up of a community concertation in the areas of infrastructures for air transport and maritime transport (12) should be adopted.

### 3. Telecommunications

- Drafting and adoption of Directives in application of the Directive ONP of 28 June 1990 particularly in the following domains:
  - . leased lines
  - . transmission of data by circuit or packet switching integrated services digital network
  - . voice telephony services
  - . telex services
  - . mobile services where necessary
  - . subject to further study, new types of access to these networks and access to broad band networks.

---

(11) COM(89) 266
(12) COM(88) 577 of 16 Jan. 1989.

Historical Archives of the European Commission

- Harmonisation of procedures for declaration and authorisation to provide services on the public telecommunication networks, with a view to establishing the conditions in which mutual recognition of declarations and authorisations will be assured.

- Initial drafting of rules on mobile radio communications.

- Drafting and adoption of the measures referred to in the Green Paper of 14 November 1990 on satellite telecommunications, particularly in the following domains:

  . the mutual recognition of type approvals for satellite communication terminals
  . the mutual recognition of authorisation for networks of uni- and bi-directional satellites
  . harmonisation of the conditions relating to the provision of an open network for connection of satellite terminal networks
  . harmonisation of future techniques already identified for transmission and diffusion by satellite to the general public.

**4. Energy**

- Genuine implementation of Directives on transit.

- Completing consideration on third party access to networks.

- Studies and proposals on administrative and legal obstacles to the establishment of interconnections.

- Concertation procedures on optimal management of networks.

Historical Archives of the European Commission

# COMMUNITY ASSISTANCE IN FAVOUR OF MAIN BASIC INFRASTRUCTURES

## COMMUNITY SUPPORT FRAMEWORKS (CSF) IN OBJECTIVE No. 1 REGIONS (1989-93) (IN MILLIONS ECU )

| | TRANSPORT INFRASTRUCTURES | | | | | TELECOM + STAR INFRASTRUCTURES | ENERGY INFRASTRUCTURES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ROADS MOTORWAYS | RAIL | PORTS | AIRPORTS | OTHER | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611.7 | 1016 | 253.7 | 221.6 | 232 | 1128.2 | 1702.1 |

Historical Archives of the European Commission

Financing by the EIB (individual loans and credits on global loans) within the Community , in favour of networks with a European interest. (1)

(Amounts in millions ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Networks of Community Interest | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transport | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| * Rail | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| * Road | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| * Port infrastructures | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| * Airport infrastructures | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| * Intermodal centres | | 83.1 | 16.4 |
| * Urban transport | | 35.5 | 35.5 |
| Telecommunications | 269.8 | 1568.4 | 817.0 |
| Transport and energy distribution | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Total Networks | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transport | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| * Rail | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| * Road | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| * Port infrastructures | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| * Airport infrastructures | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| * Intermodal centres | | 83.2 | 16.4 |
| * Urban transport | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| * Other | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Telecommunications | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transport and energy distribution | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total activity within the Community | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) Not including 578 million for networks located in Yougoslavia:

- transport of electricity: 92 million
- railway lines : 124.3 million
- motorway : 361.7 million

Historical Archives of the European Commission

## DRAFT COUNCIL RESOLUTION ON TRANSEUROPEAN NETWORKS

**THE COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES,**

Having regard to the Treaty establishing the European Economic Community

Whereas the European Council (Strasbourg in December 1989 and Dublin in 1990) requested that guidelines on trans-European networks should be adopted by the end of 1990 and that in its Resolution of 22 January 1990 * the Council asked the Commission to submit a work programme and proposals for appropriate measures by the same deadline;

Whereas the establishment of an area without frontiers and the free movement of persons, goods and services necessitate trans-European networks for transport, telecommunications, energy and vocational training in order that full advantage can be taken of the beneficial effects of the Single Market;

Whereas the completion of trans-European networks linking peripheral regions to the centre of the Community will contribute to the economic and social cohesion within the Community;

Whereas trans-European networks should also be set up with a view to the harmonious development of relations between the Community and the EFTA countries and those of Central and Eastern Europe, and taking into account their extension to the mediterranean countries;

Whereas the study carried out by the Commission in 1990 with the aid of the Member States and economic operators has shown the deficiencies in existing networks and the necessity for wider consultation on the creation of networks in the future;

Whereas the reasons for these deficiencies have been identified and that they should be eliminated by taking the appropriate measures such as proposed by the Commission in the form of a Community action programme;

Whereas it is proper for the Council to adopt this programme;

Whereas it is for the Commission to present the complementary proposals necessary for the implementation of this programme;

Whereas the Community action programme thus adopted should be the subject of an annual report by the Commission with regard to its implementation;

**HEREBY ADOPTS THIS RESOLUTION**

1. The Council affirms that, **in view of the assessment undertaken by the Commission** in its report, the completion of an area without internal frontiers, as required by Article 8A of the EC Treaty, should be accompanied by the establishment of genuine trans-European networks, that is, interconnected and interoperable networks in the fields of transport, telecommunications, energy and vocational training, for the benefit of citizens, enterprises and administrations.

---

* OJ C 27/8 6.2.1990

Historical Archives of the European Commission

2. The Council considers that the present deficiencies justify the **immediate implementation of a priority action programme**. Cosequently, it adopts the programme proposed by the Commission which centres on three complementary and indissociable elements: **priority projects** chosen in relation to their contribution to the functioning of the internal market and to the reinforcement of economic and social cohesion, **general measures** intended to facilitate the development, the completion and the optimum exploitation of trans-European networks, and **financial measures**.

3. With regard to **priority projects** and without prejudice to the work in progress or which has been decided, the Council invites the Commission to submit complementary proposals for the implementation of these projects and insists in particular, in view of the completion of the Internal Market, on the following principles.

3.1. In the **transport** field, the Council considers that the proper functioning of the market for transport requires a **multi-modes approach covering all the modes of transport** allowing the optimal use of infrastructures and at the same time contributing to the reinforcement of the protection of the environment. It invites the Commission to pursue its work in the different sectors identified in its Communication;

3.2. In the field of **telecommunications and telematic services**, it invites the Commission **before mid-1991, to take initiatives allowing the setting in place of telematic service networks needed for the operation of the Internal Market,** in particular through the interconnection of the information systems of the public administrations concerned; furthermore it invites the Commission to ensure, within a short period, the implementation of the specific programme of research on telematic systems of general interest, after its adoption, in order to improve the efficiency of the networks of telematic services.

3.3 In the **energy** field, in view of completing the internal market, with the prospect of a European Charter for Energy, it invites the Commission to examine with interested parties **how the interconnections can be better developed and exploited** on a continental level to ensure the optimal use of capacities of production and to reinforce the Community's security of supply;

3.4. In the field of **vocational training**, it invites the Commission to promote with the Member States and interested parties the **interconnection of the different existing networks between all the bodies involved** in vocational training in order to produce all their multiplier effects throughout the Community and other European countries.

4. With regard to the **measures of a general nature**, and whilst respecting the principle of subsidiarity, the Council wishes such measures to contribute to the creation of a favourable environment for the establishment of trans-European networks by all interested operators.

4.1. The Council considers that the **necessary regulatory measures**, listed by the Commission in the annex to its Communication, **to ensure the inter-operability of networks and the provision of trans-European services** must be adopted and implemented without delay or be proposed by the Commission as soon as possible.

Historical Archives of the European Commission

4.2. The Council invites the Commission, in close cooperation with all interested parties, to proceed to:

- establish on a regular basis, in the most appropriate form, **comprehensive schemes for trans-European networks** in the fields of transport, telecommunications and energy;

- establish an **annual programme of European standardisation** necessary for ensuring the inter-operability of networks and having the effect of preventing the production of new diverging national standards;

- **collect data necessary to evaluate the needs of networks** and the technical and financial difficulties affecting their development with a view to supporting the above-mentioned work.

- establish **feasibility studies** allowing the identification of projects of European interest;

4.3. The Council gives a favourable welcome to the principle of **a declaration of European interest** and invites the Commission to make proposals to it for the establishment of a Community procedure which would permit such a declaration to be accorded to specific projects.

5. With regard to **financial measures**, the Council considers that the projects must be profitable and recalls that it intends **to favour private financing** by creating the most favourable conditions for the development, the completion and the exploitation of the trans-European networks. It considers, however, that **public intervention is vital** in a certain number of cases identified by the Commission. These Community interventions are of an additional nature. This does not prevent the Commission from granting, in the framework of available budgets and respecting financial perspectives, a **financing priority to trans-European networks**. This **priority nature could be reinforced** when establishing new financial perspectives for the period after 1992.

6. It invites the Commission to :

6.1 table to it **appropriate proposals in 1991** for the achievement of the afore-mentioned requests

6.2 submit to it an **annual report** on the implementation of trans-European networks.

Historical Archives of the European Commission

## GLOSSARY

AECMA - European Association of Manufacturers of Aeronautical Equipment.

AIM - Advanced Informatics in Medicine in Europe

ANIMO - Animal Moves Management System

ASB - Associated Standardisation Bodies

ATLAS - Air Traffic Control/Air Land System

CADDIA - Cooperation on Automation of Data and Documentation of Imports/Exports and Agriculture

CEDEFOP - European Centre for the Development of Vocational Training

CEPT - European Conference of Post and Telecommunications Administrations.

CLCA - Liaison Committee of Motor Vehicle Manufacturers

COMETT - Action Programme of the Community in Education and Training for Technology

CORRIDOR Cooperation on Regional Road Informatics by Demonstration on Real Sites

CSCE - Conference on Security and Cooperation in Europe

DECT - Digital Cordless Telephone Project

DELTA - Developing European Learning through Technological Advance

DRIVE - Dedicated Road Infrastructure for Vehicle safety in Europe

ECAC - European Civil Aviation Conference

ECSC - European Coal and Steel Community

EDI - Electronic Data Interchange

EDIFACT - Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport

EFTA - European Free Trade Assocation, Geneva

EIB - European Investment Bank

ENS - European Nervous Systems

Historical Archives of the European Commission

ERASMUS - European Community Action Scheme for Mobility of University Students

ERDF - European Regional Development Fund

ERMES - European Radio Messaging System

ERT - European Round Table (Industrial concerns)

ETSI - European Telecommunications Standards Institute

EUREKA - European Research Coordination Agency

EURET - Specific research and technological development programme in the field of transport (1990-93)

EUROCONTROL European Air Traffic Control Organisation

EUROTECNET European Technical Network

EURYCLEE - Network of national information centres on new information technologies and education in the Member States of the European Community

EURYDICE - Education Information Network in the European Community

FIEC - European Construction Industries Federation

FORCE - Continuing Vocational Training

FYSAN - System for Plant Health Monitoring

GSM - Cellular Telephones Project

IMPACT - Information Market Policy Actions

INSIS - Interinstitutional Integrated Services Information System

INTERREG Community Initiatives Concerning Border Areas

IRIS - Integrated Road Safety, Information and Navigation System

ISDN - Integrated Services Digital Network

LINGUA - Promotion of the Teaching and Learning of Foreign Languages in the EC

METRAN - Managed European Transmission Networks
ONP - Open Network Provision

PCRD - Framework Programme on Research and Development

Historical Archives of the European Commission

PETRA - Action programme for the training and preparation of young people for adult and working life.

PHARE - Poland and Hungary Aid to Economic Recovery

PHARE - Eurocontrol project on linking ground based control and on board flight management systems.

POLIS - Promoting Operational Links with Integrated Services (through road transport informatics between European cities)

PRISMA - Community initiative concerning the improvement in tendering for services by businesses in Objective 1 regions (ERDF)

PROMETHEUS Programme for a European Traffic System with Highest Efficiency and Unprecedented Safety

RACE - Research and development programme on Advanced Communications technologies for Europe.

REGEN - Community initiative aimed at improvement of energy infrastructures in the peripheral regions

SCENT - System Customs Enforcement Network

SCIENCE - Plan to stimulate the international cooperation and interchange needed by European research scientists.

SHIFT - System for Animal Health Inspection at Frontier Posts

SIS - Specific Infomation Exchange System (Schengen Agreement)

STAR - Special Telecommunications Actions for Regional Development

TARIC - Customs Integrated Tariff

TEDIS - Trade Electronic Data Information Systems

TELEMATIQUE Community initiative concerning the development and improvement of services provided on telecommunications networks in ERDF Objective 1 regions.

UNICE - Union of Industrial and Employers Confederations of Europe

VSAT - Very Small Aperture Terminals

Historical Archives of the European Commission

ISSN 0254-1475

COM(90) 585 final

# DOCUMENTS

**EN** **15**

Historical Archives of the European Commission

Catalogue number : CB-CO-90-661-EN-C
ISBN 92-77-67655-8

| PRICE | 1 - 30 pages: 3.50 ECU | per additional 10 pages: 1.25 ECU |
|---|---|---|

Office for Official Publications of the European Communities
L-2985 Luxembourg

# KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM (90) 585 endelig udg.

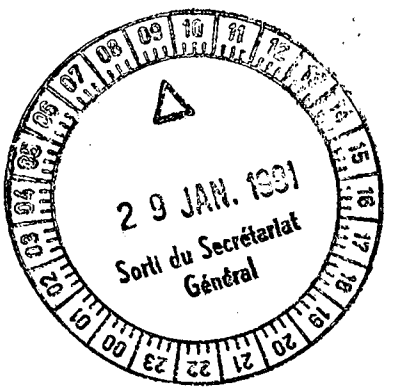
Bruxelles, den 23. januar 1991

Historical Archives of the European Commission

## MOD TRANSEUROPÆISKE NET

### EF'S HANDLINGSPROGRAM

**Meddelelse til Rådet og Parlamentet fra Kommissionen**



INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

Indledning ..... 3

**1. RAMMERNE ..... 4**

1.1. Kommissionens mandag ..... 4

1.2. Gennemførelse af Rådets resolution ..... 5

**2. EF-RAMMERNES BIDRAG ..... 5**

2.1. Etableringen af et område uden indre grænser gør kravet om transeuropæiske net presserende ..... 5

2.2. Problemer i forbindelse med ansvarsfordelingen ..... 6

2.3. EF's bidrag ..... 7

**3. DE GEOGRAFISKE FORHOLD OG DE TRANSEUROPÆISKE NET**

3.1. De geografiske forhold

3.2. De transeuropæiske net

**4. MILJØHENSYN I FORBINDELSE MED DEN FYSISKE ..... 9 INFRASTRUKTUR**

**5. HINDRINGER FOR ETABLERINGEN AF TRANSEUROPÆISKE NET.. 10**

5.1. Samdrift på tværs af grænserne ..... 10

5.2. Lovmiljø ..... 12

5.3. Det konkurrencemæssige aspekt ..... 13

5.4. Mangelen på et helhedssyn på europæisk plan på udviklingen i efterspørgselen og den tilsvarende infrastruktur ..... 14

5.5. Finansieringsproblemer ..... 15

**6. INDHOLDET AF ET EF-AKTIONSPROGRAM: PRIORITEREDE ..... 17 PROJEKTER PÅ DE ENKELTE OMRÅDER, HORISONTALE OG FINANSIELLE FORANSTALTNINGER**

6.1. Prioriterede projekter på de enkelte områder ..... 17

6.2. Foranstaltninger, der kan fremskynde etableringen af europæiske net ..... 26

6.3. Potentielle finansielle interventioner ..... 29

Bilag 1: Etablering af de lovgivningsmæssige rammer

Bilag 2: EFRU-interventioner

Bilag 3: EIB-interventioner

Udkast til Rådets resolution

Ordliste

Historical Archives of the European Commission

# MOD TRANSEUROPÆISKE NET

# EF'S HANDLINGSPROGRAM

## INDLEDNING

Det indre marked, som er under gennemførelsen på grundlag af retningslinjerne i Hvidbogen fra juni 1985 og bestemmelserne i Fællesakten, vil kunne indfri løfterne om økonomiske og sociale fordele, såfremt den fri omsætning af varer og tjenesteydelser og den fri bevægelighed for kapital og personer inden for et område uden indre grænser er baseret på virkeligt transeuropæiske net (fysisk infrastruktur, tjenesteydelser og lovbestemmelser).

Dette krav gør sig særligt gældende på **fire områder, nemlig transport, telekommunikation, energi og erhvervsuddannelse.** De forberedelser, der er sket i medlemsstaterne i løbet af 1990, har stort set bekræftet, at utilstrækkelige transeuropæiske net er årsag til akutte problemer. Den hidtil eneste høring af erhvervslivet i oktober fjernede i øvrigt al tvivl i denne henseende. Deltagerne fandt samstemmende, at fordelene ved det store marked i lige høj grad afhang af, at der var skabt et gunstigt lovklima og stillet infrastruktur og tjenester til rådighed for en reel fri omsætning og bevægelighed.

Kommissionen sendte allerede i juli 1990 (1) Rådet en situationsrapport. **Den kan i dag forelægge en meddelelse i form af et handlingsprogram med henblik på etablering af transeuropæiske infrastrukturnet.**

Denne meddelelse er foranlediget af ønsker, der kom til udtryk på Det Europæiske Råds møder i Strasbourg i december 1989 og i Dublin i juni 1990 samt i Rådets resolution af 22. januar 1990 (2).

Efter en gennemgang (i) af begrundelserne for at prioritere etableringen af transeuropæiske net, (ii) af de kriterier, der har dannet grundlag for en påvisning af manglerne ved infrastrukturen, (iii) af de miljøhensyn, der skal tages, (iv) af de vigtigste hindringer for etableringen af transeuropæiske net, samt af (v) de finansielle muligheder og begrænsninger fremsættes der i meddelelsen forslag til:

- et handlingsprogram vedrørende gennemførelsen af projekter eller etableringen af net, vedtagelsen af retningslinjer for finansieringen, samt en række generelle foranstaltninger med henblik på at fremme etableringen af transeuropæiske net
- et udkast til Rådets resolution om vedtagelse af handlingsprogrammet.

---

1) KOM(90) 310 af 19.7.1990.
2) EFt nr. C 27 af 6.2.1990.

Historical Archives of the European Commission

# 1. RAMMERNE

## 1.1. Kommissionens mandat

Der er allerede flere af EF's instanser, der har peget på, at der snarest bør forhandles om et prioriteret handlingsprogram.

1.1.1. Efter drøftelserne på ministerplan i andet halvår 1989 markerede Det Europæiske Råd på møderne i december 1989 og juni 1990, at spørgsmålet om net af betydning for EF blev prioriteret højt, og udstak følgende retningslinjer:

> **"Der bør lægges særlig vægt på at udvikle og sammenkæde de transeuropæiske net, navnlig i forbindelse med kontrol med luftrummet, forbindelserne mellem de store byområder i Fællesskabet ved hjælp af bredbåndsnet til telekommunikation, de mest effektive landbaserede forbindelser og energidistribution. Det Europæiske Råd opfordrer Kommissionen til at foreslå passende foranstaltninger under hensyntagen til muligheden for at udvide disse aktioner til at omfatte hele Fællesskabet, idet opmærksomheden især skal være henledt på yderområdernes situation i forbindelse med den økonomiske og sociale samhørighed."**

Det Europæiske Råd henviste til disse konklusioner på mødet i Dublin 26. juni 1990, hvor det udtrykte ønske om, at **"der vedtages retningslinjer inden årets udgang".**

1.1.2. Kommissionen vedtog allerede i **december 1989** en meddelelse til Rådet om "tværeuropæiske net: målsætninger og anvendelsesområder" (3), hvori der blev peget på problemerne i forbindelse med tilpasningen af infrastrukturen ved gennemførelsen af det indre marked og givet udtryk for, at **"der bør lægges særlig vægt på at etablere net, specielt inden for transport, energi, telekommunikation og uddannelse, og på at tilgodese behovene for, at disse net kan sammenkobles og fungere sammen".**

På grundlag af såvel konklusionerne af Det Europæiske Råd som Kommissionens meddelelse opfordrede **Rådet** i januar 1990 Kommissionen til at fremsætte forslag på de nævnte fire områder og

> **"inden udgangen af 1990 at forelægge det et arbejdsprogram og forslag til passende foranstaltninger under hensyntagen til muligheden for at udvide disse aktioner til at omfatte hele Fællesskabet og med forbehold af arbejdsfordelingen i Rådet i dets forskellige sammensætninger. Kommissionen forelægger en første situationsrapport i løbet af første halvår 1990."**

---

3) KOM(89) 643 af 18.12.1989.

Historical Archives of the European Commission

### 1.2. Gennemførelse af Rådets resolution

**I hele 1990 har Kommissionen støttet sig til tre kilder, der har forsynet den med oplysninger og fremsat kommentarer, og der er bl.a. på grundlag af situationsrapporten fra juli 1990 foretaget en vurdering af de fire områder:**

- i en gruppe bestående af **medlemsstaternes** repræsentanter, der er oprettet efter Rådets ønske. Denne gruppe har på Kommissionens initiativ holdt seks møder. De nationale koordinatorer har som oftest støttet sig til skriftlige bidrag, som har vist sig meget nyttige under arbejdsprocessen og ved fastlæggelsen af prioriteringen (det gælder navnlig Frankrig, Det Forenede Kongerige, Spanien, Grækenland, Portugal, Irland, Nederlandene og Danmark).

- i **de berørte erhvervskredse**, dvs. hovedsagelig de europæiske organisationer, der repræsenterer de industrier og organer, der er de transeuropæiske nets kunder og leverandører af varer eller tjenester. Høringen af disse har fundet sted i årets løb og under en uformel høring 8. oktober 1990 i overværelse af Kommissionens tjenestegrene og de nationale koordinatorer.

- i **særlige EF-fora** for så vidt angår etableringen og forbedringen af transeuropæiske net; der er tale om afgørelser, der allerede er truffet eller under behandling i Rådet på de forskellige betragtede områder for at tage hensyn de foranstaltninger, der er iværksat eller under iværksættelse og undgå enhver form for overlapning.

## 2. EF-RAMMERNES BIDRAG

**Under en vurdering af infrastrukturerne med henblik på at etablere et område uden indre grænser må der nødvendigvis tages hensyn til dette indre markeds behov for så vidt angår net. EF's vurdering af disse behov kan ikke blot bestå i en sammenlægning af de nationale behov, vurderet på et nationalt grundlag. Efter subsidiaritetsprincippet, der skal anvendes ved vurderingen af et projekts betydning for EF, skal alle, der er involveret i udformningen og etableringen af infrastruktur og tjenesteydelser, tage hensyn til EF-dimensionen, hvilket ofte vil tale for de pågældende foranstaltninger. Dette er i overensstemmelse med retningslinjerne i den foreløbige oversigt "Europa år 2000: Fremtidsudsigterne for udviklingen af Fællesskabets område" (4),** som pegede på, at presset på et opdelt og skrøbeligt europæisk område ville øges, og at der var behov for en fast referenceramme, der kan give "oplysninger om, hvad der sker på Fællesskabets område som helhed".

### 2.1. Etableringen af et område uden indre grænser gør kravet om transeuropæiske net presserende

I Hvidbogen fra juni 1985 fremsættes der på basis af fire grundlæggende friheder forslag om en global, afbalanceret indsats i alle de berørte sektorer. Det erkendes nu, at **de økonomiske virkninger af gennemførelsen af disse friheder i praksis i høj grad er afhængig af, at der findes net, der letter kommunikationen og mindsker afstandene inden for EF og dermed skaber større samhørighed.** Snævrere indbyrdes forbindelse mellem alle dele af EF sikrer, at de i så vidt omfang som muligt vil kunne deltage

---

4) KOM(90) 544 af 16.11.1990.

Archive Document © European Commission

i den nye EF-dimension og få del i de forventede fordele ved ophævelsen af grænserne.

Yderligere grunde til at fremme etableringen af sådanne net er:

- Den stigning, der forventes og til dels allerede har fundet sted i samhandelen inden for EF efter ophævelsen af alle fysiske, tekniske og snart afgiftsmæssige hindringer (**volumeneffekten**)
- Nødvendigheden af at sammenkoble de eksisterende infrastrukturer og tjenester, så de bringes i overensstemmelse med markedets nye dimension (**kravet om samdrift**)
- De skærpede kvalitetskrav, der stilles til ydelserne i hele det europæiske område (**kvalitetskravet**)
- Nødvendigheden af at sammenknytte EF's forskellige dele (**samhørighedseffekten**).

## 2.2. Problemer i forbindelse med ansvarsfordelingen

### 2.2.1. Myndighedernes rolle

Planlægningen og udviklingen af infrastruktur og tjenester har af historiske grunde traditionelt være gennemført på nationalt eller regionalt plan. Dette har medført en fragmentering af nettene set fra et EF-synspunkt. Med indførelsen af det indre marked skal nettene ses i en større sammenhæng, nemlig dels EF og dels hele det europæiske kontinent. Den integration af nettene, der skal gennemføres i den nye sammenhæng, forudsætter, at der på hvert enkelt beslutningsniveau (lokalt, regionalt, nationalt og inden for EF) tages hensyn til de andre niveauer, når projekternes karakter gør det hensigtsmæssigt. **Dette betyder, at der skal ske en øget samordning mellem beslutningstagerne på de forskellige politiske niveauer.** Det skal undersøges, inden for hvilke rammer en sådan samordning bedst kan finde sted.

### 2.2.2. De økonomiske aktørers ansvar

Myndighederne spiller ganske vist en temmelig vigtig rolle i planlægningen og ofte også i etableringen af nettene, navnlig inden for transport og uddannelse, men de økonomiske aktører får stigende betydning for iværksættelsen og gennemførelsen af nye projekter. Den stigende diversificering af udbuddet, der er et resultat af den teknologiske udvikling, bevirker, at de økonomiske aktørers betydning stiger. Denne er imidlertid snævert knyttet sammen med udviklingen af de tilsvarende markeder og forudsætter dermed en øget brugerdeltagelse. Udviklingen af brugerbetaling, hvor brugeren er villig til at betale for de kvalitetsydelser, han modtager, skulle forstærke denne tendens og dermed lette privat finansiering af nettene.

Sagt på en anden måde **afhænger etableringen af transeuropæiske net af såvel initiativer, der træffes af uafhængige økonomiske aktører, som af myndighedernes foranstaltninger. Ofte vil der være tale om et partnerskab mellem dem.**

Historical Archive of the European Commission

### 2.3. EF's bidrag

**Der vil være flere fordele forbundet med at behandle problemerne omkrig nettene på EF-plan.** Det fremgår af en undersøgelse blandt de økonomiske aktører, at de ikke hidtil er udnyttet tilstrækkeligt. EF kan

- på grundlag af en global approach lette udpegningen af eksisterende eller planlagte projekter af betydning for EF
- fremme en optimal udnyttelse af de eksisterende net
- fremme vedtagelsen af de standarder, der er forudsætningen for samdrift af nettene
- fremme den fælles præsentation af transnationale projekter
- opmuntre til, at der udarbejdes vejledende planer som led i en mellem- og langfristet strategi for udvikling af nettene og optimering af udnyttelsen af det europæiske område
- etablering af den nødvendige ligevægt mellem EF's centrum og yderområder for at skabe økonomisk og social sammenhæng
- opgøre nettenes økonomiske værdi for de områder, de gennemskærer
- indføre, at der under rentabilitetsanalysen af projekter tages hensyn til deres betydning for hele EF
- tilbyde rammer for samordning af de statistikker, der skal anvendes ved vurdering af netbehovene
- påse, at EF-nettene ses fra en europæisk synsvinkel, der også omfatter EFTA-landene og Østeuropa, og at der tages hensyn til udvidelserne i retning mod tredjelande i middelhavsområdet
- fremme nye områder for samarbejde mellem regioner i forskellige medlemsstater og mellem forskellige industrigrene
- bistå med eller supplere finansieringen af projekter af betydning for EF ved hjælp af de instrumenter, der står til EF's rådighed.

## 3. DE GEOGRAFISKE FORHOLD OG DE TRANSEUROPÆISKE NET

### 3.1. De geografiske forhold

Den højst prioriterede opgave er at sætte nettene i EF i stand til at imødekomme den hastige vækst i samhandelen inden for EF, der vil være - og til dels allerede er - et resultat af gennemførelsen af det indre marked. **Dette får i første omgang betydning for infrastrukturen inden for EF.** Der skal således etableres **bedre ligevægt mellem centret og yderområderne**, der også skal have fordel af det indre marked. Et mere vidtstrakt og bedre sammenknyttet net vil skabe sammenhæng, hvilket vil begunstige såvel yderområderne som de centrale områder i EF.

Historical archive of the European Commission

Spørgsmålet om transeuropæiske net rækker imidlertid videre end EF. **Det skal tages i betragtning, at hele det europæiske kontinent skal integreres:**

- Principperne om fri bevægelighed, der efter afslutningen af de igangværende forhandlinger formentlig også skal gælde for **EFTA-landene,** giver EF-projekterne en ekstra dimension. Set fra dette synspunkt skal der lægges større vægt på de presserende problemer i forbindelse med **transittrafikken gennem Østrig og Schweiz** inden for energi og transport.

- Den seneste tids udvikling i de **central- og østeuropæiske lande**, der har givet sig udslag i stadigt mere ambitiøse aftaler, berettiger, at disse landes enorme behov for infrastruktur og tjenester dækkes under hensyntagen til mulighederne for en integrerering med EF og EFTA-landene. Kommissionens seneste retningslinjer for projektet "et europæisk energi-charter", der blev indledt ved den nederlandske premierministers memorandum under Det Europæiske Råds møde i Dublin og videreudviklet på det nylige CSCE-topmøde i Paris, indgår heri. Endvidere er Jugoslavien af særlig betydning i sin egenskab af gennemgangsland for transport og energi.

I øvrigt skal der med henblik på at udvikle forbindelserne med **middelhavslandene** udføres forskning med det formål at sikre en højere grad af samdrift af nettene, navnlig inden for energi og telekommunikation.

### 3.2. De transeuropæiske net

Der skal fra EF's side lægges større vægt på en række vigtige aspekter af nettene under hensyntagen til alle netdelene, dvs. forbindelseslinjerne og knudepunkterne, de ydelser, infrastrukturen anvendes til, og miljøbestemmelserne. De mangler, der har vist sig at være, peger henimod en **udvikling af de transeuropæiske net**, der skal være **koncentreret om fire hovedpunkter**.

#### 3.2.1. Bedre udnyttelse af de eksisterende transeuropæiske net

De eksisterende nationale net er ikke udviklet med henblik på en betydelig samhandel mellem medlemsstaterne, hvilket medfører dels utilstrækkelige sammenkoblinger og dels eksistensen af regler, der virker hindrende på samhandelen.

* En videreudvikling af samhandelen inden for EF forudsætter således, at **manglerne i de eksisterende net udbedres, og at flaskehalsene fjernes.** De eksisterende net skal sammenkobles, eller der skal etableres nye net.

* Skal nettene udnyttes optimalt, skal **nationale regler, der virker som en hindring, ophæves** og eventuelt erstattes af harmoniserede bestemmelser.

* Virkningen af de historisk betingede heterogene økonomiske forhold i EF skal afbødes gennem **en sammenhængende etablering eller udbygning af nettene i hele EF**. Det gælder navnlig på områderne gas og visse transportformer (motorveje og jernbaner) samt telekommunikation.

Historical Archives of the European Commission

### 3.2.2. Udformning af fremtidige net

Den teknologiske udvikling og den øgede internationalisering af samhandelen taler for, at **EF og medlemsstaterne opstiller fælles, koordinerede planer for de fremtidige net på alle de pågældende områder.** Dette gælder såvel jernbanelinjer til højhastighedstog og forbindelserne mellem søtransport og landtransport som bredbåndsforbindelser, luftfartskontrol, energihandel og uddannelse. Udviklingen af forbindelserne til de central- og østeuropæiske lande falder også ind herunder.

### 3.2.3. Kommunikationsknudepunkter

Knudepunkterne i de transeuropæiske net har endnu ikke fået den plads i europæisk sammenhæng, som deres betydning berettiger dem til. **Betydningen af kommunikationsknudepunkterne for person- og godsbefordringsnettene** vil tiltage, efterhånden som højhastighedsforbindelserne mellem Europas storbyer (intercity-forbindelserne) etableres, og den kombinerede transport videreudvikles (terminaler).

### 3.2.4. Fremme af ydelserne til den endelige forbruger

Infrastrukturen har som sådan kun mening, dersom den gør det muligt at tilbyde en tjeneste. **De ydelser, nettene tilbyder, skal også være transeuropæiske og skal være udformet under hensyn til brugernes behov.** Dette kan betyde, at det kan blive nødvendigt at forvalte dem inden for rammer, der er tilpasset hertil, eller gennem særlige tjenester (f.eks. reservationssystemer, faktureringssystemer, fastsættelse af takster, sproglig tilpasning og børser for handel med energi).

## 4. MILJØHENSYN I FORBINDELSE MED DEN FYSISKE INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen for de transeuropæiske net giver ikke som sådan anledning til problemer, der adskiller sig fra dem, der opstår ved udformningen og gennemførelsen af al anden fysisk infrastruktur, navnlig inden for transport og energi. **Det er hovedsagelig medlemsstaternes og deres regioners ansvar, selv om miljøbeskyttelse indgår i andre af EF's politikker.**

Under hensyntagen til ansvarsfordelingen på dette område **kan EF fastsætte generelle principper, som medlemsstaterne skal følge**, og kan gennemføre dybtgående drøftelser:

* Der er i Rådets direktiv 85/337/EØF (5) fastsat **en generel fællesskabsramme for at sikre, at der tages hensyn til miljøet under udformningen af national og regional infrastruktur** og foretages en vurdering af en række offentlige og private projekters virkning på miljøet. (Direktivet vil formentlig snart blive udvidet til at omfatte f.eks. regionaludviklingsprogrammer, økonomiske programmer og fysiske anlægsprogrammer, der foreslås af det offentlige.)

* Kommissionen har for nyligt gennemført en **dybtgående gennemgang af spørgsmål vedrørende miljø og transport** på baggrund af de valg, der skal træffes i spørgsmålet om trafikpropper og etableringen af en infrastruktur, der kan afhjælpe disse trafikale gener, men som samtidig

5) EFT nr. L 175 af 5.7.1985.

Historical Archive of the European Commission

kan give anledning til alvorlige problemer for andre dele af samfundslivet (boliger og industrikvarterer m.v.) og skader på såvel det menneskabte som det naturlige miljø. Mere fundamentalt betyder miljøbeskyttelsen, at valget mellem såvel transportformer som mellem de forskellige mulige transportsystemer skal opfylde nye kriterier. Med dette for øje agter Kommissionen at **udarbejde en langsigtet vejledende plan over den multimodale infrastruktur** (der skal gøre det muligt at skifte fra transportform til transportform uden tekniske vanskeligheder) og at oprette et net til overvågning og spredning af initiativer, der tages af byerne vedrørende transportstyring og forvaltning af byområder.

* Inden for **energi** er det hovedsagelig **sammenkoblinger af elektricitetsnet**, der kun vanskeligt lader sig indpasse i miljøet. Det er imidlertid et paradoks, at luftledningerne, der i stigende grad betragtes som uacceptabel visuel forurening, giver de bedste muligheder for en optimal udnyttelse af den eksisterende produktionskapacitet og for mindskelse af luftforureningen. Der skal således vælges de mest effektive løsninger, der påvirker miljøet mindst muligt. Valget skal underbygges bedre.

* **Den fremgangsmåde, der vælges for de transeuropæiske transport- og energinet skal i sig selv yde et væsentligt bidrag til miljøbeskyttelsen.** Ved at gå ind for en integreret approach til de forskellige transportformer og energisammenkoblinger på EF-niveau orienterer den de politiske valg mod en optimal udnyttelse af den infrastruktur, der står til rådighed inden for EF.

## 5. HINDRINGER FOR ETABLERINGEN AF TRANSEUROPÆISKE NET

**Fem typer af hindringer udgør tilsammen årsagen til, at de transeuropæiske net enten er utilstrækkelige eller ikke eksisterende.** Træffes der ikke energiske, koordinerede foranstaltninger, er der ingen grund til at tro, at de vil forsvinde af sig selv. Dette gælder i hovedsagen spørgsmålet om samdrift, utilfredsstillende lovmiljø, begrænsninger, der skyldes konkurrencen, og en generel mangel på udsyn inden for infrastrukturpolitikken i EF forstærket af mangelen på statistikker, der er udarbejdet på et fælles grundlag. Der kan ganske vist ikke peges på en finansiel begrænsning, men den kombinerede virkning af de øvrige hindringer har en tendens til at komplicere finansieringsordningerne for de transeuropæiske net.

### 5.1. Samdrift på tværs af grænserne

Inden for telekommunikation og transport har det vist sig, at **fragmenteringen af nettene og deres forvaltning, der er opbygget efter nationale modeller, indebærer hindringer for den frie bevægelighed for tjenester på tværs af grænserne.**

De manglende muligheder for samdrift mellem de forskellige net, der er etableret af medlemsstaterne, gør det umuligt at lade dem krydse grænserne og fungere samtidigt eller konsekutivt, således at brugerne kan tilbydes en sammenhængende, tilfredsstillende ydelse til en rimelig pris. Disse vanskeligheder berører såvel materiel og installationer som de ydelser, der udbydes.

Historical archive of the European Commission

Brugerne, der vil kunne trække på flere landes infrastruktur, skal tage stilling til mange tilbud og takster, der er beregnet på forskelligt grundlag.

Inden for **telekommunikation** er hindringerne hovedsagelig administrative og navnlig knyttet til takstbestemmelserne. På dette særlige område agter Kommissionen at tilskynde til, at taksterne fastsættes på grundlag af de faktiske omkostninger, hvilket bl.a. skulle gør det muligt at sænke omkostningerne ved at passere EF's indre grænser. I løbet af første halvår 1991 vil den offentliggøre en meddelelse om takstspørgsmål. Meddelelsen vil indeholde en række forslag til henstillinger om fremskyndelse af denne udvikling.

**De utilstrækkelige fælleseuropæiske teletjenester** er særligt påfaldende set i sammenhæng med det indre marked i de tilfælde, hvor der er tale om så elementære ydelser som elektronisk post og teledata.

Der er allerede truffet foranstaltninger på grundlag af **Kommissionens Grønbog om telekommunikation** med henblik på at fastsætte de krav, der skal opfyldes af nettene, navnlig i henhold til direktivet om tilrådighedsstillelse af åbne net (ONP) (6) og gennemførelse på europæisk plan af et standardiseringsprogram, der er lagt i hænderne på et nyt organ, ETSI, der er oprettet til formålet.

I en ny **Grønbog om satellitkommunikation**, der for nyligt er vedtaget af Kommissionen (7), undersøges bl.a., hvordan der kan sikres samdrift af telekommunikationsnet pr. satellit (VSAT).

På visse områder inden for **teledata (videotex)** støder de grænseoverskridende systemer ikke blot mod de mange forskellige tekniske standarder, der findes, men navnlig på de administrative og ved lov fastsatte nationale bestemmelser, der ikke er kompatible og dermed hindrer udviklingen af sådanne applikationer.

Inden for **mobilkommunikation**, hvor den teknik, medlemsstaterne har valgt at anvende, er inkompatibel, således at brugerne skal anskaffe ligeså meget forskelligt terminaludstyr, som der er nationale tjenester, skal den igangværende opstilling af harmoniserede standarder ledsages af en effektiv indsats i form af nye investeringer. De fælleseuropæiske tjenester skal indføres efter følgende tidsplan: mobiltelefoni i 1991, personsøgning og trådløs telefoni i slutningen af 1992.

Det er også et åbent spørgsmål, om **standardiseringsbestræbelserne** foregår tilstrækkeligt hurtigt til, at telekommunikationsnettene i EF vil være kompatible inden for et rimeligt tidsrum i forhold til gennemførelsen af det indre marked. Alligevel opstår spørgsmålet om, hvorvidt der er tilstrækkelig med sagkundskab til rådighed i EF.

Inden for **transport** har de bestræbelser, der er udfoldet med henblik på gennemførelsen af teknisk kompatibilitet i **jernbanesektoren** i forbindelse med højhastighedsforbindelserne gjort det klart, hvor stor en opgave der er tale om i betragtning af den mangfoldighed af tekniske specifikationer, der anvendes i medlemsstaterne. De er et eksempel på, hvordan det ikke skal gøres. Den eneste umiddelbart gennemførlige løsning er at anvende de forskellige systemer parallelt, hvilket gør de elektriske og elektroniske skemaer overordentligt komplicerede og medfører betydelige begrænsninger i vægt og trafikmængder. Etableringen af sådanne "misfostre" medfører prohibitive omkostninger, længere ventetider

---

6) EFT nr. L 192 af 24.7.1990.

7) KOM(90) 490 af 20.11.1990.

og et effektivitetstab, der kun kan forringe de europæiske jernbaners konkurrenceevne.

Det har under alle omstændigheder vist sig at være i sidste øjeblik, at EF har sat en stopper for den igangværende nationale udvikling og iværksat et ambitøst standardiseringsprogram for at sikre, at der i fremtiden etableres en rimelig kompatibilitet inden for infrastruktur og udstyr.

En tilsvarende situation kan forventes inden for **kombineret transport**, hvor der vil blive udfoldet bestræbelser svarende til dem, der i løbet af 1991 skal iværksættes vedrørende højhastighedstogene.

Inden for **flyvekontrol** findes der i Europa 22 teknisk inkompatible systemer, der således medvirker til en opdeling af luftrummet, der ikke er forenelig med det område uden indre grænser, der skal etableres i henhold til Den Europæiske Fælles Akt.

Der bør således **etableres et program for teknisk standardisering, der involverer alle de parter, der berøres af den pågældende infrastruktur.** Det skal bl.a. hindres, at der fastsættes nye nationale standarder, og en europæisk approach skal fremmes. Kommissionens nylige Grønbog om europæiske standardisering (8) indeholder i øvrigt samme budskab.

**Ved forvaltningen af en lang række net tages der ikke hensyn til brugernes behov eller komfort**, hvilket medfører f.eks. dobbeltkontrol med rejsehjemmel på internationale jernbanelinjer, mangel på integrerede reservationssystemer og begrænsede valgmuligheder.

### 5.2. Lovmiljø

Der er to vigtige aspekter, der skal nævnes her, nemlig bestemmelser om dels liberalisering og bedre udnyttelse af nettene og dels etablering af vanskeligere eller mere omkostningskrævende net.

* På den ene side påvirker **de nationale regler** den frie bevægelighed for varer, etableringsretten og den frie udveksling af tjenesteydelser i EF. Dette er påpeget i Kommissionens Hvidbog af juni 1985 og er baggrunden for en række liberaliseringsforslag fra Kommissionens side.

  De vedrører såvel transportformerne (lufttransport, landevejstransport, søtransport, transport ad indre vandveje og kombineret transport) som telekommunikation og energi (ret til transittransport af el og gas).

  Rådet har allerede vedtaget en lang række af de nødvendige foranstaltninger, der nu er ved at blive gennemført. Atter andre er stadig til behandling i Rådet med henblik på snarlig afgørelse (jfr. afsnit 6.2.2., nederst s. 26).

* På den anden side støder etableringen af transeuropæiske net på betydelige **vanskeligheder af juridisk, administrativ og afgiftsmæssig art,** der skyldes de forskellige nationale bestemmelser.

  **Eurotunnels** kan nævnes som et særligt illustrativt eksempel: i henhold til den fransk-britiske traktat skal der indrømmes en dobbelt koncession, nemlig én under fransk ret for den del af tunnelen, der er påliggende på fransk område, og én under britisk ret for den del af tunnelen, der er beliggende på britisk område. Efter denne juridiske ordning skal alle procedurerne gennemføres to gange af forskellige

---

8) KOM(90) 456 af 8.10.1990.

Historical Archive of European Commission

selskaber i hvert af de to lande, ikke blot for så vidt angår bygning og drift af tunnelen, men også for alle de nødvendige finansielle transaktioner som f.eks. den nylige forøgelse af kapitalen i de to holdingselskaber, Eurotunnel SA og Eurotunnel PLC. Det siger sig selv, at dette medfører en betydelig forøgelse af omkostningerne i forbindelse med administrative henvendelser, forsinkelser, forelæggelse af dokumenter, afgiftsforskelle m.v.

Da der ikke for øjeblikket findes nogen europæisk struktur som det europæiske aktieselskab, Kommissionen har bragt i forslag, skal tunnelen drives af adskilte juridiske enheder, der hver især er ansvarlig over for deres lands lovgivning og skatte- og afgiftsmyndigheder.

I øvrigt er **mangfoldigheden i de administrative procedurer**, der skal følges i de forskellige lande for at få de nødvendige tilladelser til at etablere fysisk infrastruktur, en forsinkende og fordyrende faktor, der skal tages hensyn til, navnlig for så vidt angår finansieringen.

### 5.3. Det konkurrencemæssige aspekt

EF's grundlag er princippet om fri konkurrence.

Myndighedernes rolle i udformningen og etableringen af transport- og uddannelsesinfrastruktur er fortsat vigtig.

For så vidt angår telekommunikation vil den adskillelse af den lovgivende funktion og driften, der vil følge af EF's aktion, gøre det muligt at gøre konkurrence til en faktor på dette område.

Inden for energi (elektricitet og gas) kan myndighederne ifølge bestemmelserne udøve en ikke ubetydelig indflydelse gennem fastsættelsen af takster, gennem sin praksis for udstedelse af investeringstilladelser og gennem konkurrencereglerne.

Under disse omstændigheder **er tærskelen for myndighedernes muligheder for at intervenere i nettene temmelig flydende.** Konsekvenserne heraf er følgende:

- I kraft af ansvarsfordelingen mellem myndighederne og de økonomiske beslutningstagere opstår der naturligvis konkurrence om leveringen af en række tjenester, der efterspørges af markedet, og myndighedernes indgriben vil formentlig forvride denne konkurrence.
- Integreringen af nettene, der forudsætter samdrift af de systemer, der eksisterer eller skal oprettes, vil i høj grad blive fremmet af et samarbejde mellem de økonomiske aktører; dette samarbejde kan imidlertid ikke munde ud i en aftale mellem virksomheder, der har til formål eller til følge at begrænse konkurrence på en måde, der er uforenelig med Traktaten, navnlig når det er til skade for brugerne.

Dette spørgsmål drøftes for øjeblikket livligt inden for **telekommunikation** som følge af den nylige liberalisering i denne sektor efter ikrafttrædelsen af de direktiver, der er vedtaget i henhold til Grønbogen om telekommunikation (jfr. forslaget til direktiv om leje af linjer og forslaget om retningslinjer om gennemførelsen af konkurrencevilkårene i telekommunikationssektoren, der skal gælde for offentlige selskaber, der nyder eneret eller andre særlige rettigheder).

Archival Archive of the European Commission

Også på de andre områder skal konkurrencereglerne følges, og f.eks. et samarbejde mellem producenter og transportører af **elektricitet** i EF med henblik på en bedre udnyttelse af produktionskapaciteten (hvilket altid er ønskeligt) kan ikke medføre en fjernelse af konkurrencen mellem disse virksomheder.

Inden for **transport** findes samme problemstilling såvel inden for den enkelte transportform (samarbejde mellem luftfartsselskaber og mellem jernbaneselskaber og turnusordninger for flodskippere m.v.) som for flere transportformer (f.eks. samarbejde mellem jernbaner og vognmænd).

For **betalingssystemerne** vil en mere fremskreden integration af nettene forudsætte et samarbejde mellem deltagerne i disse systemer. Dette gælder f.eks. samdrift af betalingskort. For så vidt angår overførsler peger Kommissionen i sit nylige initiativ (9) på muligheden af at oprette clearingcentre. Dette vil kun kunne gennemføres gennem aftaler mellem de pågældende betalingssystemer, som skal overholde konkurrencereglerne i EØF-Traktaten. Den private sektor og navnlig kreditinstitutterne skal opmuntres til at træffe initiativer på dette område med henblik på at etablere transeuropæiske net. Uden at afvente gennemførelsen af Den Økonomiske og Monetære Union skal myndighederne og navnlig centralbankerne have mulighed for at deltage i disse systemer og overvåge dem. Det vil formentlig blive en vigtig opgave for det europæiske centralbanksystem.

Kort sagt sætter konkurrencereglerne grænsen for det samarbejde mellem aktørerne, der er en forudsætning for den større integration, idet det skal undgås, at fordelene ved liberaliseringen på den ene side ophæves gennem aftaler mellem virksomheder og på den anden af ulovlige monopoler. Der bør således findes **en ligevægt mellem dels den nødvendige integration og dels den nødvendige konkurrence for at fremme etableringen af de transeuropæiske ret, der vil være behov for på det indre marked.**

### 5.4. Mangelen på et europæisk helhedssyn på udviklingen i efterspørgselen og den tilsvarende infrastruktur

Kommissionen har gentagne gange og på flere områder peget på, at **udviklingen af den europæiske infrastruktur var at betragte som en helhed, og at det samme på et endnu tidligere stadium gjaldt udviklingen i behovene.** Det skal imidlertid erkendes, at infrastrukturen fortsat udformes på grundlag af oplysninger, hvori der kun delvis er taget hensyn til den europæiske dimension.

Det viste sig navnlig under høringen 8. oktober 1990 af erhvervslivets organisationer (bl.a. UNICE, ERT, CLECA og FIEC), der næsten enstemmigt beklagede mangelen på et europæisk helhedssyn på infrastrukturbehovet, navnlig inden for transport.

Inden for telekommunikation kan det f.eks. nævnes, at Kommissionen har oprettet et forum for europæiske ISDN-brugere med det formål at styrke efterspørgselen og øge presset på operatørerne.

---

9) KOM(90) 447 af 24.10.1990.

Historical Archive of European Commission

Den kvalitative ændring, det større EF-marked vil medføre, fremprovokerer parallelt hermed en **ændring i rammerne for udformningen af infrastrukturen samtidig med at subsidiaritetsprincippet skal overholdes:**

- For det første skal der kunne **disponeres over bedre egnede, mere effektive statistiske instrumenter,** hvilket betyder, at der skal etableres mere hensigtsmæssige statistiske informationssystemer, der fungerer efter fyldestgørende metoder, standarder og målestokke. De skal være baseret på de transeuropæiske telenet. EUROSTAT vil være den naturlige ramme for koordineringen af disse foranstaltninger.

- For det anden skal der tages hensyn til **de vigtigste faktorer i udviklingen inden for EF** efter gennemførelsen af det indre marked, som det skete i den første situationsrapport, Kommissionen har forelagt Rådet (4) inden den fuldstændige rapport, der skal foreligge ved slutningen af 1991.

Disse forsøg på at skabe sammenhæng er sandsynligvis utilstrækkelige i betragtning af omfanget af de ændringer, der vil være en følge af gennemførelsen af det indre marked og af tempoet i integrationsprocessen på det europæiske kontinent.

## 5.5. Finansieringsproblemer

### 5.5.1. Vilkårene for privat finansiering

Ifølge de analyser, der er foretaget, ser det ikke ud til, at der i første omgang vil gøre sig finansielle begrænsninger gældende for etableringen af transeuropæiske net. Den igangværende ophævelse af grænserne på finansmarkederne skulle bidrage til at fremme mobiliseringen af midler, og finansieringsgrupperne sigter i stadig højere grad mod at deltage i internationale finansieringer. **Det er snarere, fordi der er mangel på større projekter, der er økonomisk velunderbyggede, at der ikke kan mobiliseres private midler.**

Alle analyser viser, at de transeuropæiske net ikke nødvendigvis skal være offentlige, men også kan være markedsbaserede, da der er tale om at opfylde en række veldefinerede behov. **Projekter, der forventes at give et tilfredsstillende afkast, opnår ubestrideligt lettere finansiering fra uafhængige kilder.** Rentabiliteten skal imidlertid ikke altid blot ses fra en strengt finansielt synspunkt. **Der skal tages hensyn til sådanne eksterne forhold som f.eks. de mere generelle positive følgevirkninger af et projekt i de pågældende områder** (ophævelse af isolation, mindre pres på den eksisterende infrastruktur, den økonomiske udvikling i visse regioner, fremkomsten af økonomiske aktiviteter m.v.). **Dette gælder i endnu højere grad, når projektet betragtes i sin helhed og navnlig set på baggrund af en europæisk sammenhæng.**

Det fører imidlertid ikke til den konklusion, at der ikke består nogen **finansieringsproblemer,** idet

- **risiciene** fortsat er **betydelige** for den private sektor (langsigtede forpligtelser, vanskelighederne ved at skønne om de potentielle indtægter og omkostningerne til og varigheden af bygningsfasen, de makroøkonomiske parametre, de juridiske og administrative forhold og politiske usikkerhedsmomenter)

- **finansieringssystemernes opbygning** tillader heller ikke altid en uproblematisk finansiering af **transeuropæiske projekter,** så meget desto mere som de **generelt opdeles efter regionale eller nationale grænser**

Historical Archive of the European Commission

- projekterne bliver ofte forsinkede, ja forhindrede, på grund af manglende **feasibility-undersøgelser**, fordi der ikke står finansiering til rådighed.
- uafhængig finansiering er ikke mulig i alle tilfælde, og der vil derfor være **behov for offentlig finansiering** (eventuelt i forbindelse med tilførsel af privat kapital):
  * når projekterne ikke er **tilstrækkeligt finansielt rentable**, selv om det er påvist, at de er rentable i socio-økonomisk henseende. Det kan være tilfældet i hele EF, men som oftest i **yderområderne**, hvor den lavere befolkningstæthed og beliggenheden langt fra EF's økonomiske centre er betydelige ulemper.
  * eller når der ikke er mulighed for at indføre brugerbetaling (det vil f.eks. være vanskeligt at indføre motorvejsafgifter i EF's tættest befolkede egne).

## 5.5.2. De nuværende muligheder inden for EF

**EF yder ved hjælp af sine finansielle instrumenter (budget og långivning)** støtte til gennemførelsen af projekter, der undertiden er af transeuropæisk karakter, selv om projekterne ikke kun har et regionaludviklingsmæssigt sigte. Skabelsen af sammenhæng inden for EF vil også kunne ske gennem finansiering af transeuropæiske net, der vil kunne mindske visse regioners isolation fra de nuværende økonomiske centre og fremme erhvervslivets udvikling.

Disse **interventioner vil være mere effektive, hvis de klart indgik i en EF-politik for etablering af net.** Egentlige vejledende planer for europæiske net i de forskellige sektorer ville gøre det muligt at iværksætte en mere sammenhængende europæisk støtte. Den forventede vedtagelse af en vejledende plan over højhastighedsforbindelserne i EF vil være en fast referenceramme for EF's eventuelle finansielle støtte. Det er heller ikke tilfældigt, at fokus for EF's finansielle instrumenter allerede nu er på etableringen af dette net. I denne forbindelse skal det erindres, at **EF's støtte er supplerende** og skal lægges oven i de nationale og/eller regionale bidrag, der traditionelt spiller en vigtig rolle i udviklingen af infrastruktur.

Navnlig inden for **telekommunikation** har de retningslinjer for EF-politikken, Rådet har vedtaget siden 1986, dannet grundlag for en sammenhængende finansieringspolitik på grundlag af en koordinering af EF's prioriteringer.

EF deltager for øjeblikket i følgende projekter:

(i) Af **strukturfondene** har EFRU siden reformen i 1988 i perioden 1988-93 afsat en tredjedel af sine midler til grundlæggende infrastruktur, hovedsagelig i områder, der er omfattet af mål 1 (Irland, Grækenland, Portugal og det egentlige Spanien). Denne infrastruktur indgår i Fællesskabets støtterammer og sådanne EF-initiativer som f.eks. REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM m.v.

Historical Archives of the European Commission

EF-støtten (tilskud fra EFRU) til større infrastrukturarbejder inden for transport og telecommunikation andrager 6,8 mia. ECU og 1,5 mia ECU inden for energi (beløbene er anført i bilag 2).

(ii) Uden for strukturfondene er der i **EF's budget** visse muligheder for at yde støtte til etablering af transeuropæiske net, undtagen vedrørende energi, som følger:

* Inden for **telekommunikation** gennem programmer som f.eks. CADDIA, INSIS, TEDIS og IMPACT der skal øge det transeuropæiske samarbejde mellem de økonomiske aktører (myndighederne og erhvervslivet)

* Inden for **transport**, hvor Rådet netop har godkendt et flerårigt program (1990-1992) med et foreløbigt budget på 328 mio. ECU til finansieringsstøtte til en række store europæiske projekter (undersøgelser eller projektgennemførelse) som tilskud eller i anden egnet form

* Inden for **erhvervsuddannelse** gennem sådanne programmer som f.eks. COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET og PETRA og inden for **forskningsuddannelse** gennem SCIENCE-programmet og en række forskningsprogrammer med omkostningsdeling (DELTA vedrørende udvikling af nye teknologier inden for undervisning og uddannelse)

* inden for **oplysning af små og mellemstore virksomheder** gennem Euro-Info-Centrene og Business Co-operation-NET.

(iii) Gennem **EF´s låneinstrumenter** kan følgende ressourcer mobiliseres:

* **Den Europæiske Investeringsbank** har alene i 1989 udlånt over 2,8 mia. ECU til projekter af betydning for EF inden for transport, telekommunikation og energi (beløbene er anført i bilag 3)

* **EKSF-lån** til finansiering af infrastruktur, der anvender stål, f.eks. TGV-forbindelsen Atlantique, Rhinen-Main-Donau kanalen og det græske gasdistributionsnet.

(iv) Endvidere rummer PHARE-programmet for udvikling af de centraleuropæiske lande allerede visse muligheder for udvikling af nettene.

## 6. INDHOLDET AF ET EF-AKTIONSPROGRAM: PRIORITEREDE PROJEKTER PÅ DE ENKELTE OMRÅDER, HORISONTALE OG FINANSIELLE FORANSTALTNINGER

### 6.1. Prioriterede projekter på de enkelte områder

Nedennævnte projekter har for de flestes vedkommende nået et vist modningspunkt i Kommissionens tjenestegrene, og der kan i en række tilfælde have været truffet beslutning i de kompetente EF-instanser. Disse projekte kan være på F&U-stadiet, der kan være iværksat en feasibility-undersøgelse, eller de kan være igangsat, men sigtet er i alle tilfælde at afhjælpe de mangler i de transeuropæiske net, der er peget på i denne rapport. Prioriteringen vurderes på grundlag af de kriterier, der er gjort rede for i denne meddelelse og på grundlag af medlemsstaternes bidrag under koordineringsarbejdet og kommentarerne fra erhvervslivet.

Historical Archive of the European Commission

### 6.1.1. Transport

Medens det under udarbejdelsen af denne meddelelse viste sig, at der burde lægges vægt på en global holdning til transportpolitikken som helhed, da de enkelte transportformer supplerer hinanden, har EF trods pres fra Kommissionens side kun udviklet foranstaltninger for visse dele af infrastrukturen. Det er årsagen til, at der ikke findes nogen havne- og lufthavnsprojekter, idet Rådet ikke har truffet beslutning om Kommissionens forslag om at udvide EF's kompetence til disse områder.

Imidlertid har det under drøftelserne med medlemsstaterne vist sig, at flertallet af dem ønsker en samordning med henblik på at opstille en mere global og multimodal model.

I denne sammenhæng skal der navnlig tilskyndes til vedtagelse af det teknologiske forsknings- og udviklingsprogram inden for transport (**EURET** 1990-1993), der sigter mod at optimere udnyttelsen af transportnettene og logistikken (inden for alle de berørte transportformer).

#### 6.1.1.1. Lufttransport

Kommissionen finder, at løsningen på overbelastningen inden for lufttransporten bør bestå i en sammenslutning af kontrolsystemerne. De foranstaltninger, der blev truffet af ECAC april 1990, og oprettelsen under EUROCONTROL's auspicier af ét styringscenter for flyvekontrollen er ikke tilstrækkelige. Selv om Kommissionen støtter iværksættelsen af foranstaltningerne, betragter den dem blot som første etape i det omfang, de kun går ud på at sikre, at de eksisterende nationale systemer er indbyrdes kompatible. Den vil således tilskynde til, at der gennemføres undersøgelser, der kan tjene som grundlag for de yderligere beslutninger, der skal træffes inden 1994.

> Undersøgelser af et fælles flyvekontrolsystem: deltagelse i EUROCONTROL, PHARE-programmet og ATLAS-undersøgelsen (F&U med det formål at finde en løsning, så der kan etableres et fælles system, der er baseret på avanceret telekommunikationsteknik - 1990-1992).

#### 6.1.1.2. Landevejstransport

(i) Infrastrukturudvalget vil lade foretage en undersøgelse af **fremtidsudsigterne for et EF-motorvejsnet** med en tidshorisont på 2010 (1991)

(ii) Der er allerede peget på en række projekter, der kan indgå direkte i **sammenkoblingen af eksisterende net**. Dette gælder følgende projekter, der vil modtage EF-støtte:

- **forbindelserne over Pyrenæerne**

* forbindelserne Toulouse-Madrid og Bordeaux-Valencia: bygning af Somport-tunnelen (ibrugtagning i 1995)

* forbindelsen Toulouse-Barcelona via Puymorens-tunnelen (ibrugtagning i 1994)

- forbindelsen over **Brenner**-passet

(iii) Andre projekter vedrører **ophævelsen af yderområdernes isolation** og sigter mod at lette adgangen til disse områder til fordel for det indre marked:

Historical Archive of the European Union

- **Landevejsforbindelsen til Irland:** A5/A55 (forbindelsen mellem Crewe og Holyhead i Det Forenede Kongerige)
- **Brindisi-Patras-Athen forbindelsen**
- **Lissabon-Madrid forbindelsen**

(iv) Endelig sigter en række andre projekter mod at etablere bedre forbindelser med EF's nabolande:

- Forbindelserne til **det øvrige Skandinavien:**
  * Aalborg-Frederikshavn motorvejen
  * Fehmarn-forbindelsen
- **Athen-Evzoni-Jugoslavien forbindelsen.**

**6.1.1.3. Jernbanetransport**

(i) Her er opmærksomheden navnlig vendt mod højhastighedsforbindelserne, hvor der er planlagt:

- **Højhastighedsforbindelser** (1990-2010)
  * de nordgående forbindelser: Paris-London-Bruxelles-Amsterdam-Köln og tilslutninger til de øvrige EF-lande
  * de sydgående forbindelser: Sevilla-Madrid-Barcelona-Lyon-Torino-Milano-Venezia og derfra til Tarvisio og Trieste og endvidere forbindelsen Porto-Lissabon-Madrid

For at sikre, at der ved etableringen af disse forbindelser er taget hensyn til EF's interesser, skal der endvidere foretages

- en undersøgelse, der er foreslået af Gruppen på Højt Niveau, af de **15 vigtigste led i TGV-nettet** (der skal være afsluttet inden udgangen af 1991).

(ii) Følgende projekt sigter mod at ophæve yderområdernes isolation:

- **Dublin-Holyhead-Crewe forbindelsen** og **Dublin-Belfast forbindelsen.**

**6.1.1.4. Kombineret transport**

(i) **Brenner-forbindelsen** (1990-2000)

(ii) Gennemførelsen af Rådets resolution af 12. november 1990 om **oprettelse af et europæisk net for kombineret transport** (opstilling af en sammenhængende plan over ruter og terminaler m.v.) og forelæggelse af en rapport for Rådet inden 1. juni 1991.

Opmærksomheden, der hidtil var været vendt mod jernbane- og landevejstransport, skal nu også rettes mod transport ad indre vandveje og søtransport, som der er vist interesse for fra flere sider, nemlig fra portugisisk, irsk, dansk, græsk, spansk og belgisk side.

(iii) **Tilpasning af læsseprofilen på forbindelserne mellem Det Forenede Kongerige-Benelux-Italien og Tyskland-Spanien-Portugal** (1991-1992).

Historical Archives of the European Commission

#### 6.1.1.5. Transport ad indre vandveje

Med henblik på at udnytte de eksisterende net skal der foretages en række sammenkoblinger, navnlig i Frankrig (f.eks. en undersøgelse af Seine-Nord forbindelsen, der forventes afsluttet i 1991) og Tyskland (Mittellandkanal).

#### 6.1.1.6. Søtransport

Mangelen på politisk konsensus (cabotage, beføjelser vedrørende havneinfrastruktur) om gennemførelsen af samordnede foranstaltninger på EF-plan hindrer, at der gennemføres en undersøgelse af en mere rationel udnyttelsen af landtransportnettene. F.eks. bør udviklingen af havneinfrastruktur på Atlanterhavs- og Middelhavskysten undersøges med henblik herpå såvel som med henblik på udviklingen af visse økonomier (f.eks. Irlands).

- Udvikling af forbindelserne til Irland
- Undersøgelse af kystfartens udvikling.

### 6.1.2. Telekommunikation og teletjenester

Udviklingen af teletjenester afhænger i stor udstrækning af et gunstigt lovklima og standarder, der sikrer, at samdrift kan finde sted (jf. nedenfor om de udestående foranstaltninger). Det påhviler derefter de økonomiske aktører at drage fordel af liberaliseringen og oprette systemer, der svarer til deres behov. Myndighederne kan derimod fremme en række konkrete systemer, der åbner mulighed for bedre forvaltning af EF's sagsområder og områder, hvor myndighederne spiller den vigtigste rolle. Det er baggrunden for, at Kommissionen bebuder gennemførelsen af følgende projekter, der er opdelt i tre kategorier, nemlig systemer, tjenester og F&U.

#### 6.1.2.1. Systemerne

##### (a) Gennemførelsen af det indre marked

Med ophævelsen af de fysiske, tekniske og afgiftsmæssige grænser skabes der et nyt behov for udveksling af information mellem myndighederne og de økonomiske aktører med henblik på effektiv forvaltning af et EF uden indre grænser på en række områder (10). Der skal således etableres telenet til brug for gennemførelsen af det indre marked, f.eks. systemer for udveksling af informationer mellem EF-institutionerne og navnlig med medlemsstaterne under lovgivningsprocessen, procedurer (f.eks. statsstøtteprocedurer), informationsprocedurer (f.eks. i henhold til direktiv 83/189/EØF), advarselssystemer m.v. samt systemer, der giver adgang til information (f.eks. databaser).

Sagen er hastende, og alle de berørte myndigheder i medlemsstaterne og Kommissionen bør straks give sig i kast med opgaven.

Følgende områder anses for at have prioritet i forbindelse med gennemførelsen af det indre marked:

---

10) KOM(90) 473 af 5.10.1990.

Historical Archives of the European Commission

**i) told og indirekte beskatning**

Grundlaget for informatiksystemer på disse områder er dels et kommunikationsnet for elektronisk udveksling af data og meddelelser mellem Kommissionen og medlemsstaterne og mellem medlemsstaterne indbyrdes og dels de nødvendige interfaces til at kunne udveksle data mellem de nationale administrationer, de økonomiske aktører og de centrale databaser om told og afgifter.

Visse projekter er allerede igangsat, men der udestår stadig mange opgaver, bl.a. følgende absolut vigtige projekter inden for **told**:

* TARIC (den fælles toldtarif): forbedring af databaserne og etablering af de nødvendige interfaces
* Etablering af et avanceret kommunikationssystem til forvaltning af TARIC, til kvotakontrol, bindende tarifoplysninger, gensidig bistand og udveksling af information
* Udvikling af SCENT-systemet til elektronisk transmission af meddelelser som led i bekæmpelsen af svig
* Et system til kontrol med transitforsendelser
* Et eksportkontrolsystem.

For så vidt angår udviklingen af informatiksystemer vedrørende **indirekte skatter** skal medlemsstaterne på grundlag af Rådets retningslinjer fra november 1990 træffe de nødvendige foranstaltninger til at muliggøre udveksling af edb-data via net og tage systemerne i brug inden 1. januar 1993. Dette forudsætter, at der snarest etableres

* et telenet, der kan varetage den hurtige udveksling af oplysninger mellem de nationale momsmyndigheder
* en kontrolordning for overførsel fra lager til lager af punktafgiftspligtige varer
* et system i lighed med SCENT-systemet for varer, der er pålagt indirekte afgifter, med det formål at bistå i bekæmpelsen af svig.

**ii) det veterinære og phytosanitære område:**

* SHIFT (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) har til formål at etablere et intensivt system for udveksling af data mellem Kommissionen, de nationale veterinærmyndigheder og kontrolmyndighederne ved grænseovergangsstederne for at fremme importen af kød og kødprodukter
* ANIMO (Animal Moves Management System) er et system til registrering og overvågning af alle dyretransporter i EF med det formål at sikre såvel dyrenes som offentlighedens sundhed. Der er tale om et meget vigtigt forvaltningssystem for de veterinære tjenester, og det vil ske en snæver integration af alle de myndigheder, der deltager i det fælles system

Historical Archives of the European Commission

* FYSAN (system for phytosanitær opfølgning) et et system, der skal anvendes til overvågning af plantesygdomme i medlemsstaterne med det formål at kontrollere disse sygdomme og forbedre plantesundheden i Europa.

**iii) fri bevægelighed for personer**

Det Europæiske Råd har udtrykt ønske om, at der indgås en konvention om grænsekontrol ved EF's ydre grænser. Skal en sådan konvention gennemføres, skal der ske en betydelig udveksling af oplysninger mellem de berørte nationale myndigheder. Et sådant behov er allerede opstået i forbindelse med Schengen-aftalen, og der etableres en særlig ordning for udveksling af oplysninger (SIS), der er forløber for et system på EF-plan. Ganske vist anerkendes EF's kompetence ikke formelt i forbindelse med etableringen af sådanne net, men Kommissionen er rede til at øse af de erfaringer, den har høstet under gennemførelsen af forskellige programmer.

**iv) inden for statistik**

* Etablering af infrastruktur til indsamling af statistiske oplysninger (STATEL- og STADIUM-projekterne) sammen med medlemsstaternes nationale statistiske institutter

* Undersøgelser af de procedurer, der skal indføres i medlemsstaterne til opstilling og transmission af statistiske oplysninger om samhandelen inden for EF (f.eks. COMEDI-projektet)

* Udvikling af infrastruktur til forvaltning, spredning og sammenstilling af referenceoplysninger, der anvendes i de statistiske systemer (f.eks. statistiske nomenklaturer).

**Tre igangværende programmer** er under omlægning under indtryk af de øjeblikkelige behov i forbindelse med ophævelsen af grænserne. De er eksempler på et samarbejde mellem de berørte myndigheder og har gjort det muligt at identificere de mest påtrængende behov og de problemer, der skal løses. Der er tale om følgende:

- INSIS (der involverer EF-institutionerne og medlemsstaterne), der kræver øget deltagelse fra de nationale myndigheders side

- CADDIA, der er direkte knyttet til forvaltningen af det indre marked på områderne told, landbrug og statistik

- TEDIS, hvis anden fase netop er vedtaget af Kommissionen, og som giver de økonomiske aktører midler i hænde til at udvikle fælleseuropæiske EDI-systemer for flere sektorer, som direkte vedrører myndighederne, transportsektoren og de finansielle tjenesteydelser. TEDIS's succes i erhvervslivet fremhæver yderligere den forsinkelse, myndighederne generelt gør sig skyldige i på dette område.

Historical Archives of the European Commission

**b) Forbedring af styringssystemerne for landevejstrafikken i forbindelse med DRIVE-programmet:**

Begrebet IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), der er udviklet af Drive Infrastructure Group med det formål at løse problemer inden for landevejstrafikken, har allerede dannet grundlag for to konkrete initiativer:

i) POLIS-projektet, der blev iværksat i december 1989 i en række europæiske byer, og som sigter mod at udvikle systemer til styring af bytrafikken for at mindske trafikpropper og ulykkesrisikoen. Der er iværksat feasibility-undersøgelser, pilotprojekter vil følge i 1991, og systemerne forventes taget i brug fra 1994. Det skal på baggrund af de socio-økonomiske og miljømæssige fordele vurderes, om de er finansielt forsvarlige.

ii) CORRIDOR-projektet, der blev iværksat i september 1990, sigter mod at udvikle systemer til styring af intercity-trafikken, hovedsagelig i områder med stor trafiktæthed). Der skal iværksættes feasibility-undersøgelser i 1991. Der forventes iværksat pilotprojekter i 1992 med henblik på gennemførelse fra 1994. Det skal på baggrund af de socio-økonomiske og miljømæssige fordele vurderes, om de er finansielt forsvarlige.

**c) Transeuropæiske betalingssystemer**

På grundlag af Kommissionens retningslinjer skal der gennemføres tekniske feasibility-undersøgelser med det formål at tilskynde de berørte kredse til at etablere transeuropæiske net inden for betalingssystemer og sammenkoblinger mellem de eksisterende clearingcentre (1991).

**d) Europæisk elektronisk telefonbog**

Der skal gennemføres en juridisk og teknisk feasibility-undersøgelse (1991).

**(e) Støtte til udvikling af informationsmarkedet**

Der er i 1990 iværksat pilotprojekter vedrørende sammenkoblingen af informationssystemer om landevejsfragt og integration af databaser vedrørende standarder (IMPACT-programmet).

**6.1.2.2. Udvikling af nye tjenester**

- Det tjenesteintegrerede digitalnet (ISDN) skal udvikles på grundlag af Rådets henstilling om en samordnet indførelse af ISDN i EF. 18 af CEPT's medlemslande, heriblandt alle EF's medlemsstater, har undertegnet et "memorandum of understanding", i henhold til hvilket første fase af Rådets henstilling skal gennemføres inden 1993 på grundlag af europæiske telekommunikationsstandarder, der er fastsat af ETSI.
- Udformning af pilotprojekter på grundlag af resultatet af de bestræbelser, der er udfoldet i forum'et for europæiske brugere af ISDN.
- Der skal udvikles mobilkommunikationstjenester på grundlag af Rådets henstillinger og direktiver om reservering af frekvenser til brug for celletelefoni (GSM), trådløs digitaltelefoni (DECT) og personsøgning (ERMES).
- Der skal etableres nye telekommunikationstjenester via satellit i overensstemmelse med de forslag, der er fremsat i Grønbogen om satellitkommunikation.

Historical Archives of the European Commission

#### 6.1.2.3. Forskning og udvikling

**(i) Telesystemer af generel betydning**

Rammeprogrammet for forskning og udvikling (1990-1994) giver som led i **det særprogram, der er under behandling i Rådet, vedrørende telematiksystemer på områder af almen interesse mulighed for at fastslå nye behov og pege på tekniske problemer**, søge løsninger på disse problemer og iværksætte pilotprojekter på de områder, hvor der foregår et administrativt samarbejde (de europæiske nervesystemer) og inden for transport, uddannelse og medicin.

**(ii) Transportstyring**

- Rammeprogrammet for forskning og udvikling: ATLAS-undersøgelsen og DRIVE-programmet
- Uden for EF's regi (Eureka) skal PROMETHEUS-projektet udvikles.

**(iii) Udvikling af bredbåndsforbindelser**

- Gennemførelse af RACE-programmet vedrørende referencescenarier, standardforberedende arbejde og vurdering af pilotforsøg (tidsfrist 1995).
- Etablering af METRAN-nettet (Managed European Transmission Network) i henhold til CEPT's "memorandum of understanding", der er under vedtagelse efter Kommissionens meddelelse om elektroniske motorveje (KOM(88) 341).

### 6.1.3. Energisammenkoblinger

Det er de økonomiske aktører, der skal udforme projekterne og fastslå deres økonomiske levedygtighed. Kommissionen mener, at en vis del af de projekter, der er under undersøgelse eller sat i igang, er af særlig betydning for EF, enten fordi de sigter mod at udvide det eksisterende net til nye medlemsstater, eller fordi de bidrager til at styrke forsyningssikkerheden og optimere udnyttelsen af produktionskapaciteten. På dette stadium kan der peges på to prioriterede områder.

#### 6.1.3.1. Sammenkoblinger af el-net

- Sammenkoblingen mellem Irland og Det Forenede Kongerige (1995)
- Sammenkoblingen mellem Grækenland og Italien (1993)
- Udbygning af sammenkoblinger (1991-1995):
  - * Fra Frankrig mod Spanien og Portugal
  - * Fra Frankrig mod Tyskland, Belgien, Italien og Schweiz
  - * Fra Italien mod Østrig og Schweiz
  - * Fra Tyskland mod Nederlandene, Danmark og Østrig
- Udbygning af de interne sammenkoblinger i Tyskland, Frankrig, Belgien og Nederlandene (1991-1995).

#### 6.1.3.2. Samkoblinger af gasnet

- Indførelse af naturgas i Grækenland (1993) og i Portugal 1994)

Historical Archives of the European Commission

- Sammenkoblinger mellem Irland og Det Forenede Kongerige (1993) og mellem Frankrig og Spanien/Portugal
- Projekterne "Midal" mellem Emden og Ludwigshafen i Tyskland og "Zeepipe" i Belgien, der skal give nye adgangsveje for norsk gas (1991-1993)
- Tre projekter i Tyskland vedrørende forbindelserne mellem de nye delstater (1991-1993)
- Sammenkoblinger mellem Belgien og Tyskland, Tyskland og Danmark, Danmark og Norge ("Scanpipe") og mellem Det Forenede Kongerige og kontinentet
- Udbygning af Transmed-gasledningen mellem Italien og Tunesien (1992)
- Sammenkobling mellem det italienske fastland og Korsika og Sardinien
- Sammenkobling mellem Spanien og Marokko (1995).

### 6.1.4. Erhvervsudddannelse

Hovedparten af ovennævnte projekter er afhængig af teletjenester. Det er en forudsætning for alle FTU-aktionerne i det tredje rammeprogram for forskning og udvikling (1990-1994), at der gennemføres ledsageforanstaltninger i form af uddannelsesforanstaltninger, hvoraf visse gennemføres i form af net. Dette gælder navnlig særprogrammet vedrørende "menneskelig kapital og mobilitet".

#### 6.1.4.1. Informationsudveksling og databaser

De projekter, der er fremsat forslag om, vedrører alle forbedring af informationsudvekslingen på EF-plan for at gøre uddannelsessystemerne gennemsigtige, udnyttelsen af erfaringer og metodeforbedring. Der er klare forbindelseslinjer til teletjenesterne.

- Udvikling af Eurydice-nettet og dets kapacitet inden for databehandling og mellemstatslig informationsoverførsel
- Etablering af et lignende net vedrørende erhvervsuddannelse i samarbejde med CEDEFOP
- Udvikling af det elektroniske net EURYCLEE mellem centre for basisiuddannelse og efter- og videreuddannelse med henblik på udveksling af information og data mellem lærere og elever på alle EF-sprog
- Etablering eller udbygning af nationale databaser vedrørende erhvervsuddannelser, videregående erhvervsuddannelse og avanceret teknologi samt forskningsprogrammer
- Oprettelse af en database med direkte adgang for offentlige og private organisationer om sammenlignelighed mellem erhvervskvalifikationer
- Oprettelse af et telenet for den udveksling og de stipendier, der indgår i ERASMUS- og COMETT-programmerne, samt for forskningsstipendierne (et stipendiernes stipendium)

Historical Archives of the European Commission

- Oprettelse af en database for virksomhedspartnerskabernes ansøgninger i forbindelse med de forskellige transnationale erhvervsuddannelsesforanstaltninger, der gennemføres i forbindelse med programmerne COMETT, EUROTECNET og FORCE.

#### 6.1.4.2. Fjernundervisningssystemer

- Organisering af et net bestående af de kraftcentrer i fjernundervisningen, der er opstået i de forskellige EF-uddannelsesprogrammer
- Gennemførelse af fælles, sammenkædede pilotprojekter under udnyttelse af de nye informations- og kommunikationsteknologier
- Udvikling af de internationale fjernundervisnings- og uddannelsessystemer, der er gjort forsøg med i visse brancher og geografiske områder
- Fremme udviklingen af tv-programmer, der tjener undervisnings- og uddannelsesformål.

### 6.2. Foranstaltninger, der kan fremskynde etableringen af europæiske net

#### 6.2.1. Udarbejdelse af vejledende planer

Der er tale om en arbejdsmetode, der kan anvendes inden for for transport, telekommunikation og energi.

Alle de aktører, der deltager i et net, mødes, og der fastlægges den mest hensigtsmæssige plan for nettet på EF-plan for alle de berørte parter, samtidig med at de peger på de vanskeligheder, der kan lægge sig hindrende i vejen for gennemførelsen af nettet på såvel det tekniske som det lovgivningsmæssige og det administrative plan.

Denne metode skal kunne ledsages af dybtgående undersøgelser af bestemte problemer, bl.a. feasibility-undersøgelser, der gennemføres på initiativ af de berørte medlemsstater og Kommissionen i fællesskab. Navnlig i sådanne tilfælde er det berettiget med EF-finansiering.

#### 6.2.2. Hurtig vedtagelse af de nødvendige bestemmelser om etablering af transeuropæiske net

De lovforanstaltninger, der allerede er foreslået, eller som vil blive foreslået, er en nødvendig forudsætning for, at de transeuropæiske net kan udvikles under tilfredsstillende vilkår.

Alle disse foranstaltninger skal sigte mod at skabe juridiske rammer, der på én gang fremmer fri udveksling af tjenesteydelser, etablering af virksomheder og fri bevægelighed for varer, da alle disse forhold er en forudsætning for, at der kan oprettes og drives transeuropæiske net.

Bilaget til denne meddelelse indeholder en liste over disse foranstaltninger.

#### 6.2.3. Styrkelse af standardiseringsprogrammerne

Der gør sig et betydeligt standardiseringsbehov gældende, der skal opfyldes, hvis infrastrukturerne skal integreres inden for den fastlagte tidsfrist. Der er allerede udfoldet betydelige bestræbelser i denne henseende, men de skal intensiveres yderligere på foranledning af alle de berørte

Historical Archives of the European Commission

parter. Der skal især sættes ind på følgende punkter: den arbejdsbyrde, som dette vil kunne medføre for de europæiske standardiseringsorganer, gør det endnu mere nødvendigt at lægge arbejdet ud til de tilknyttede organer (ASB), hvor der satses på standardforberedende arbejde (som eksempler kan nævnes EDIFACT-Rådet for EDI eller AECMA for luftfartsindustrien) med de berørte industriers fulde deltagelse. Imidlertid bevirker de nuværende begrænsninger i budgettet, at eventuelle yderligere finansieringsbehov ikke kan opfyldes.

På alle de berørte områder skal der også foretages en yderligere statistisk standardisering (begreber, metoder og definitioner).

#### 6.2.3.1. Inden for transport

- Lufttransport
  * fastsættelse af tekniske specifikationer for flyvekontroludstyr og for adgang til offentligt indkøb.
- Jernbanetransport
  * standardisering på grundlag af direktivet om en ny fremgangsmåde af materiel og infrastruktur på højhastighedsnettet.
- Kombineret transport
  * Standardisering af containere
  * Initiativer, der skal træffes foranlediget af det arbejde, der er udført af Gruppen på Højt Niveau (juni 1991).
- Søtransport
  * Standardisering i henhold til det direktiv om teknisk harmonisering, der skal fremsættes forslag til.

#### 6.2.3.2. Telekommunikation og teletjenester

På grund af den hastige teknologiske udvikling på dette område sker der en stadig standardisering og en permanent tilpasning til de programmer, der er iværksat af de europæiske standardiseringsorganer, navnlig ETSI. Der kan f.eks. nævnes standardiseringsbehovet på følgende områder:

- Elektronisk post: fastlæggelse af de seneste tekniske specifikationer
- Udarbejdelse af en vis mængde EDI-meddelelser efter den internationale EDIFACT-standard
- Teledata
  * Udarbejdelse af adgangsprotokollerne mellem teledata (videotex) og ISDN
  * Udarbejdelse af standarderne for teledata af anden generation
- ISDN:
  * afslutning af den igangværende standardiseringsproces
  * de nødvendige standarder for at sikre systemernes udbredelse

Historical Archives of the European Commission

- Satellitter: fremskyndelse af ETSI's standardiseringsarbejde vedrørende udstyr til satellitkommunikation
- Mobilkommunikation: fremme af fastsættelsen af standarder for de nye mobilsystemer.

#### 6.2.3.3. Told og afgifter

De nationale myndigheder befinder sig på forskellige udviklingstrin på dette område, og det er derfor vanskeligt at sikre den ensartede behandling, der er en forudsætning for det indre marked. De foranstaltninger, der skal danne det nødvendige grundlag for en ensartet anvendelse af EF-reglerne i medlemsstaterne, skal prioriteres højt i de kommende måneder. Som et mindstekrav skal det sikres, at systemerne er kompatible, og der skal således

* snarest gennemføres en undersøgelse af omfanget af problemerne og vedtages henstillinger om løsningen heraf
* udvikles standardiserede elektroniske meddelelser med henblik på udveksling af data efter EDIFACT-standarden
* udvikles standardiserede koder med henblik på anvendelse af alle medlemsstaterne
* med henblik på udviklingen af samhandelen med EFTA og de øst- og centraleuropæiske lande deltages i PHARE-programmet og i de igangværende forhandlinger for at sikre den nødvendige kompatibilitet.

#### 6.2.3.4. Energi

- Standarder for udstyr og produktkvalitet.

### 6.2.4. Indrømmelse af en erklæring om betydning for EF

Der har under Kommissionens kontakter med erhvervslivet og særligt bankverdenen vist sig at være interesse for en erklæring om betydning for EF.

En sådan erklæring vil kunne indrømmes efter en endnu ikke fastlagt EF-procedure i et begrænset antal bestemte tilfælde til et transeuropæisk net eller et projekt i forbindelse med en sådant net for at mobilisere potentielle investorer.

Betingelserne for at få en sådan erklæring skal være strenge, og kun veldefinerede og økonomisk levedygtige projekter vil kunne komme i betragtning i det omfang, de bidrager til EF's udvikling. Der skal have været foretaget uafhængige feasibility-undersøgelser, og de skal være positive i miljømæssig henseende.

Følgende tre mål vil kunne opfyldes med en sådan erklæring: (i) den politiske usikkerhed omkring alle store infrastrukturprojekter gennem det engagement, den er udtryk for, (ii) tilvejebringelsen af finansiering lettes uden automatisk at medføre EF-finansiering, og (iii) investorerne får sikkerhed for, at den nødvendige samordning og det administrative samarbejde sker på højeste niveau.

Archive of the European Commission

Proceduren for indrømmelse af erklæringen og vilkårene for høringen skal fastsættes nærmere.

En sådan erklæring vil kunne gælde for alle typer transeuropæiske net og projekter.

Disse overvejelser har netop udmøntet sig i en "erklæring om betydning for Europa" i handlingsprogrammet inden for transportinfrastruktur (1990-1992), der blev vedtaget af Rådet 20. november.

### 6.2.5. Integreret behandling af behov og udvikling inden for transeuropæiske net

### i samarbejde med alle involverede parter

Under høringen 8. oktober 1990 beklagede de vigtigste repræsentanter for europæisk industri, at der ikke fandt nogen integreret behandling sted af behov og udvikling inden for de europæiske net.

Denne behandling skal foregå for hele det europæiske kontinent, således at der også kan tages hensyn til eventuelle sammenkoblinger med EFTA-landene og med Øst- og Centraleuropa, med hvem talrige samarbejdsprojekter med EF er under udvikling, og deres forlængelser til middelhavslandene.

Under denne behandling skal der foretages:

- en analyse af udviklingen på lang sigt at behovet for net: dette forudsætter, at der står tilfredsstillende statistikker og velfunderede prognoser til rådighed
- det skal fastslås, hvilken art og udformning af de pågældende net der er den optimale
- alle de parter, der berøres af gennemførelsen af projektet, skal involveres.

Den organisation, der skal foretage disse undersøgelser, skal være uafhængig af de politiske myndigheder og skal i startperioden være selvfinansierende. Den skal være et forum, hvor alle de berørte parter og repræsentanter (myndigheder, brugere, producenter og forbrugere) vil kunne deltage. Det er navnlig vigtigt allerede fra sagsbehandlingens begyndelse at involvere hovedaktørerne, som er direkte knyttet til udnyttelsen af de transeuropæiske net (f.eks. vil det for søfartsrelaterede industrier sige skibsværfter, producenter af udstyr, rederier, havnemyndigheder og de ledende inden for andre transportformer samt speditører).

### 6.3. Potentielle finansielle interventioner

Iværksættelsen og gennemførelsen af de horisontale foranstaltninger, der er nævnt i foregående afsnit sigter mod at fremme de transeuropæiske net, at tilvejebringe uafhængige finansielle ressourcer og at tilpasse de finansielle kredsløb.

For så vidt angår offentlig finansiering og navnlig EF-finansiering påtænkes der gennemført følgende løsninger for at bistå med at overvinde de tre vanskeligheder, der allerede er nævnt, nemlig finansiering af feasibility-undersøgelser, for lav rentabilitet, der vil kunne medføre manglende led i nettet, og finansieringen af projekter af transeuropæisk karakter i yderområderne med det formål at ophæve disses isolation og sikre samhørigheden.

Archival Archive Historique European Commission

### 6.3.1. Budgetinstrumenterne

EF vil inden for budgetmidlerne og uden at sprænge de finansielle rammer kunne prioritere finansieringen af transeuropæiske net for så vidt angår:

- feasibility-undersøgelser for projekter af betydning for EF, som kan indgå i et transeuropæisk net
- lån til projekter, der ikke er umiddelbart rentable
- budgetbidrag til projekter i den mest hensigtsmæssige form (direkte tilskud, rentegodtgørelser m.v.).

Der skal i øvrigt erindres om, at der via strukturpolitikken ydes betydelige bidrag til opnåelsen af disse mål inden for de rammer og begrænsninger, hvor de hører hjemme.

Fastsættelsen af nye finansielle perspektiver for perioden efter 1992 vil kunne være en anledning til at opprioritere gennemførelsen af transeuropæiske net.

### 6.3.2. EIB's og EKSF's låneinstrumenter

* EIB er rede til at videreføre og udvide finansieringen af transeuropæiske net i overensstemmelse med dens opgaver i henhold til EØF-Traktatens artikel 130. Dette indebærer dels, at den som hidtil er rede til at deltage i den egentlige finansiering af sådanne projekter ved at påvirke finansielle kredse til at tilvejebringe finansiering. Det indebærer endvidere, at den kan fremme etableringen og udviklingen af net ved på grundlag af sine erfaringer at træffe hensigtsmæssige initiativer allerede under de forberedende undersøgelser eller ved at bidrage til at finde den optimale finansielle sammensætning. Denne rolle skal spilles i snævert samarbejde med de berørte aktører, navnlig Kommissionen
* EKSF-lånene skal ligeledes tjene til finansiering af de transeuropæiske net inden for de begrænsninger, der gælder for dette instrument.

## KONKLUSIONER

Det program, der er forelagt af Kommissionen, kræver vedvarende opfølgning fra Kommissionens og Rådets side. Der kræves ligeledes præcise politiske retningslinjer fra sidstnævnte, og i første omgang at der vedtages et handlingsprogram. Kommissionen foreslår derfor Rådet at vedtage vedføjede forslag til resolution. Den vil fremsætte egnede forslag og vil med visse mellemrum forelægge Rådet en rapport om status i arbejdet.

Historical Archives of the European Commission

BILAG 1: ETABLERING AF DE LOVGIVNINGSMÆSSIGE RAMMER

Liste over lovgivningsmæssige foranstaltninger, der er fremsat forslag om eller vil blive fremsat forslag om med henblik på udvikling og udnyttelse af de transeuropæiske net

## 1. Generelle foranstaltninger

En række generelle foranstaltninger gælder for flere af de pågældende områder:

- Gennemførelse af direktiver om offentligt indkøb, navnlig inden for telekommunikation, transport og energi
- Forelæggelse og vedtagelse af direktivet om databeskyttelse
- Forslag vedrørende elektroniske meddelelsers kontraktuelle og juridiske gyldighed
- Vedtagelse af statut for et europæisk selskab
- Forslag til afgiftsdirektiv vedrørende en ordning, hvorefter virksomhederne kan tage hensyn til tab lidt af deres faste driftssteder og datterselskaber i andre medlemsstater.

## 2. Transport

(i) Hovedparten af bestemmelserne på dette område vedrører den cabotage-ordning, der er indført for alle transportformerne (godstransport og personbefordring ad landevej, kombineret transport, transport ad indre vandveje og søtransport). Forslagene er til behandling i Rådet og skal vedtages snarest.

(ii) Der skal træffes tekniske foranstaltninger for at sikre samdrift, navnlig inden for:

- Jernbanetransport
  - * Kommissionen skal fremsætte forslag om den nye fremgangsmåde for de krav, der må stilles for at sikre, at teknologi og infrastruktur er kompatibel for de tog, der betjener højhastighedsnettet.
- søtransport
  - * Forslag til direktiv om teknisk harmonisering af skibsudstyr (11)

(iii) Andre foranstaltninger vedrørende et EF-samråd om luft- og søtransportinfrastruktur (12).

---

11) KOM(89) 266.

12) KOM(88) 577 af 16.1.1989.

Historical Archives of the European Commission

**3. Telekommunikation**

- Udarbejdelse og vedtagelse af gennemførelsesdirektiver for ONP-direktivet af 28. juni 1990 (6), bl.a. på følgende områder:
  - linjer til udlejning
  - pakke- og kredsløbskoblet datatransmission
  - taletelefoni
  - telex
  - evt. mobilkommunikation
  - med forbehold af supplerende undersøgelser, en ny type adgang til nettene og til bredbåndsnettet.
- Harmonisering af procedurerne for udstedelse af en erklæring om betydning for Europa og tilladelse til at yde tjenester over det offentlige telekommunikationsnet med henblik på at sikre, at disse erklæringer og tilladelser kan gøres til genstand for gensidig anerkendelse.
- Udarbejdelse af juridiske retningslinjer for mobilkommunikation.
- Udarbejdelse og vedtagelse af de foranstaltninger, der er omhandlet i Grønbogen af 14.11.1990 om satellitkommunikation, navnlig på følgende områder:
  - gensidig anerkendelse af godkendelser af terminaludstyr til satellitkommunikation
  - gensidig anerkendelse af tilladelser til envejs- og tovejs-satellittransmission
  - harmonisering af betingelserne for levering af et åbent net til forbindelse af nettene med satellitterminalerne
  - harmonisering af allerede identificerede, kommende transmissionsteknikker til satellitspredning til offentligheden.

**4. Energi**

- Gennemførelse af direktiverne om transit
- Konklusioner af overvejelserne og tredjemands adgang til nettene
- Undersøgelser og forslag vedrørende ophævelsen af de administrative og lovgivningsmæssige hindringer for sammenkoblingerne
- Samrådsprocedurer for optimering af forvaltningen af nettene.

Historical Archives of the European Commission

BILAG 2

EF-STØTTE TIL DEN VIGTIGSTE GRUNDINFRASTRUKTUR

FÆLLESSKABSSTØTTERAMMER

FOR REGIONERNE - MÅL NR. 1 (1989-93)

(i mio. ECU)

| | TRANSPORTINFRASTRUKTUR | | | | | TELEKOM. INFRASTRUKT. | ENERGI-INFRASTRUKT. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | MOTOR-VEJE | JERN-BANE | HAVNE | LUFT-HAVNE | ANDET | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | - | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| I ALT | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

BILAG 3

EIB-finansiering (individuelle lån og kreditter ydet på grundlag af globallån) i EF af net af betydning for EF (1)

(i mio ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Net af betydning for EF | 4817,3 | 8463,7 | 2836,7 |
| Transport | 1334,1 | 3663,4 | 1384,7 |
| . Jernbane | 103,9 | 1090,3 | 605,9 |
| . Landevej | 1148,4 | 1503,2 | 434,5 |
| . Havneinfrastruktur | 29,0 | 235,6 | 129,2 |
| . Lufthavnsinfrastruktur | 52,8 | 715,7 | 163,2 |
| . Multimodale transportcentre | | 83,1 | 16,4 |
| . Bytrafik | | 35,5 | 35,5 |
| Telekommunikation | 269,8 | 1568,4 | 817,0 |
| Transport og distribution af energi | 3213,4 | 3231,9 | 635,0 |
| B. Alle net | 11966,8 | 15031,8 | 4412,9 |
| Transport | 3927,7 | 7060,8 | 2206,5 |
| . Jernbane | 599,8 | 1475,9 | 606,8 |
| . Landevej | 2789,5 | 4002,2 | 1015,4 |
| . Havneinfrastruktur | 320,0 | 370,7 | 135,6 |
| . Lufthavnsinfrastruktur | 106,2 | 738,3 | 169,2 |
| . Multimodale transportcentre | | 83,2 | 16,4 |
| . Bytrafik | 107,3 | 326,5 | 228,2 |
| . Andet | 4,9 | 64,0 | 34,9 |
| Telekommunikation | 4245,5 | 4092,3 | 1258,2 |
| Transport og distribution af energi | 3793,6 | 3878,7 | 948,2 |
| C. Den samlede aktivitet i EF | 32432.8 | 40024,4 | 11265,9 |
| % A/B | 40,3 | 56,3 | 64,3 |
| % A/C | 14,9 | 21,1 | 25,2 |
| % B/C | 36,9 | 37,6 | 39,2 |

1) Ekskl. 578 mio ECU til net beliggende i Jugoslavien:
   - transport af el: 92 mio. ECU.
   - jernbanelinjer: 124.3 mio. ECU.
   - motorveje: 361,7 mio. ECU.

Historical Archives of the European Commission

UDKAST TIL RÅDETS RESOLUTION OM TRANSEUROPÆISKE NET

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER -

som henviser til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab,

som tager følgende i betragtning:

Det Europæiske Råd udtrykte på møderne i Strasbourg i december 1989 og i Dublin i juni 1990 ønske om, at der blev fastsat "retningslinjer" for de transeuropæiske net inden udgangen af 1990, og Rådet opfordrede i sin resolution af 22. januar 1990* Kommissionen til inden for samme frist at forelægge det et arbejdsprogram og forslag til passende foranstaltninger;

virkeliggørelsen af et område uden indre grænser og indførelsen af fri bevægelighed for personer, goder og tjenester forudsætter eksistensen af transeuropæiske net inden for transport, telekommunikation, energi og erhvervsuddannelse, således at fordelene ved det indre marked kan udnyttes fuldt ud;

etableringen af transeuropæiske net, der ligeledes skaber forbindelse mellem EF's yderområder og center, vil bidrage til at øge den økonomiske og sociale sammenhæng i EF;

de transeuropæiske net skal også ses på baggrund af en harmonisk udvikling af EF's forbindelser med EFTA-landene og de øst- og centraleuropæiske lande og under hensyntagen til, at de skal udvides til også at omfatte middelhavslandene;

det er fremgået af en undersøgelse, Kommissionen har foretaget i løbet af 1990 med bistand fra medlemsstaterne og de økonomiske beslutningstagere, at de eksisterende net er utilstrækkelige, og at det er nødvendigt i større omfang at holde samråd om udformningen og den optimale udnyttelse af de fremtidige net;

der er peget på årsagerne til manglerne, og disse skal afhjælpes gennem hensigtsmæssige foranstaltninger efter forslag, der fremsættes af Kommissionen i et EF-handlingsprogram;

Rådet bør vedtage dette program;

det påhviler Kommissionen at fremsætte yderligere forslag med henblik på gennemførelsen af programmet;

Kommissionen skal hvert år aflægge beretning om gennemførelsen af dette EF-handlingsprogram;

---

* EFT nr. C 27 af 6.2.1990.

Historical Archives of the European Commission

HAR VEDTAGET FØLGENDE RESOLUTION:

1. Rådet erklærer under henvisning til **det i Kommissionens rapport fastslåede**, at virkeliggørelsen i henhold til EØF-Traktatens artikel 8A af et område uden indre grænser skal ledsages af foranstaltninger, der stiller egentlige transeuropæiske net, dvs. net, der er sammenkoblede, og som kan gøres til genstand for samdrift, til rådighed for borgerne, erhvervslivet og myndighederne inden for transport, telekommunikation, energi og erhvervsuddannelse.

2. Efter Rådets opfattelse berettiger de nuværende mangler til, at der **med øjeblikkelig virkning iværksættes et handlingsprogram.** Rådet **vedtager derfor det af Kommissionen foreslåede program**, der er opbygget omkring tre indbyrdes komplementære og uadskillelige elementer: **prioriterede projekter**, der udvælges på grundlag af deres bidrag til det indre marked og til styrkelsen af den økonomiske og sociale samhørighed, **generelle foranstaltninger**, der sigter mod at fremme fremkomsten, etableringen og den optimale udnyttelse af transeuropæiske net; samt **finansielle foranstaltninger.**

3. For så vidt angår de **prioriterede projekter** opfordrer Rådet - uden at der derved gribes ind i de igangværende arbejder - Kommissionen til at fremsætte supplerende forslag til gennemførelse af disse projekter og peger med henblik på gennemførelsen af det indre marked navnlig på **følgende principper:**

3.1. Inden for **transport** forudsætter transportmarkedets funktion en **multimodal fremgangsmåde inden for alle transportformerne**, der kan danne grundlag for optimal udnyttelse af infrastrukturen, og som samtidig kan bidrage til at en bedre miljøbeskyttelse. Rådet opfordrer Kommissionen til at videreføre sit arbejde i de forskellige sektorer, der nævnes i meddelelsen;

3.2. Inden for **telekommunikation og teletjenester** opfordrer Rådet Kommissionen til med støtte i de eksisterende projekter, navnlig INSIS og CADDIA, **i første halvår 1991 at træffe initiativer med henblik på etableringen af de for det indre marked nødvendige teletjenester**, navnlig gennem sammenkobling af de berørte myndigheders informationssystemer; Rådet opfordrer i øvrigt Kommissionen til at sikre, at det særlige program for forskning inden for telematiksystemer på områder af almen interesse iværksættes straks fra vedtagelsen for at forbedre teletjenesternes ydelser;

3.3. På **energiområdet** opfordrer Rådet med henblik på en fuldstændig gennemførelse af det indre marked og med sigte på indgåelsen af et europæisk energi-charter Kommissionen til sammen med de berørte parter at undersøge, **hvorledes nettene bedst kan udvikles og udnyttes** for Europa som helhed for at sikre optimal udnyttelse af produktionskapaciteten og øge EF's forsyningssikkerhed;

3.4. På området **erhvervsuddannelse** opfordrer Rådet Kommissionen til sammen med medlemsstaterne og de berørte parter at fremme **sammenkoblingen af de forskellige eksisterende net** mellem alle parter inden for erhvervsuddannelse for at opnå multiplikatoreffekten heraf i hele EF og i de øvrige europæiske lande.

Historical Archives of European Commission

4. For så vidt angår de **generelle foranstaltninger** ønsker Rådet - samtidig med at subsidiaritetsprincippet overholdes - at disse bidrager til at skabe et gunstigt miljø for oprettelse af transeuropæiske net blandt alle de berørte parter.

4.1. Rådet finder, at de **nødvendige lovgivningsmæssige foranstaltninger**, der af Kommissionen er opregnet i bilaget til dens meddelelse, og som har til formål at sikre, at **nettene og ydelsen af transeuropæiske tjenester kan gøres til genstand for samdrift,** uden ophold bør vedtages og iværksættes, eller at der snarest bør fremsættes forslag herom af Kommissionen.

4.2. Rådet opfordrer Kommissionen til i snævert samarbejde med alle berørte parter:

- regelmæssigt at udarbejde **vejledende planer** for transeuropæiske net inden for transport, telekommunikation og energi i den mest hensigtsmæssige form
- at udarbejde **et årsprogram for europæisk standardisering** for at sikre, at nettene kan gøres til genstand for samdrift, og for at forhindre, at der udvikles nye, indbyrdes afvigende nationale standarder
- at **indsamle alle de nødvendige data** til at kunne foretage en vurdering af nettenes behov og af de tekniske og finansielle vanskeligheder, der kan få betydning for etableringen heraf med henblik på gennemførelsen af ovennævnte arbejde;
- at foretage **feasibility-undersøgelser** for at kunne udpege projekter af europæisk betydning.

4.3. Rådet er positivt indstillet over for princippet om en **erklæring om betydning for Europa** og opfordrer Kommissionen til at **fremsætte forslag** om indførelsen af en EF-procedure for at give visse projekter et sådant prædikat.

5. For så vidt angår de **finansielle foranstaltninger** finder Rådet, at projekterne bør være rentable og erindrer om, at det med dette for øje agter at indrømme **privat finansiering visse privilegier** for at skabe bedre vilkår for fremme, etablering og udnyttelse af transeuropæiske net. Rådet finder **imidlertid**, at det vil være nødvendigt med **offentlige interventioner** i visse tilfælde, der udpeges af Kommissionen. Sådanne EF-interventioner vil være af supplerende karakter. Dette hindrer ikke, at EF inden for rammerne af budgetmidlerne og uden at sprænge de finansielle perspektiver tillægger **de transeuropæiske net prioritet i finansieringsmæssig henseende**. Virkningen af denne **prioritering vil kunne forstærkes** ved opstillingen af de nye finansielle perspektiver for perioden efter 1992.

6. Endelig **opfordrer Rådet Kommissionen til**

6.1. i løbet af 1991 at fremsætte **egnede forslag** til gennemførelse af ovennævnte opfordringer;

6.2. hvert år at forelægge **en rapport om etableringen af transeuropæiske net.**

Historical Archives of the European Commission

Alfabetisk liste over forkortelser, akronymer og andre udtryk,

der er anvendt i den afsluttende rapport

| | |
|---|---|
| AECMA | European Association of Aerospace Manufacturers |
| AIM | Fællesskabsaktion vedrørende anvendelse af informationsteknologi og telekommunikation i sundhedssektoren - avanceret informatik på det medicinske område - sonderende aktion |
| ANIMO | Styringssystem for dyretransporter |
| ASB | Tilknyttet standardiseringsorgan |
| ATLAS | Flykontrol/luft-til-jordsystem |
| BC-NET | Europæisk net for virksomhedssamarbejde |
| CADDIA | Samarbejde vedrørende automatisering af data og dokumentation vedrørende import og eksport samt landbrug |
| CEDEFOP | Det Europæiske Center for Udvikling af Erhvervsuddannelse |
| CEPT | Den Europæiske Konference af Post- og Teleadministrationer |
| CLCA | Comité de liaision de la construction automobile des pays des Communautés européennes |
| COMETT | EF-program inden for undervisning og uddannelse på teknologi området |
| CORRIDOR | Samarbejde inden for informatik, der anvendes til løsning af regionernes vejproblemer |
| CSCE | Konferencen om Sikkerhed og Samarbejde i Europa |
| DECT | Projekt vedrørende trådløs digitaltelefoni |
| DELTA | Udvikling af undervisningsteknologi i Europa ved hjælp af avanceret teknologi |
| DRIVE | Vejinfrastruktur med særligt henblik på trafiksikkerheden i Europa |
| ECAC | European Civil Aviation Conference |
| EDI | Elektronisk dataoverførsel |

Historical Archives of the European Commission

| | |
|---|---|
| EDIFACT | International standard for elektronisk dataudveksling inden for administration, handel og transport |
| EFRU | Den Europæiske Fond for Regionaludvikling |
| EFTA | Den Europæiske Frihandelssammenslutning |
| EIB | Den Europæiske Investeringsbank |
| EKSF | Det Europæiske Kul- og Stålfællesskab |
| ENS | Europæiske nervesystemer |
| ERASMUS | EF's handlingsprogram til fremme af de studerendes mobilitet |
| ERMES | Fælleseuropæisk jordbaseret offentlig personsøgning i EF |
| ERT | European Round Table |
| ETSI | European Telecommunications Standardisations Institute |
| EUREKA | European Research Coordination Agency |
| EUROCONTROL | European Organization for the Safety of Air Navigation |
| EUROFORM | Program for EF-initiativer (Socialfonden) inden for erhvervsuddannelse |
| EUROTECNET | Handlingsprogram inden for ny teknologi og erhvervsmæssig uddannelse |
| EURYCLEE | Net af nationale informationscentre vedrørende ny informationsteknologi og uddannelse i EF-medlemsstaterne |
| EURYDICE | Informationsnet for uddannelse inden for EF |
| FIEC | International European Construction Federation |
| FORCE | Program til styrkelse af efter- og videreuddannelse |
| FYSAN | System for phytosanitær opfølgning |
| GSM | Groupe Spéciale Mobile (celletelefon) |
| IMPACT | Handlingsplan med sigte på udvikling af et marked for informationstjenester |
| INSIS | Tværinstitutionelt integreret informationssystem for EF |
| INTERREG | Program for EF-initiativer (EFRU, Socialfonden og EUGFL - Udviklingssektionen) i regioner, der gennemskæres af en grænse |
| ISDN | Tjenesteintegreret digitalnet |
| LINGUA | Program til styrkelse af uddannelsen i fremmedsprog |
| METRAN | Europæisk transmissionsnet |
| ONP | Open Network Provision - tilrådighedstillelse af et åbent telekommunikationsnet |
| PCRD | Rammeprogram for forskning og udvikling |

Historical archives of the European Commission

| | |
|---|---|
| PETRA | Handlingsprogram for erhvervsuddannelse af unge og forberedelse af unge til arbejds- og voksenlivet |
| PHARE | Handlingsplan for samaordnet bistand til Polen og Ungarn - støtte til økonomisk genopbygning |
| POLIS | Fremme af de forbindelser, der træder i kraft ved integrering af tjenester (informatik anvendt inden for bytransport) |
| PROMETHEUS | Program for et europæisk trafiksystem med den størst mulige effektivitet og sikkerhed |
| RACE | F&U-program for avanceret kommunikationsteknologi i Europa |
| REGEN | EF-initiativprogram (EFRU) vedrørende energisammenkoblinger |
| SCENT | System Customs Enforcement Network |
| SCIENCE | Plan til stimulering af forskersamarbejde og-udveksling i Europa (1988-1992) |
| SHIFT | System for sundhedskontrol ved grænsekontrolsteder ved indførsel fra tredjelande (SHIFT-projektet) |
| SIS | Système d'Information Schengen |
| STAR | EF-program til udvikling af visse ugunstigt stillede regioner i EF gennem bedre adgang til avancerede telekommunikationstjenester |
| TARIC | Den Fælles Toldtarif |
| TEDIS | EF-program for elektronisk overførsel af handelsdata via kommunikationsnet |
| TELEMATIQUE | EF-initiativprogram (EFRU) vedrørende adgang til avancerede telekommunikationstjenester |
| UNICE | Sammenslutningen af Industri- og Arbejdsgiverorganisationer i EF |
| VSAT | Very Small Aperture Terminals (satellitter) |

Historical Archives of the European Commission

ISSN 0254-1459

KOM(90) 585 endelig udg.

# DOKUMENTER

**DA** **15**

Historical Archives of the European Commission

Katalognummer : CB-CO-90-661-DA-C
ISBN 92-77-67652-3

| | | |
|---|---|---|
| SALGSPRIS | til og med 30 sider: 3,50 ECU | for hver 10 sider derudover: 1,25 ECU |

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg

# ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(90) 585 τελικό

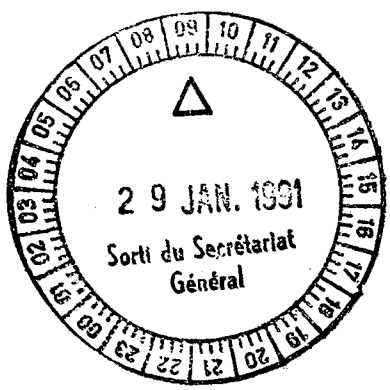
Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 1991

**ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ**

**ΓΙΑ ΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ**

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Historical Archives of the European Commission



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ


Σελίδες

Εισαγωγή ..... 3

**1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ..... 4**

1.1. Εντολή που ανέθεσε το Συμβούλιο στην Επιτροπή ..... 4
1.2. Εφαρμογή του ψηφίσματος του Συμβουλίου ..... 5

**2. Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ..... 5**

2.1. Η υλοποίηση ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα δημιουργεί την ανάγκη να δημιουργηθούν επειγόντως διευρωπαϊκά δίκτυα ... 5
2.2. Προβλήματα που συνδέονται με την κατανομή των αρμοδιοτήτων .. 6
2.3. Η συνεισφορά της Κοινότητας ..... 7

**3. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ.. 7**

3.1. Η Γεωγραφική διάσταση ..... 7
3.2. Το περιεχόμενο των διευρωπαϊκών δικτύων ..... 8

**4. Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΥΛΙΚΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ..... 9**

**5. ΟΙ ΦΡΑΓΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ..... 10**

5.1. Τα προβλήματα διαλειτουργικότητας σε διασυνοριακό επίπεδο .... 10
5.2. Το κανονιστικό πλαίσιο ..... 12
5.3. Η ανταγωνιστική διάσταση ..... 13
5.4. Η έλλειψη συνολικής εικόνας σε ευρωπαϊκό επίπεδο της εξέλιξης της ζήτησης και των αντίστοιχων υποδομών ..... 14
5.5. Η σπουδαιότητα των προβλημάτων χρηματοδότησης ..... 15

**6. ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ: ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ..... 17**

6.1. Σχέδια κατά προτεραιότητα ανά τομέα εφαρμογής ..... 17
6.2. Μέτρα που μπορούν να επιταχύνουν τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων ..... 26
6.3. Οι πιθανές χρηματοδοτικές παρεμβάσεις ..... 29

Παράρτημα 1 : Δημιουργία του κανονιστικού πλαισίου ..... 31
Παράρτημα 2 : Παρεμβάσεις ΕΤΠΑ ..... 33
Παράρτημα 3 : Παρεμβάσεις ΕΤΕ ..... 34

Σχέδιο απόφασης του Συμβουλίου ..... 35

Γλωσσάριο ..... 38


Historical Archives of the European Commission

# ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΓΙΑ ΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εσωτερική αγορά, που η υλοποίησή της εξελίσσεται επιτυχώς με βάση τις κατευθύνσεις του Λευκού Βιβλίου του Ιουνίου 1985 και τις διατάξεις της ενιαίας πράξης, θα παράγει όλα τα οικονομικά και κοινωνικά της αποτελέσματα μόνο αν η ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, των υπηρεσιών, των κεφαλαίων και των προσώπων σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μπορεί να βασιστεί στην ύπαρξη πραγματικά διευρωπαϊκών δικτύων (υλικοτεχνικές υποδομές, υπηρεσίες και κανονιστικές ρυθμίσεις).

Αυτή η ανάγκη είναι ιδιαίτερα αισθητή σε **τέσσερεις τομείς: στις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες, την ενέργεια και την επαγγελματική κατάρτιση.** Οι προπαρασκευαστικές εργασίες που έγιναν σε συνεργασία με τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια του 1990 επιβεβαίωσαν σε μεγάλο βαθμό την οξύτητα του προβλήματος που δημιουργεί η ανεπάρκεια διευρωπαϊκών δικτύων. Η γνώμη και μόνο των ενδιαφερόμενων οικονομικών κύκλων, που εκφράστηκε στο πλαίσιο δημοσκόπησης τον τελευταίο Οκτώβριο, θα είχε αρκέσει για να διαλυθεί και η παραμικρότερη αμφιβολία γύρω από αυτό το σημείο: οι κύκλοι αυτοί υποστηρίζουν στο σύνολό τους ότι τα οφέλη της μεγάλης αγοράς εξαρτώνται τόσο από την ύπαρξη ενός ευνοϊκού κανονιστικού πλαισίου όσο και από την ύπαρξη υποδομών και υπηρεσιών που να εξασφαλίζουν στην πράξη την ελεύθερη κυκλοφορία.

Η Επιτροπή απηύθυνε ήδη στο Συμβούλιο ενδιάμεση έκθεση τον Ιούλιο 1990[1]. **Τώρα είναι σε θέση να υποβάλει ανακοίνωση υπό μορφή κοινοτικού προγράμματος δράσης για τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων υποδομών.**

Αυτή η ανακοίνωση ανταποκρίνεται στις επιθυμίες που έχουν εκφραστεί στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (στο Στρασβούργο το Δεκέμβριο 1989 και στο Δουβλίνο τον Ιούνιο 1990) καθώς και του ψηφίσματος του Συμβουλίου της 22ας Ιανουαρίου 1990[2].

Μετά την παρουσίαση (i) των λόγων για τους οποίους η ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων αποτελεί στόχο προτεραιότητας, (ii) των κριτηρίων που αποδεικνύουν την ανεπάρκεια των υποδομών, (iii) της σπουδαιότητας της περιβαλλοντικής διάστασης, (iv) των κυριότερων εμποδίων στη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων και (v) της φύσης του δημοσιονομικού περιορισμού, η ανακοίνωση προτείνει:

- ένα πρόγραμμα ενεργειών που αποσκοπεί στην υλοποίηση σχεδίων ή δικτύων, στη θέσπιση κατευθυντηρίων γραμμών όσον αφορά τη χρηματοδότηση καθώς και μιας σειράς μέτρων γενικού χαρακτήρα για να επιταχυνθεί η δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων·

- ένα σχέδιο ψηφίσματος του Συμβουλίου για την έγκριση του προγράμματος ενεργειών.

Historical Archives of the European Commission

(1) COM(90) 310 19.07.1990
(2) ΕΕ C 27 της 06.02.1990

## 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

### 1.1. Εντολή που ανέθεσε το Συμβούλιο στην Επιτροπή

Στο πλαίσιο των κοινοτικών οργάνων είχε συζητηθεί επανειλημμένως η επείγουσα ανάγκη προβληματισμού σχετικά με την προτεραιότητα που πρέπει να δοθεί στην έγκριση ενός προγράμματος δράσης.

1.1.1. Μετά τις σκέψεις που διατυπώθηκαν σε υπουργικό επίπεδο κατά τη διάρκεια του δευτέρου εξαμήνου 1989, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (Δεκέμβριος 1989 και Ιούνιος 1990) τόνισε ότι θεωρεί ιδιαίτερα σημαντικό το ζήτημα των δικτύων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος προσδιορίζοντας τη συνέχεια των εργασιών με τον ακόλουθο τρόπο:

> **"Ιδιαίτερη προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη και στη διασύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων, ιδίως στον τομέα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, της σύνδεσης των κυριότερων αστικών κέντρων της Κοινότητας με δίκτυα τηλεπικοινωνιών ευρείας ζώνης, των όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερων συνδέσεων εδάφους και της διανομής ενέργειας. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καλεί την Επιτροπή να προτείνει τα προσήκοντα μέτρα λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα επέκτασης αυτών των ενεργειών στο σύνολο της Κοινότητας και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην κατάσταση των περιφερειών στο πλαίσιο της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής."**

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Δουβλίνου της 26ης Ιουνίου 1990 υπενθύμισε αυτά τα συμπεράσματα και ζήτησε **"να θεσπιστούν ... οι κατευθυντήριες γραμμές πριν το τέλος του έτους"**.

1.1.2. **Το Δεκέμβριο 1989 η Επιτροπή** εξέδωσε ήδη ανακοίνωση με τίτλο "Προς τη δημιουργία ευρωπαϊκών δικτύων: στόχοι και πιθανές εφαρμογές"(3). Αυτή η ανακοίνωση καθιστούσε εμφανή τα προβλήματα προσαρμογής των υποδομών ενόψει της νέας διάστασης της κοινοτικής αγοράς και έκρινε ότι **"πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προτεραιότητα στην ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, ιδίως στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών και της κατάρτισης, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην διαλειτουργικότητα και στη διασύνδεση"**.

1.1.3. Το **Συμβούλιο** (Ιανουάριος 1990), βασιζόμενο στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου καθώς και στην ανακοίνωση της Επιτροπής, κάλεσε την τελευταία να του υποβάλει, για τους τέσσερις τομείς που πρότεινε η Επιτροπή:

> **"πριν από το τέλος του 1990, πρόγραμμα εργασίας και προτάσεις κατάλληλων μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα επέκτασης αυτών των δράσεων στο σύνολο της Κοινότητας και με την επιφύλαξη της κατανομής των εργασιών μεταξύ των διαφόρων επιμέρους συνθέσεων του Συμβουλίου. ... Η Επιτροπή θα υποβάλει μια πρώτη ενδιάμεση έκθεση κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου του 1990."**

(3) COM(89) 643 18.12.1989

1.2. Εφαρμογή του ψηφίσματος του Συμβουλίου

Κατά τη διάρκεια του 1990, η Επιτροπή βασίστηκε σε τρεις πηγές πληροφοριών και υποδείξεων, ιδίως με βάση την ενδιάμεση έκθεση του Ιουλίου 90, για να αξιολογήσει τις ανάγκες σε υποδομές στους τέσσερις τομείς εφαρμογής:

- στα κράτη μέλη, μέσω μιας ομάδας μελέτης που αποτελείται από τους αντιπροσώπους τους και που η σύστασή της είχε ζητηθεί από το Συμβούλιο. Αυτή η ομάδα συνεδρίασε με πρωτοβουλία της Επιτροπής έξι φορές. Σε πολλές περιπτώσεις οι εθνικοί συντονιστές θεώρησαν σκόπιμο να υποβάλουν γραπτές προτάσεις οι οποίες αποδείχθηκαν πολύ χρήσιμες για την πρόοδο των εργασιών και τον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων (ιδίως Γαλλία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ελλάδα, Πορτογαλία, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες και Δανία)·

- στους ενδιαφερόμενους οικονομικούς κύκλους, δηλαδή κυρίως στις πιο αντιπροσωπευτικές ευρωπαϊκές οργανώσεις του βιομηχανικού κλάδου και του κλάδου των υπηρεσιών που ενδιαφέρονται, ως χρήστες ή προμηθευτές αγαθών ή υπηρεσιών, για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Αυτή η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε καθ'όλη τη διάρκεια του έτους και με την ευκαιρία μιας ανεπίσημης σύσκεψης, στις 8 Οκτωβρίου 1990, παρουσία των υπηρεσιών της Επιτροπής και των εθνικών συντονιστών·

- στις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο ειδικευμένων κοινοτικών φορέων σχετικά με τη δημιουργία ή τη βελτίωση διευρωπαϊκών δικτύων. Στις εργασίες αυτές περιλαμβάνονται και οι εργασίες που έχουν ήδη αποφασιστεί ή πρόκειται να αποφασιστούν από το Συμβούλιο στους διάφορους υπό εξέταση τομείς προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα των ενεργειών που έχουν ήδη αρχίσει ή πρόκειται να αρχίσουν και να αποφευχθεί κάθε επικάλυψη.

2. Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Η αξιολόγηση των υποδομών ενόψει της δημιουργίας ενός χώρου χωρίς σύνορα οδηγεί αναπόφευκτα στην αναγνώριση της ανάγκης να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες αυτής της αγοράς σε δίκτυα. Η κοινοτική αξιολόγηση αυτών των αναγκών δεν μπορεί να συνίσταται απλώς και μόνο στην πρόσθεση των εθνικών αναγκών με βάση τις εθνικές εκτιμήσεις. Με βάση την αρχή της επικουρικότητας, που πρέπει να επιτρέψει τον προσδιορισμό της κοινοτικής υπεραξίας, αυτή η διαπίστωση πρέπει να οδηγήσει τους ενδιαφερόμενους για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των υποδομών και των υπηρεσιών να ενσωματώσουν στις εκτιμήσεις τους την κοινοτική διάσταση. Πράγματι, αυτή η διάσταση παρέχει πολλά πλεονεκτήματα που μπορούν να ευνοήσουν την ανάπτυξή τους. Αυτή η διαπίστωση συγκλίνει με τις κατευθυντήριες γραμμές που περιλαμβάνονται στο προκαταρκτικό έγγραφο "Ευρώπη 2000: οι προοπτικές ανάπτυξης του κοινοτικού εδάφους"(4) το οποίο καθιστά εμφανή την αύξηση των πιέσεων σε ένα κατακερματισμένο και εύθραυστο κοινοτικό χώρο και την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο αναφοράς "που να παρέχει πληροφορίες για ό,τι συμβαίνει στο σύνολο της Κοινότητας".

2.1. Η υλοποίηση ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα δημιουργεί την ανάγκη να δημιουργηθούν επειγόντως διευρωπαϊκά δίκτυα

Το Λευκό Βιβλίο του Ιουνίου 1985 βασιζόταν στην εφαρμογή των τεσσάρων θεμελιωδών ελευθεριών για να προτείνει μια συνολική και ισόρροπη προσέγγιση σε όλους τους σχετικούς κλάδους. Σήμερα αναγνωρίζεται ότι οι οικονομικές επιπτώσεις από την εφαρμογή στην πράξη αυτών των ελευθεριών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη δικτύων που να διευκολύνουν τις τηλεπικοινωνίες και να σμικρύνουν, από χρονική άποψη όσο και από πλευράς αποστάσεων, τον κοινοτικό χώρο ενόψει της απαιτούμενης συνοχής. Μια στενότερη σύνδεση μεταξύ όλων των συνιστωσών του κοινοτικού χώρου θα τους επιτρέψει να συμμετάσχουν όσο

(4) COM(90) 544 16.11.1990

Property of the European Communities

το δυνατόν πληρέστερα στη νέα κοινοτική διάσταση καθώς και στα οφέλη που θα προκύψουν από την κατάργηση των συνόρων.

Πέντε λόγοι συνηγορούν υπέρ της ανάγκης να δημιουργηθούν τέτοια δίκτυα:

- η προβλεπόμενη και ήδη εν μέρει διαπιστωθείσα αύξηση των ενδοκοινοτικών συναλλαγών μετά την απαλλαγή τους από φυσικά, τεχνικά και, προσεχώς, φορολογικά εμπόδια **(επίδραση στον όγκο των συναλλαγών)**·

- η ανάγκη διασύνδεσης των υφιστάμενων υποδομών ώστε να ανταποκρίνονται στη νέα διάσταση της αγοράς **(ανάγκη διαλειτουργικότητας)**·

- η σημασία συνυπολογισμού της κοινοτικής διάστασης στο σχεδιασμό και στην ανάπτυξη των μελλοντικών δικτύων **(επίδραση διάστασης)**·

- η ανάγκη για παροχή καλύτερης ποιότητας υπηρεσιών σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο **(ανάγκη ποιότητας)**·

- η ανάγκη συνοχής μεταξύ όλων των συνιστωσών του κοινοτικού χώρου **(επίδραση συνοχής)**.

## 2.2. Προβλήματα που συνδέονται με την κατανομή των αρμοδιοτήτων

### 2.2.1. Ρόλος των δημοσίων αρχών

Για ιστορικούς λόγους, ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών γινόταν παραδοσιακά σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα τον κατακερματισμό των δικτύων αν τα εξετάσουμε από κοινοτική σκοπιά. Η νέα διάσταση της εσωτερικής αγοράς καθιστά αναγκαία την ενσωμάτωση αυτών των δικτύων στο ευρύτερο πλαίσιο της Κοινότητας και, πέραν αυτής, της ευρωπαϊκής ηπείρου. Για να εξασφαλιστεί η ενσωμάτωση αυτή, σε κάθε επίπεδο λήψης αποφάσεων (τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, κοινοτικό, ...) θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα άλλα επίπεδα, όταν η φύση των σχεδίων το δικαιολογεί. **Αυτό πρέπει να οδηγήσει σε μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων στα διάφορα πολιτικά επίπεδα.** Για να βελτιστοποιηθεί αυτή η συνεργασία και να καταστεί όσο το δυνατόν περισσότερο αποτελεσματική, πρέπει να αναζητηθούν κατάλληλα οργανωτικά πλαίσια.

### 2.2.2. Ευθύνη των οικονομικών φορέων

Μολονότι οι δημόσιες αρχές διαδραματίζουν μείζονα ρόλο στην επινόηση των δικτύων και συχνά στην υλοποίησή τους, ιδίως στον τομέα των μεταφορών και της κατάρτισης, οι οικονομικοί παράγοντες διαδραματίζουν όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην ανάπτυξη και στην υλοποίηση νέων σχεδίων. Η αυξανόμενη διαφοροποίηση της προσφοράς, λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης, παρουσιάζει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τους οικονομικούς φορείς. Πάντως, αυτό το ενδιαφέρον συνδέεται στενά με την ανάπτυξη των αντίστοιχων αγορών και συνεπάγεται, ως εκ τούτου, μεγαλύτερη συμμετοχή των χρηστών. Η ανάπτυξη της έννοιας "υπηρεσίες/επιβάρυνση", βάσει της οποίας ο χρήστης είναι έτοιμος να πληρώσει για την καλή ποιοτικά υπηρεσία που του παρέχεται, θα πρέπει να εντείνει ακόμη περισσότερο αυτή την τάση, διευκολύνοντας έτσι την ιδιωτική χρηματοδότηση των δικτύων.

Με άλλα λόγια, **η ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων εξαρτάται τόσο από τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν ανεξάρτητοι οικονομικοί παράγοντες όσο και από την ίδια τη δράση των δημοσίων αρχών. Αυτό παίρνει συχνά τη μορφή εταιρικής σχέσης μεταξύ των δύο.**

Historical Archive of the European Commission

## 2.3. Η συνεισφορά της Κοινότητας

**Η ένταξη σε ένα κοινοτικό πλαίσιο της προβληματικής των δικτύων παρουσιάζει πολλά καθοριστικά πλεονεκτήματα.** Όπως αποδείχθηκε στην έρευνα που έγινε σχετικά με τις απόψεις των οικονομικών παραγόντων, αυτά τα πλεονεκτήματα δεν αξιοποιούνται σήμερα επαρκώς. Πράγματι, η Κοινότητα μπορεί:

- να διευκολύνει, χάρη σε μια συνολική προοπτική, τον εντοπισμό του κοινοτικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν τα υφιστάμενα ή υπό μελέτη σχέδια·
- να ενθαρρύνει την άριστη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων δικτύων·
- να προωθήσει τη θέσπιση κανόνων που να εγγυώνται την διαλειτουργικότητα των δικτύων·
- να ενθαρρύνει την από κοινού υποβολή διεθνικών σχεδίων·
- να ενθαρρύνει την παραγωγή ενδεικτικών σχεδίων στο πλαίσιο μεσοπρόθεσμης και μαρκοπρόθεσμης στρατηγικής ανάπτυξης δικτύων και αριστοποίησης της χρησιμοποίησης του ευρωπαϊκού χώρου·
- να ευνοήσει τη συνειδητοποίηση της ανάγκης να υπάρξει ισορροπία μεταξύ του κέντρου και της περιφέρειας της Κοινότητας, στο πλαίσιο της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής·
- να αξιοποιήσει τις οικονομικές συνέπειες των δικτύων στις περιοχές λειτουργίας τους·
- να εντάξει στην ανάλυση της αποδοτικότητας των σχεδίων το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν για το σύνολο της Κοινότητας·
- να παράσχει ένα πλαίσιο συντονισμού για τις στατιστικές που είναι αναγκαίες για την αξιολόγηση των αναγκών όσον αφορά τα δίκτυα·
- να διευκολύνει την προοπτική ανάπτυξης των κοινοτικών δικτύων σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, ιδιαίτερα με τις χώρες της ΕΖΕΣ και της Ανατολικής Ευρώπης καθώς και την προέκτασή τους στις μεσογειακές τρίτες χώρες·
- να προωθήσει νέες συνεργασίες μεταξύ περιοχών διαφορετικών κρατών και μεταξύ διαφορετικών βιομηχανικών κλάδων·
- να ευνοήσει ή να συμπληρώσει τη χρηματοδότηση σχεδίων κοινοτικού ενδιαφέροντος με τη βοήθεια των μέσων που έχει στη διάθεσή της.

# 3. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ

## 3.1. Η γεωγραφική διάσταση

Η δυνατότητα των δικτύων της Κοινότητας να ανταποκριθούν στη γρήγορη αύξηση των ενδοκοινοτικών συναλλαγών που θα προκαλέσει – και προκαλεί ήδη – η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς είναι η πρώτη προτεραιότητα. **Η προσπάθεια πρέπει να αφορά αρχικά τις υποδομές που βρίσκονται στο έδαφος της Κοινότητας.** Αυτή η προσπάθεια πρέπει επίσης να συμβάλει στην επίτευξη **καλύτερης ισορροπίας μεταξύ του κέντρου και της περιφέρειας** προκειμένου να επωφεληθούν και οι περιφερειακές περιοχές από τα πλεονεκτήματα της εσωτερικής αγοράς. Πράγματι, ένα περισσότερο εκτεταμένο και με καλύτερες διασυνδέσεις δίκτυο ευνοεί τη συνοχή και είναι εξίσου ωφέλημο τόσο για τις περιφερειακές όσο και για τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας.

Historical Archives of the European Commission

Όμως, η προβληματική των διευρωπαϊκών δικτύων δεν μπορεί να περιοριστεί στο κοινοτικό έδαφος. **Η επιτακτική ανάγκη ολοκλήρωσης σε πανευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη:**

- η επέκταση των αρχών της ελεύθερης κυκλοφορίες στις **χώρες μέλη της ΕΖΕΣ**, για την οποία γίνονται διαπραγματεύσεις, δίνει μια νέα διάσταση στα σχέδια κοινοτικών δικτύων. Από την άποψη αυτή, πρέπει να δοθεί ακόμα μεγαλύτερη προτεραιότητα στα οξύτατα προβλήματα **διαμετακόμισης με την Αυστρία και την Ελβετία** στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας.

- οι πρόσφατες εξελίξεις στις **χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης**, που οδηγούν στη σύναψη όλο και πιο φιλόδοξων συμφωνιών, δικαιολογούν την ικανοποίηση των τεραστίων αναγκών σε υποδομές και υπηρεσίες αυτών των χωρών ενόψει της ολοκλήρωσής τους με την Κοινότητα και τις χώρες της ΕΖΕΣ. Οι πρόσφατες κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με το σχέδιο "ευρωπαϊκού χάρτη της ενέργειας", που ξεκίνησε με την πρωτοβουλία του ολλανδού πρωθυπουργού να υποβάλει υπόμνημα στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Δουβλίνου και συγκεκριμενοποιήθηκε στο πλαίσιο της πρόσφατης διάσκεψης κορυφής του Παρισιού και της ΔΑΣΕ εντάσσονται σ'αυτό το πλαίσιο. Επίσης, η κατάσταση της Γιουγκοσλαβίας έχει ιδιαίτερη σπουδαιότητα για τη διαμετακόμιση στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας.

Εξάλλου, η ανάπτυξη των σχέσεων με τις **τρίτες μεσογειακές χώρες** θα έπρεπε να οδηγήσει στην αναζήτηση μιας μεγαλύτερης διαλειτουργικότητας των δικτύων, ιδίως στους τομείς της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών.

### 3.2. Το περιεχόμενο των διευρωπαϊκών δικτύων

Η Κοινότητα πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προσοχή σε ορισμένες σημαντικές πτυχές των δικτύων, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις συνιστώσες ενός δικτύου: τους εξοπλισμούς διαβίβασης - τα τόξα - και μεταγωγής - τους κόμβους -, τις τερματικές εγκαταστάσεις, τις υπηρεσίες που παρέχονται μέσω αυτής της υποδομής και το κανονιστικό περιβάλλον. Οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των εργασιών δείχνουν ότι η **ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων πρέπει να γίνει σε τέσσερις βασικές κατευθύνσεις.**

#### 3.2.1. Ανάπτυξη της διευρωπαϊκής εκμετάλλευσης των υφιστάμενων δικτύων

Τα υφιστάμενα εθνικά δίκτυα δεν αναπτύχθηκαν με την προοπτική σημαντικού όγκου συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, πράγμα που είχε σαν αποτέλεσμα την ανεπάρκεια των διασυνδέσεων αφενός και αφετέρου τη θέσπιση ρυθμίσεων που παρεμποδίζουν αυτές τις συναλλαγές.

* Η ανάπτυξη των ενδοκοινοτικών συναλλαγών προϋποθέτει συνεπώς την **προσθήκη των κρίκων που λείπουν σήμερα από τα υφιστάμενα δίκτυα και την κατάργηση των σημείων συμφόρησης.** Αυτό που πρέπει να γίνει λοιπόν είναι να διασυνδεθούν τα υφιστάμενα δίκτυα ή να δημιουργηθούν νέα δίκτυα.

* Η άριστη εκμετάλλευση αυτών των δικτύων απαιτεί την **κατάργηση των περιοριστικών εθνικών ρυθμίσεων** και, εφόσον είναι ανάγκη, την εναρμόνιση των κανονιστικών ρυθμίσεων.

* Η ιστορική ετερογένεια του οικονομικού ιστού της Κοινότητας πρέπει να αντισταθμιστεί με μια **περισσότερο συνεκτική ή πληρέστερη εγκατάσταση των δικτύων στο σύνολο του εδάφους της Κοινότητας.** Αυτό ισχύει κυρίως στους τομείς του αερίου, ορισμένων τρόπων μεταφοράς (αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομος) και των υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών.

Historical Archive of the European Commission

### 3.2.2. Επινόηση των μελλοντικών δικτύων

Οι τεχνολογικές εξελίξεις και η αυξανόμενη διεθνοποίηση των συναλλαγών πρέπει **να οδηγήσουν την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της σε συντονισμό των προσπαθειών τους για το σχεδιασμό των μελλοντικών δικτύων, σε όλους τους τομείς εφαρμογής.** Αυτό ισχύει τόσο για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας και τις συνδέσεις μεταξύ θαλασσίων και χερσαίων μεταφορών όσο και για τις ζεύξεις ευρείας ζώνης, τον εναέριο έλεγχο, τις ανταλλαγές ενεργειακών πόρων και την κατάρτιση. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η ανάπτυξη των διασυνδέσεων με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

### 3.2.3 Διευθέτηση των επικοινωνιακών κόμβων

Η σπουδαιότητα του ρόλου των κόμβων των διευρωπαϊκών δικτύων δεν έχει ακόμη ενταχθεί σε μια ευρωπαϊκή προοπτική. **Η σπουδαιότητα των επικοινωνιακών κόμβων για τα δίκτυα μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων** αυξάνεται συνεχώς, ιδίως αν ληφθούν υπόψη οι μελλοντικές σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας μεταξύ των μεγάλων πόλεων της Ευρώπης (αστικά δίκτυα) και η ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς (τερματικά).

### 3.2.4 Προώθηση των υπηρεσιών προς τον τελικό χρήστη

Οι υποδομές καθεαυτές στερούνται σημασίας αν δεν επιτρέπουν την παροχή μιας υπηρεσίας. **Οι παρεχόμενες υπηρεσίες μέσω των δικτύων πρέπει επίσης να είναι διευρωπαϊκές και να λαμβάνουν όσο το δυνατό υπόψη τις ανάγκες των χρηστών.** Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί με τη δημιουργία ενός πλαισίου διαχείρισης προσαρμοσμένου σ'αυτή τη διάσταση ή με την παροχή ειδικών υπηρεσιών (π.χ. συστήματα κράτησης θέσεων, συστήματα τιμολόγησης των υπηρεσιών, τιμολόγηση, γλωσσική προσαρμογή, χρηματιστήρια ανταλλαγής ενεργειακών πόρων).

## 4. Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΥΛΙΚΟΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Οι υποδομές που συνδέονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα δεν θέτουν καθεαυτές διαφορετικά προβλήματα από εκείνα που ανακύπτουν κατά το σχεδιασμό και την υλοποίηση κάθε υλικοτεχνικής υποδομής, ιδίως τους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας. **Μολονότι η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί μια συνιστώσα των άλλων πολιτικών της Κοινότητας, τη βασική ευθύνη φέρουν τα κράτη μέλη και οι αρμόδιοι φορείς των διοικητικών υποδιαιρέσεών τους.**

Τηρώντας την αρχή του καταμερισμού των αρμοδιοτήτων σ'αυτόν τον τομέα, **η Κοινότητα μπορεί να καθορίσει τις γενικές αρχές που πρέπει να ακολουθούν τα κράτη μέλη** και να προβεί σε εμπεριστατωμένη εξέταση του θέματος:

* **Για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων ή ιδιωτικών σχεδίων στο περιβάλλον** η οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου[5] **έχει καθορίσει ένα γενικό κοινοτικό πλαίσιο για να εξασφαλιστεί ότι θα λαμβάνεται υπόψη** το φυσικό περιβάλλον στα εθνικά και περιφερειακά σχέδια έργων υποδομής. (Αυτή η οδηγία θα μπορούσε να επεκταθεί προσεχώς στις πολιτικές, προγράμματα και σχέδια, όπως τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης, τα οικονομικά προγράμματα και τα σχέδια χωροταξίας που προτείνονται από τις δημόσιες αρχές).

* **Η Επιτροπή μελέτησε πρόσφατα σε βάθος τα προβλήματα του περιβάλλοντος και των μεταφορών** λόγω των επιλογών που πρέπει να γίνουν μεταξύ των οχλήσεων που δημιουργούνται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση και της δημιουργίας μιας υποδομής με στόχο την αντιμετώπιση αυτών των οχλήσεων,

(5) ΕΕ L 175 05.07.1985

Historical Archive of the European Commission

αλλά η οποία, μπορεί συγχρόνως να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα συνύπαρξης με άλλες πτυχές της κοινωνικής ζωής (κατοικία, εργασία) καθώς και καταστροφές στο κατοικήσιμο και φυσικό περιβάλλον. Βασικά, η διαφύλαξη του περιβάλλοντος συνεπάγεται ότι η επιλογή μεταξύ των μέσων καθώς και μεταξύ των διαφόρων δυνατών συστημάτων για την οργάνωση των μεταφορών πρέπει να ανταποκρίνεται σε νέα κριτήρια. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή σκοπεύει να **καταρτίσει ένα μακροπρόθεσμο κατευθυντήριο σχέδιο για έργα υποδομής που αφορούν πολλαπλά μέσα επικοινωνίας** (που να επιτρέπει την εναλλαγή μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς χωρίς τεχνικές δυσχέρειες) και να δημιουργήσει ένα δίκτυο παρατήρησης και διάδοσης των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνονται από τις πόλεις στον τομέα του ελέγχου των μεταφορών και της διαχείρισης των αστικών χώρων.

* Όσον αφορά την **ενέργεια**, τις κυριότερες δυσχέρειες ενσωμάτωσής τους στο περιβάλλον παρουσιάζουν οι **ηλεκτρικές διασυνδέσεις**. Το παράδοξο είναι πάντως ότι οι εναέριες ηλεκτρικές συνδέσεις είναι όλο και πιο απαράδεκτες από αισθητική άποψη ενώ η ανάπτυξη των γραμμών διασύνδεσης αποτελεί το καλύτερο μέσο για την άριστη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων παραγωγικών δυνατοτήτων και τη μείωση των ρυπογόνων για το περιβάλλον εκπομπών. Αυτό που προέχει λοιπόν είναι να επιλεγούν οι πλέον αποτελεσματικές λύσεις, δηλαδή αυτές που επιβαρύνουν λιγότερο το περιβάλλον. Αυτή η επιλογή θα πρέπει να αιτιολογείται καλύτερα.

* **Η προτεινόμενη προσέγγιση για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και ενέργειας πρέπει αυτή καθαυτή να αποτελέσει μια σημαντική συνεισφορά στην προστασία του περιβάλλοντος.** Πράγματι, με μια ολοκληρωμένη προσέγγιση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και των ενεργειακών διασυνδέσεων σε ευρωπαϊκή κλίμακα, οι πολιτικές επιλογές θα στραφούν προς μία άριστη εκμετάλλευση των υποδομών που είναι διαθέσιμες στο κοινοτικό έδαφος.

## 5. ΟΙ ΦΡΑΓΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ

**Η παρούσα κατάσταση που χαρακτηρίζεται από την ανεπάρκεια, αν όχι την ανυπαρξία διευρωπαϊκών δικτύων, οφείλεται στη συνδυασμένη επίπτωση πέντε τύπων εμποδίων.** Χωρίς την ανάληψη αποφασιστικής και συντονισμένης πολιτικής δράσης, τίποτα δεν επιτρέπει να ελπίζεται μια αυτόματη εξάλειψη αυτών των εμποδίων. Αυτά συνίστανται κυρίως σε προβλήματα διαλειτουργικότητας, σε ένα μη ικανοποιητικό νομοθετικό περιβάλλον, σε περιορισμούς που συνδέονται με την ανταγωνιστική διάσταση και σε μια γενικευμένη έλλειψη συνολικής εικόνας σε κοινοτικό επίπεδο των υποδομών που ενισχύεται από μια ανεπάρκεια στατιστικών που να έχουν κοινές βάσεις. Χωρίς τη θέσπιση περιορισμών ως προς τον όγκο των χρηματοδοτικών πόρων, οι συνδυασμένες επιπτώσεις αυτών των εμποδίων θα δυσχεράνουν την εξεύρεση λύσεων για τη χρηματοδότηση των διευρωπαϊκών δικτύων.

### 5.1. Τα προβλήματα διαλειτουργικότητας σε διασυνοριακό επίπεδο

Οι εργασίες που έγιναν στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών αποδεικνύουν ότι **ο κατακερματισμός των δικτύων και ο τρόπος διαχείρισής τους που βασίζεται σε ένα εθνικό πρότυπο παρεμποδίζουν την παροχή υπηρεσιών σε διασυνοριακό επίπεδο.**

Η έλλειψη διαλειτουργικότητας μεταξύ των διαφόρων δικτύων που έχουν εγκατασταθεί από τα κράτη μέλη δεν επιτρέπει το συνδυασμό τους πέρα από τα σύνορα ούτε την ταυτόχρονη ή επακόλουθη λειτουργία τους έτσι ώστε να μπορούν να παράσχουν μια συνεκτική, ικανοποιητική και λογική από πλευράς κόστους υπηρεσία στο χρήστη. Αυτές οι δυσχέρειες αφορούν τόσο τους εξοπλισμούς και τις εγκαταστάσεις όσο και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Archive of the European Commission

Ο χρήστης που θα επιθυμούσε να χρησιμοποιήσει τις υποδομές πολλών χωρών για να παράσχει υπηρεσίες θα βρεθεί αντιμέτωπος με πλήθος φορέων καθώς και με μια τιμολόγηση βασιζόμενη σε διαφορετικές παραμέτρους.

Στον τομέα των **τηλεπικοινωνιών** τα κυριότερα εμπόδια είναι διοικητικής και, κυρίως, οικονομικής φύσεως. Σ'αυτό το συγκεκριμένο τομέα, η Επιτροπή έχει θέσει ως στόχο να προτρέψει τους αρμόδιους φορείς να προσαρμόσουν τις τιμές τους στο πραγματικό κόστος, πράγμα που πρέπει ιδίως να επιτρέψει τη μείωση των τιμών που πρέπει να καταβάλλονται για τη διέλευση των εσωτερικών συνόρων της Κοινότητας. Προτίθεται να δημοσιεύσει κατά τη διάρκεια του πρώτου εξαμήνου 1991 ανακοίνωση σχετικά με την τιμολόγηση στο πλαίσιο της οποίας θα γίνονται ορισμένες συστάσεις για την επιτάχυνση αυτής της εξέλιξης.

Η **ανεπάρκεια υπηρεσιών τηλεματικής σε πανευρωπαϊκό επίπεδο** είναι ιδιαίτερα αισθητή ενόψει της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όταν πρόκειται για τόσο στοιχειώδεις υπηρεσίες όπως το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή το videotex.

Μετά τη δημοσίευση του **Λευκού Βιβλίου της Επιτροπής για τις τηλεπικοινωνίες** έχουν ήδη ληφθεί μέτρα που αποσκοπούν στον καθορισμό των βασικών προϋποθέσεων στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται τα δίκτυα, ιδίως με την οδηγία για την προμήθεια ενός ανοικτού δικτύου τηλεπικοινωνιών (ONP)(6), και στην εξασφάλιση, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, της εφαρμογής ενός προγράμματος τυποποίησης από ένα νέο οργανισμό που δημιουργήθηκε γι'αυτό το σκοπό, το ινστιτούτο τυποποίησης στον τομέα των τηλεπικοινωνιών (ETSI).

Σε ένα νέο **Πράσινο Βιβλίο** που εκδόθηκε πρόσφατα από την Επιτροπή στον τομέα των **επικοινωνιών μέσω δορυφόρων**(7) εξετάζονται ιδίως τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να εξασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των δικτύων τηλεπικοινωνιών μέσω δορυφόρων (VSAT).

Σε ορισμένους τομείς όπως το videotex, οι διασυνοριακές προσαρμογές δεν προσκρούουν μόνο στη συνύπαρξη διαφορετικών τεχνικών προτύπων αλλά κυρίως σε εθνικές διοικητικές και κανονιστικές διατάξεις των οποίων η έλλειψη συμβατότητας παρεμποδίζει την ανάπτυξη αυτών των εφαρμογών.

Για τις **κινητές ραδιοεπικοινωνίες**, όπου η έλλειψη συμβατότητας λόγω διαφορετικών εθνικών τεχνικών επιλογών επιβάλει στο χρήστη να αποκτήσει τόσους διαφορετικούς τερματικούς εξοπλισμούς όσους και οι εθνικές υπηρεσίες, η παραγωγή εναρμονισμένων προτύπων, που έχει ήδη αρχίσει, θα πρέπει να συνοδεύεται από έμπρακτη υλοποίηση με την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων. Οι ημερομηνίες για τη λειτουργία αυτών των πανευρωπαϊκών υπηρεσιών είναι : 1991 για την κινητή ραδιοτηλεφωνία, τέλος 1992 για την κινητή διαβίβαση ραδιομηνυμάτων και για το ασύρματο τηλέφωνο.

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα κατά πόσο οι **εργασίες τυποποίησης** πραγματοποιούνται με αρκετά γρήγορο ρυθμό για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα των δικτύων τηλεπικοινωνιών της Κοινότητας σε εύλογη προθεσμία σε σχέση με την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς. Αυτή η διαπίστωση θέτει εντούτοις το πρόβλημα της διαθεσιμότητας των αναγκαίων τεχνικών γνώσεων και ικανοτήτων στην Κοινότητα.

Όσον αφορά τις **μεταφορές**, οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν σχετικά με την τεχνική συμβατότητα στον **σιδηροδρομικό τομέα**, στο πλαίσιο των εργασιών για τις συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας, κατέστησαν σαφές τις δυσχέρειες του εγχειρήματος λόγω της πληθώρας των τεχνικών εθνικών προδιαγραφών. Αυτό αποτελεί κλασσικό παράδειγμα καταστάσεων προς αποφυγή. Η μόνη άμεσα εφικτή λύση συνίσταται στην ταυτόχρονη χρησιμοποίηση διαφορετικών συστημάτων, πράγμα που συνεπάγεται τη συνύπαρξη εξαιρετικά περίπλοκων ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών δικτύων και σημαντικούς περιορισμούς λόγω βάρους και συμφόρησης. Η υλοποίηση τέτοιων βραδυκίνητων μηχανισμών έχει απαγορευτικό κόστος και συνεπάγεται καθυστερήσεις

(6) EE L 192 24.07.1990.
(7) COM(90) 490 20.11.1990.

Historical Archive of the European Commission

και απώλεια αποτελεσματικότητας, παράγοντες που υπονομεύουν την ανταγωνιστική ικανότητα των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη.

Πάντως, αυτό που επείγει είναι να θέσει η Κοινότητα τέρμα στις διαπιστωθείσες εθνικές εξελίξεις και να εφαρμόσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα τυποποίησης για να εξασφαλιστεί μέσα σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα η συμβατότητα των υποδομών και των εξοπλισμών.

Παρόμοιες καταστάσεις προβλέπονται και για τις **συνδυασμένες μεταφορές** που θα αποτελέσουν αντικείμενο ανάλογων εργασιών με εκείνες που πραγματοποιήθηκαν για τις συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας κατά τη διάρκεια του έτους 1991.

Όσον αφορά τον **έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας**, λειτουργούν στην Ευρώπη 22 συστήματα μη συμβατά από τεχνική άποψη τα οποία διατηρούν έτσι εναέρια σύνορα που δεν συμβιβάζονται με το χώρο χωρίς σύνορα της ενιαίας ευρωπαϊκής πράξης.

Θα ήταν λοιπόν επιθυμητό να **εκπονηθεί ένα πρόγραμμα τεχνικής τυποποίησης στο οποίο να συμμετάσχουν όλα τα ενδιαφερόμενα για τις εν λόγω υποδομές μέρη.** Το πρόγραμμα αυτό πρέπει ιδίως να παρεμποδίσει την παραγωγή νέων εθνικών προτύπων και να προωθήσει μια ευρωπαϊκή προσέγγιση. Προς αυτή την κατεύθυνση συνηγορεί άλλωστε και το πρόσφατο Πράσινο Βιβλίο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή τυποποίηση(8).

Η **διαχείριση αρκετών δικτύων δεν λαμβάνει υπόψη της τις ανάγκες ή την άνεση του χρήστη** και οδηγεί σε διάφορες καταστάσεις, όπως ο διπλός έλεγχος των ταξιδιωτικών τίτλων στις διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές, η έλλειψη ολοκληρωμένων συστημάτων κράτησης ή σε περιορισμό των επιλογών.

### 5.2. Το κανονιστικό πλαίσιο

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθούν δύο σημαντικές πτυχές: αφενός, οι κανονιστικές ρυθμίσεις που ευνοούν την ελεύθερη κυκλοφορία και την καλύτερη χρησιμοποίηση των δικτύων και αφετέρου εκείνες που καθιστούν δυσχερέστερη ή περισσότερο δαπανηρή την εγκατάσταση δικτύων.

* Από τη μία πλευρά, οι **εθνικοί κανόνες** επηρεάζουν αρνητικά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Κοινότητα. Οι επιπτώσεις αυτών των κανόνων αποκαλύφθηκαν στο Λευκό Βιβλίο της Επιτροπής τον Ιούνιο 1985 και αποτέλεσαν το αντικείμενο μέτρων τα οποία πρότεινε η Επιτροπή για τη φιλελευθεροποίηση αυτών των τομέων.

  Αυτά τα μέτρα αφορούν τόσο τους τρόπους μεταφοράς (εναέριες, οδικές, θαλάσσιες, πλωτή οδός, συνδυασμένες μεταφορές) όσο και τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια (δικαίωμα διέλευσης για το ηλεκτρικό ρεύμα και το αέριο).

  Ένας μεγάλος αριθμός από τα αναγκαία μέτρα έχουν ήδη θεσπιστεί από το Συμβούλιο και πρόκειται να εφαρμοστούν σύντομα. Άλλα μέτρα συζητούνται ακόμη στο Συμβούλιο και σύντομα θα ληφθούν αποφάσεις (βλ. το τμήμα 6.2.2., σελ. 26).

* Από την άλλη πλευρά, η εγκατάσταση διευρωπαϊκών δικτύων προσκρούει σε σημαντικές δυσχέρειες νομοθετικού, διοικητικού και φορολογικού χαρακτήρα εξαιτίας των διαφορετικών εθνικών διατάξεων.

  Το παράδειγμα του **Eurotunnel** είναι ιδιαίτερα εύγλωττο: ο νομικός μηχανισμός που προβλέπεται από τη γαλλο-βρετανική συνθήκη περιλαμβάνει μια διπλή ανάθεση έργου που η μία διέπεται από το γαλλικό δίκαιο για το τμήμα του τούνελ που βρίσκεται στο γαλλικό έδαφος και η άλλη από το αγγλικό δίκαιο για το τμήμα που βρίσκεται στο αγγλικό έδαφος. Αυτός ο

(8) COM(90) 456 08.10.1990.

Historical Archive of the European Commission

μηχανισμός συνεπάγεται στην πράξη το διπλασιασμό όλων των διαδικασιών δεδομένου ότι πραγματοποιούνται από διαφορετικές εταιρείες σε κάθε μία από τις δύο χώρες, και τούτο όχι μόνο όσον αφορά την κατασκευή και την εκμετάλλευση του τούνελ αλλά επίσης και όλες τις αναγκαίες χρηματοδοτικές πράξεις, όπως για παράδειγμα η πρόσφατη αύξηση κεφαλαίου των δύο εταιρειών χαρτοφυλακίου, Eurotunnel Sa και Eurotunnel PLC. Η πρόσθετη επιβάρυνση που αυτό συνεπάγεται λόγω διοικητικών διαδικασιών, καθυστερήσεων, φακέλων που πρέπει να υποβληθούν, φορολογικών ανισοτήτων, κ.λπ. ... είναι φανερή.

Επειδή τη στιγμή αυτή δεν υπάρχει ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο, όπως το καταστατικό της ευρωπαϊκής εταιρείας που έχει προτείνει η Επιτροπή, η εκμετάλλευση του τούνελ θα γίνει από διαφορετικούς νομικούς φορείς που υπόκεινται σε διαφορετικές νομοθετικές και φορολογικές διατάξεις.

Εξάλλου, ο **μεγάλος αριθμός των διοικητικών διατάξεων**, διαφορετικών από τη μία χώρα στην άλλη, που είναι αναγκαίος για να χορηγηθούν οι άδειες δημιουργίας υλικοτεχνικών υποδομών αποτελούν ένα παράγοντα καθυστέρησης και οικονομικής επιβάρυνσης που πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη, ιδίως στο επίπεδο της χρηματοδότησης.

### 5.3. Η ανταγωνιστική διάσταση

Η Κοινότητα βασίζεται στις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Ο ρόλος των δημοσίων αρχών στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών και στην κατάρτιση παραμένει σημαντικός.

Όσον αφορά τις τηλεπικοινωνίες, ο διαχωρισμός των κανονιστικών και διαχειριστικών αρμοδιοτήτων που προκύπτει από τη δράση της Κοινότητας θα επιτρέψει τη δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών σ'αυτόν τον κλάδο.

Στον τομέα της ενέργειας (ηλεκτρικό ρεύμα και αέριο), η επιρροή των δημοσίων αρχών βάσει των κανονιστικών ρυθμίσεων είναι σημαντική λόγω της δυνατότητάς τους να επιβάλλουν τιμολόγια, να χορηγούν άδειες επενδύσεων και να θεσπίζουν ρυθμίσεις για τον ανταγωνισμό.

Στο πλαίσιο αυτό, **το όριο παρέμβασης των δημοσίων αρχών για τα δίκτυα παραμένει αρκετά ασαφές**. Αυτό μπορεί να έχει τις ακόλουθες συνέπειες:

- λόγω του καταμερισμού των αρμοδιοτήτων μεταξύ δημοσίων αρχών και οικονομικών φορέων, ένας ορισμένος αριθμός υπηρεσιών που ζητούνται από την αγορά είναι εκ φύσεως ανταγωνιστικές και η παρέμβαση των δημοσίων αρχών ενδέχεται να νοθεύσει αυτό τον ανταγωνισμό.

- Η ολοκλήρωση των δικτύων, που εξαρτάται από τη διαλειτουργικότητα των υφισταμένων ή μελλοντικών δικτύων, θα μπορούσε να διευκολυνθεί σε μεγάλο βαθμό από τη συνεργασία των οικονομικών παραγόντων· όμως, αυτή η συνεργασία δεν μπορεί να οδηγήσει σε συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων που θα είχε σαν αντικείμενο ή σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά τρόπο ασυμβίβαστο προς τη συνθήκη και τούτο ιδίως σε βάρος των χρηστών.

Αυτά τα ζητήματα συζητούνται τώρα εκτενώς στον τομέα των **τηλεπικοινωνιών** μετά την πρόσφατη φιλελευθεροποίηση που πραγματοποιήθηκε σ'αυτόν τον κλάδο και την έναρξη της ισχύος των οδηγιών που εξεδόθησαν στο πλαίσιο του Λευκού Βιβλίου για τις τηλεπικοινωνίες (βλ. το σχέδιο οδηγίας για τις μισθωμένες γραμμές και το σχέδιο κατευθυντηρίων γραμμών για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, που εφαρμόζονται στους δημοσίους φορείς οι οποίοι διαθέτουν αποκλειστικά ή ειδικά δικαιώματα εκμετάλλευσης).

Historical Archives of the European Commission

Οι κανόνες ανταγωνισμού πρέπει τώρα να εφαρμόζονται και στους άλλους τομείς: για παράδειγμα, η συνεργασία των παραγωγών και μεταφορέων **ηλεκτρικού ρεύματος** της Κοινότητας με στόχο την καλύτερη εκμετάλλευση του παραγωγικού δυναμικού (πράγμα επιθυμητό από κάθε άποψη) δεν μπορεί να οδηγήσει σε κατάργηση του ανταγωνισμού μεταξύ αυτών των επιχειρηματικών φορέων.

Στον τομέα των **μεταφορών**, τα ίδια προβλήματα τίθενται τόσο στο πλαίσιο ενός ίδιου τρόπου μεταφοράς (συνεργασία των αεροπορικών εταιρειών, των σιδηροδρομικών εταιρειών, εκ περιτροπής πλόες των φορτηγίδων, κ.λπ. ...) όσο και στο πλαίσιο των συνδυασμένων τρόπων μεταφοράς (για παράδειγμα συνεργασία μεταξύ των σιδηροδρομικών και των οδικών μεταφορέων).

Στον τομέα των **συστημάτων πληρωμής**, μια πιο προωθημένη ολοκλήρωση των δικτύων προϋποθέτει τη συνεργασία μεταξύ των συμμετεχόντων σε τέτοια συστήματα. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, για τη διαλειτουργικότητα των καρτών πληρωμής. Όσον αφορά τις χρηματικές μεταβιβάσεις, η Επιτροπή επιμένει, στο πλαίσιο της πρόσφατης πρωτοβουλίας της[9], στη δυνατότητα διασύνδεσης των κέντρων συμψηφισμού. Αυτή η προοπτική μπορεί να υλοποιηθεί μόνον με τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ των διαφόρων συστημάτων τα οποία θα πρέπει να τηρούν τους κανόνες ανταγωνισμού της συνθήκης ΕΟΚ. Στον τομέα αυτό κρίνεται απαραίτητο να αναληφθούν πρωτοβουλίες από τον ιδιωτικό τομέα, ιδίως από τα πιστωτικά ιδρύματα, για να δημιουργηθούν διευρωπαϊκά δίκτυα. Χωρίς να αναμένονται οι επιπτώσεις της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης, θα έπρεπε να δοθεί στις δημόσιες αρχές, ιδίως στις κεντρικές τράπεζες, η δυνατότητα να συμμετέχουν σ'αυτά τα συστήματα και να μεριμνούν για την καλή λειτουργία τους· στο πλαίσιο αυτό αναμένεται ότι θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο το ευρωπαϊκό σύστημα κεντρικών τραπεζών.

Συνολικά, η επιθυμία μιας μεγαλύτερης ολοκλήρωσης των δικτύων, που προϋποθέτει πάντα μια μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων παραγόντων, φθάνει στα όριά της με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι τα οφέλη από την ελευθεροποίηση που πραγματοποιεί η μία πλευρά δεν θα τα καρπωθεί η άλλη με τη δημιουργία συμπράξεων ή νέων αθέμιτων μονοπωλίων. Είναι λοιπόν επιθυμητό να **βρεθεί μια ισορροπία μεταξύ των δύο επιτακτικών αναγκών – δηλαδή της ολοκλήρωσης και του ανταγωνισμού – για να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων που χρειάζεται η εσωτερική αγορά.**

### 5.4. Η έλλειψη συνολικής εικόνας σε ευρωπαϊκό επίπεδο της εξέλιξης της ζήτησης και των αντίστοιχων υποδομών

Η Επιτροπή τόνισε σε πολλές περιπτώσεις και για διάφορους τομείς την **ανάγκη να διαμορφωθεί μια συνολική εικόνα της εξέλιξης των ευρωπαϊκών υποδομών και μάλιστα, σε προγενέστερο στάδιο, της εξέλιξης των αναγκών.** Πρέπει ωστόσο να αναγνωριστεί ότι τα έργα υποδομής εξακολουθούν να επινοούνται και να σχεδιάζονται με βάση πληροφορίες στις οποίες λαμβάνεται υπόψη μόνο εν μέρει η ευρωπαϊκή διάσταση.

Αυτή η κατάσταση αναγνωρίστηκε σχεδόν ομόφωνα από τους οικονομικούς φορείς (ιδίως UNICE, ERT, CLCA, FIEC) που συμμετείχαν στην ακρόαση της 8ης Οκτωβρίου 1990 και οι οποίοι εξέφρασαν τη λύπη τους για την έλλειψη συνολικής εικόνας όσον αφορά τις ανάγκες για έργα υποδομής, ιδίως στον τομέα των μεταφορών, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, μπορεί να αναφερθεί ενδεικτικά η δημιουργία από την Επιτροπή ενός οργανισμού των ευρωπαίων χρηστών του RNIS για να ενισχυθεί η ζήτηση και να ενταθεί η πίεση στους επιχειρηματικούς παράγοντες.

---

(9) COM(90) 447 24.10.1990.

Η ποιοτική μεταβολή που προκαλεί η νέα διάσταση της κοινοτικής αγοράς επιβάλλει παράλληλα τον **επαναπροσδιορισμό των πλαισίων σχεδιασμού των υποδομών, με βάση την τήρηση της αρχής της επικουρικότητας:**

- πρώτον, πρέπει να **δημιουργηθούν καλύτερα προσαρμοσμένα μέσα στατιστικών μετρήσεων,** περισσότερο αποτελεσματικά, πράγμα που προϋποθέτει τη δημιουργία κατάλληλων συστημάτων παροχής στατιστικών πληροφοριών από πλευράς μεθόδων, τυποποίησης και μέσων μέτρησης. Αυτά τα συστήματα πρέπει να βασιστούν στα διευρωπαϊκά δίκτυα υπηρεσιών τηλεματικής. Η στατιστική υπηρεσία των Κοινοτήτων αποτελεί το φυσικό πλαίσιο συντονισμού αυτών των ενεργειών·

- δεύτερον, πρέπει να **ληφθούν υπόψη οι βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη του κοινοτικού χώρου** ενόψει της ολοκλήρωσης της μεγάλης αγοράς, όπως έγινε στο πλαίσιο της πρώτης ενδιάμεσης έκθεσης που υπέβαλε η Επιτροπή στο Συμβούλιο (4) πριν από την παρουσίαση της πλήρους έκθεσης στο τέλος του 1991.

Αυτές οι απόπειρες για την επίτευξη συνοχής είναι ίσως ανεπαρκείς αν ληφθεί υπόψη το μέγεθος των αλλαγών που προκαλεί η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς και η ταχύρρυθμη ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής ηπείρου.

### 5.5. Η σπουδαιότητα των προβλημάτων χρηματοδότησης

#### 5.5.1. Οι όροι της ιδιωτικής χρηματοδότησης

Οι αναλύσεις που έχουν γίνει δεν δείχνουν ότι ο απαιτούμενος όγκος χρηματοδότησης αποτελεί κατ'ανάγκη ένα εμπόδιο στην ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων. Το πραγματοποιούμενο άνοιγμα των χρηματαγορών αναμένεται ότι θα συμβάλει στη δημιουργία κινήτρων για τη συγκέντρωση των απαιτούμενων πόρων και οι χρηματοδοτικοί όμιλοι οργανώνονται όλο και περισσότερο για να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση διεθνικών έργων. **Η έλλειψη κινητοποίησης ιδιωτικών πόρων πρέπει μάλλον να αναζητηθεί στην σπανιότητα σχεδίων μεγάλης κλίμακας για τα οποία να έχει γίνει κατάλληλη μελέτη οικονομικής σκοπιμότητας.**

Όλες οι αναλύσεις δείχνουν ότι η λογική που διέπει τα διευρωπαϊκά δίκτυα μπορεί να βασίζεται στις αρχές της αγοράς επειδή το ζητούμενο είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων αναγκών. **Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι όταν η αναμενόμενη αποδοτικότητα ενός σχεδίου είναι ικανοποιητική τότε διευκολύνεται η χρηματοδότησή του από ανεξάρτητους επιχειρηματικούς φορείς.** Αλλά η αποδοτικότητα δεν πρέπει πάντα να εκλαμβάνεται με τη στενή οικονομική της έννοια. **Πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι εξωτερικές οικονομίες, όπως οι γενικότερες θετικές επιπτώσεις ενός σχεδίου στις ζώνες στις οποίες υλοποιείται** (μείωση των αποστάσεων, αποσυμφόρηση των υφιστάμενων υποδομών, οικονομική ανάπτυξη ορισμένων περιοχών, επιτόπου ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων, κ.λπ. ...). **Οι επιπτώσεις αυτές θα λαμβάνονται καλύτερα υπόψη όταν υπάρχει συνολική εικόνα του σχεδίου και ιδίως όταν αυτό το σχέδιο εντάσσεται στο συνολικό κοινοτικό του πλαίσιο.**

Αυτή η προσέγγιση δεν πρέπει πάντως να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει κανένα **πρόβλημα χρηματοδοτικής φύσεως.** Πράγματι:

- **η σπουδαιότητα των κινδύνων** για τον ιδιωτικό τομέα παραμένει υψηλή (μακροχρόνια δέσμευση, δυσχέρειες όσον αφορά την εκτίμηση του προσδοκώμενου εισοδήματος καθώς και του κόστους και της διάρκειας κατασκευής, μακροοικονομικές παράμετροι, περίπλοκο νομικό και διοικητικό περιβάλλον, αβεβαιότητες πολιτικής φύσεως)·

- τα χρηματοδοτικά δίκτυα δεν είναι πάντα διαρθρωμένα κατά τρόπο που να μπορούν να διεκπεραιώσουν εύκολα **σχέδια διευρωπαϊκού χαρακτήρα,** ιδίως αν ληφθεί υπόψη ότι ο προγραμματισμός αυτών των σχεδίων γίνεται **γενικά σε περιφερειακή ή εθνική βάση**·

Archive of the European Commission

- η ανάπτυξη σχεδίων καθυστερεί συχνά, και μάλιστα αναστέλλεται πλήρως, από την **έλλειψη μελετών σκοπιμότητας** επειδή δεν υπάρχουν διαθέσιμοι πόροι για τέτοιες μελέτες·

- η ανεξάρτητη χρηματοδότηση δεν μπορεί να επιτευχθεί σε όλες τις περιπτώσεις και τότε καθίσταται **αναγκαία η παρέμβαση του δημοσίου** (ενδεχομένως με τη συνεισφορά ιδιωτικών κεφαλαίων):

* όταν, παρά την αποδεδειγμένη κοινωνικοοικονομική τους αποδοτικότητα, τα σχέδια **δεν εμφανίζουν επαρκή χρηματοοικονομική αποδοτικότητα**: αυτό μπορεί να γίνει σε όλη την Κοινότητα αλλά συμβαίνει συνήθως στις **περιφερειακές περιοχές** που είναι αραιοκατοικημένες και που η απόσταση από τα μεγάλα οικονομικά κέντρα της Κοινότητας αποτελεί σοβαρό μειονέκτημα·

* ή όταν **δεν υπάρχει δυνατότητα να πληρώσει την αντίστοιχη υπηρεσία ο χρήστης** (για παράδειγμα είναι δύσκολο να δημιουργηθούν διόδια σε αυτοκινητόδρομους που βρίσκονται στις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Κοινότητας).

5.5.2. Η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων από την Κοινότητα

**Η Κοινότητα παρεμβαίνει με τα χρηματοδοτικά μέσα της (προϋπολογισμός και δάνεια)** για να συμβάλει στην υλοποίηση σχεδίων που σε ορισμένες περιπτώσεις έχουν διευρωπαϊκό χαρακτήρα, ακόμη και όταν αυτά τα σχέδια αποβλέπουν στην επίτευξη άλλων στόχων, όπως η περιφερειακή ανάπτυξη. Η χρηματοδότηση διευρωπαϊκών δικτύων τα οποία ενδέχεται να περιορίσουν την απόσταση που χωρίζει ορισμένες περιοχές από τα οικονομικά κέντρα και να ευνοήσει την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων εξυπηρετεί επίσης το στόχο της συνοχής της Κοινότητας.

Αυτές οι **παρεμβάσεις θα μπορούσαν να είναι περισσότερο αποτελεσματικές αν εντάσσονταν σαφώς σε μια κοινοτική πολιτική δημιουργίας δικτύων.** Η ύπαρξη γνήσιων κατευθυντηρίων σχεδίων ευρωπαϊκών δικτύων στους διάφορους τομείς θα βελτίωνε τη συνοχή των κοινοτικών παρεμβάσεων. Η αναμενόμενη έγκριση ενός κατευθυντηρίου σχεδίου για τις σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας της Κοινότητας θα αποτελέσει ένα έγκυρο πλαίσιο αναφοράς για τις χρηματοδοτικές παρεμβάσεις της Κοινότητας, όταν αυτές είναι αναγκαίες. Η προτεραιότητα που δίνεται ήδη στο πλαίσιο των κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων για την υλοποίηση αυτού του δικτύου δεν είναι τυχαία. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να υπενθυμιστεί ο **συμπληρωματικός χαρακτήρας των κοινοτικών πόρων,** δεδομένου ότι αποσκοπούν στην ενίσχυση των εθνικών και/ή περιφερειακών παρεμβάσεων οι οποίες διαδραματίζουν παραδοσιακά σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των υποδομών.

Στον ιδιαίτερο τομέα των τηλεπικοινωνιών, οι κατευθύνσεις της κοινοτικής πολιτικής που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο το 1986 επέτρεψαν την επίτευξη συνεκτικών χρηματοδοτικών παρεμβάσεων βασιζόμενων σε ένα συντονισμένο καθορισμό των κοινοτικών προτεραιοτήτων.

Οι υφιστάμενες κοινοτικές παρεμβάσεις είναι οι εξής:

(i) Όσον αφορά τα διαρθρωτικά ταμεία, μετά την αναμόρφωση του 1988, το ΕΤΠΑ θα διαθέσει, κατά την περίοδο 1988-1993, ένα τρίτο των προβλεπόμενων μέσων για τα βασικά έργα υποδομής, κυρίως της περιοχής του στόχου 1 (Ιρλανδία, Ισπανία, Πορτογαλία, Ισπανία) που περιλαμβάνονται στα κοινοτικά πλαίσια στήριξης και στις κοινοτικές πρωτοβουλίες, ιδίως REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM, κ.λπ. ...

Historical Archive of the European Commission

Η κοινοτική συνδρομή (επιχορηγήσεις του ΕΤΠΑ) για μεγάλα έργα υποδομής στους τομείς των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών αναμένεται ότι θα ανέλθει σε 6,8 εκατ. ECU, ενώ για την ενέργεια θα διατεθούν 1,5 δις ECU (βλ. αριθμητικά στοιχεία στο παράρτημα 2).

(ii) Εκτός από τα διαρθρωτικά ταμεία, ο **κοινοτικός προϋπολογισμός** παρέχει, εξαιρουμένης της ενέργειας, ορισμένες δυνατότητες για τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων, ιδίως:

* στον **τομέα των τηλεπικοινωνιών** με προγράμματα όπως το CADDIA, το INSIS, το TEDIS, το IMPACT, τα οποία προορίζονται να ενισχύσουν τη διευρωπαϊκή συνεργασία μεταξύ των οικονομικών παραγόντων (διοικήσεις, επιχειρήσεις)·

* στον **τομέα των μεταφορών**, όπου το Συμβούλιο μόλις ενέκρινε πολυετές πρόγραμμα (1990-1992) συνολικού προϋπολογισμού 328 εκατ. ECU για τη συγχρηματοδότηση σειράς μεγάλων ευρωπαϊκών σχεδίων (μελέτες ή έργα) με επιδοτήσεις ή κάθε άλλο κατάλληλο μέσο·

* στον **τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης**, χάρη στα προγράμματα COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA· **της κατάρτισης στον τομέα της έρευνας**, μέσω της έρευνας, χάρη στο πρόγραμμα SCIENCE και σε ορισμένα ερευνητικά προγράμματα κοινής δαπάνης (DELTA που αποσκοπεί στην ανάπτυξη νέων εφαρμοσμένων τεχνολογιών στην εκπαίδευση και στην κατάρτιση)·

* στον **τομέα της πληροφόρησης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων**, με τα Euro-Info-Centres και το Business Co-operation-NET.

(iii) Οι **πόροι των κοινοτικών δανειοδοτικών μέσων** διατίθενται κυρίως:

* **από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων** η οποία, μόνο κατά το 1989, χορήγησε δάνεια ύψους άνω των 2.800 εκατ. ECU σε σχέδια κοινοτικού ενδιαφέροντος στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας (βλ. αριθμητικά στοιχεία στο παράρτημα 3)·

* στο πλαίσιο των **δανειοδοτήσεων ΕΚΑΧ** που χρησιμεύουν για τη χρηματοδότηση υποδομών στον τομέα χάλυβα, πράγμα που επέτρεψε ιδίως τη χρηματοδότηση του TMX του Ατλαντικού, τη Διώρυγα Ρήνου-Main-Δούναβη και το δίκτυο διανομής αερίου στην Ελλάδα.

(iv) Εξάλλου, το πρόγραμμα **PHARE** το οποίο ευνοεί τη συνεργασία με τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης παρέχει ήδη ορισμένες δυνατότητες για την ανάπτυξη δικτύων.

## 6. ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ: ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

### 6.1. Σχέδια κατά προτεραιότητα ανά τομέα εφαρμογής

Τα σχέδια που αναφέρονται παρακάτω συχνά έχουν φθάσει σε κάποιο στάδιο ωρίμανσης στα πλαίσια των υπηρεσιών της Επιτροπής και μπορούν, σε αρκετές περιπτώσεις, να αποτελέσουν αντικείμενο αποφάσεων από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα. Τα σχέδια αυτά ίσως βρίσκονται στο στάδιο της έρευνας και της ανάπτυξης, της μελέτης του εφικτού ή της εφαρμογής, αλλά έχουν όλα ως στόχο το να ανταποκριθούν στις σκέψεις που εκφράζονται στην έκθεση αυτή, σχετικά με την ανεπάρκεια της εφαρμογής των διευρωπαϊκών δικτύων. Η προτεραιότητα που δόθηκε αξιολογήθηκε σε συνάρτηση με κριτήρια που αναφέρονται στη παρούσα ανακοίνωση, καθώς και βάσει της συμβολής των κρατών μελών κατά τη διάρκεια των εργασιών συντονισμού και των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν από τις οικονομικούς κύκλους.

Archive Historique de la Commission européenne © European Commission

6.1.1. Οι μεταφορές

Ενώ οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν ενόψει της παρούσας ανακοίνωσης αποκάλυψαν το ενδιαφέρον μιας σφαιρικής προσέγγισης όλων των μέσων μεταφοράς, λόγω της συμπληρωματικότητάς τους, η Κοινότητα δεν ανέπτυξε δράσεις παρά για ορισμένες υποδομές, παρά την πίεση της Επιτροπής να ξεπεράσει μια τέτοιου είδους προσέγγιση. Αυτό εξηγεί την απουσία σχεδίων στους τομείς λιμενικών και αερολιμενικών έργων, λαμβανομένης υπόψη της απουσίας απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής με περιεχόμενο την επέκταση των κοινοτικών αρμοδιοτήτων στους τομείς αυτούς.

Πάντως, οι συζητήσεις που διεξάχθηκαν με τα κράτη μέλη κατέδειξαν ότι τα περισσότερα από αυτά επιθυμούν να αναπτύξουν μια τέτοια συνεννόηση, με προοπτική μια σφαιρικότερη και πιο ολοκληρωμένη θεώρηση.

Στα πλαίσια αυτά, πρέπει να ενισχυθεί ιδιαίτερα η έγκριση του προγράμματος τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών (EURET 1990-1993) που αποσκοπεί στο να βελτιστοποιήσει την εκμετάλλευση των δικτύων μεταφορών και της υλικοτεχνικής υποδομής (περιλαμβανομένων όλων των τομέων μεταφορών).

6.1.1.1. Εναέριες μεταφορές

Η Επιτροπή θεωρεί ότι λύση στο θέμα της συνδιαχείρισης των εναερίων μεταφορών θα δοθεί μέσω των αποφάσεων ενοποίησης των συστημάτων ελέγχου. Τα μέτρα που λήφθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΕΠΑ) τον Απρίλιο του 1990, καθώς και η δημιουργία, υπό την αιγίδα του EUROCONTROL,ενός ενιαίου κέντρου διαχείρισης του εναερίου ελέγχου δεν επαρκούν. Έστω και αν η Επιτροπή συμμετέχει στην εφαρμογή των μέτρων αυτών, τα θεωρεί σαν ένα πρώτο βήμα, στο βαθμό που περιορίζονται να εξασφαλίσουν τον συντονισμό μεταξύ των υπαρχόντων εθνικών συστημάτων. Προτίθεται λοιπόν να προωθήσει εργασίες μελέτης για να τροφοδοτήσει τις συμπληρωματικές αποφάσεις που θα πρέπει να ληφθούν πριν από το 1994.

Μελέτες για ένα ενοποιημένο σύστημα εναερίου ελέγχου: συμμετοχή στο πρόγραμμα EUROCONTROL PHARE και μελέτη ATLAS (E&A που αποσκοπεί στο να καθορίσει μία λύση η οποία θα επιτρέπει την εφαρμογή ενός ενοποιημένου συστήματος που θα χρησιμοποιεί τις τεχνικές αιχμής στον τομέα των τηλεπικοινωνιών - 1990-1992).

6.1.1.2. Οδικές μεταφορές

(i) θα πραγματοποιηθεί μία μελέτη στα πλαίσια της Επιτροπής υποδομών σχετικά με τις μελλοντικές προοπτικές ενός κοινοτικού οδικού ενόψει του 2010(1991).

(ii) Έχει ήδη προσδιοριστεί ότι ορισμένα σχέδια μετέχουν αμέσως στη διασύνδεση των υπαρχόντων δικτύων. Αυτό ισχύει για τα παρακάτω σχέδια που θα λάβουν κοινοτική οικονομική ενίσχυση:

- διαπυρηναϊκές οδικές συνδέσεις

  * Τουλούζη-Μαδρίτη και Μπορντώ-Βαλένσια : κατασκευή της σήραγγας του Somport (έναρξη λειτουργίας το 1995).

  * Τουλούζη-Βαρκελώνη μέσω της σήραγγας του Puymorens (έναρξη λειτουργίας το 1994)

- ο άξονας του Brenner

(iii) Άλλα σχέδια συμβάλλουν στο να βγουν από την απομόνωση οι περιφερειακές περιοχές και η πραγματοποίησή τους θα διευκολύνει την πρόσβαση των περιοχών αυτών στα ευεργετικά αποτελέσματα της εσωτερικής αγοράς:

Archival Library of the European Commission

- Ο **οδικός άξονας προς την Ιρλανδία**: A5/A55 (σύνδεση μεταξύ Crewe και Holyhead στο Ηνωμένο Βασίλειο)

- **Μπρίντιζι - Πάτρα - Αθήνα**

(iv)Τέλος, ορισμένα άλλα σχέδια μπορούν να επιτρέψουν **καλύτερη σύνδεση με τις γειτονικές χώρες της Κοινότητας**:

- Οι **σκανδιναβικές συνδέσεις**:

  * Αυτοκινητόδρομος Aalborg-Frederikshaven

  * Συνδέσεις Fermarn.

- **Αθήνα - Εύζωνοι - Γιουγκοσλαβία**

**6.1.1.3. Σιδηροδρομικές μεταφορές**

(i) Η προσοχή επικεντρώνεται στις συνδέσεις μεγάλης ταχύτητας των οποίων η ανάπτυξη προβλέπει:

-**Σιδηροδρομικές συνδέσεις μεγάλης ταχδύτητας** (1990- 2010):

  * Βορράς: Παρίσι-Λονδίνο-Βρυξέλλες-Άμστερνταμ-Κολονία και διασυνδέσεις με τα λοιπά κράτη μέλη.

  * Νότος: Σεβίλλη-Μαδρίτη-Βαρκελώνη-Λυών-Τορίνο-Μιλάνο-Βενετία και από εκεί προς Ταβίζιο και Τριέστη. Πόρτο-Λισαβώνα-Μαδρίτη.

Εξάλλου, για να δοθεί στις συνδέσεις αυτές η πλήρης τους κοινοτική διάσταση, πρέπει να πραγματοποιηθεί:

  * Μία μελέτη των **15 προτάσεων-κλειδιών** που θα εκπονήσει η ομάδα εργασίας υψηλού επιπέδου σχετικά με το **σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλης ταχύτητας** (τέλη 1991).

(ii) Το παρακάτω σχέδιο εγγράφεται στα πλαίσια της εξόδου από την απομόνωση:

- Ο άξονας **Δουβλίνο-Holyhead-Crewe και ο άξονας Δουβλίνο-Μπέλφαστ.**

**6.1.1.4. Συνδυασμένη μεταφορά**

(i) **Ο άξονας Brenner** (1990-2000)

(ii) Εφαρμογή της απόφασης του Συμβουλίου της 12ης Νοεμβρίου 1990 σχετικά με **την υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένης μεταφοράς** (καθορισμός ενός συνεκτικού σχήματος γραμμών και τερματικών κ.λπ. ...) και υποβολή μιας έκθεσης στο Συμβούλιο πριν από την 1η Ιουνίου 1991.

Οι εργασίες αυτές που επικεντρώνονται στο σιδηροδρομικό και οδικό τομέα θα πρέπει να επεκταθούν στις ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές, ιδίως ενόψει του ενδιαφέροντος που εκφράσθηκε για τις θαλάσσιες μεταφορές από την Πορτογαλία, την Ιρλανδία, τη Δανία, την Ελλάδα, την Ισπανία και το Βέλγιο.

(iii) **Σχεδιασμός των αξόνων Ηνωμένο Βασίλειο-Μπενελούξ-Ιταλία και Γερμανία-Ισπανία-Πορτογαλία** (1991-1992)

Historical Archives of the European Commission

6.1.1.5. Ποτάμιες μεταφορές

Η αξιολόγηση των υπαρχόντων δικτύων γίνεται μέσω των διασυνδέσεων, ιδίως στη Γαλλία (π.χ. μία μελέτη σχετικά με τη σύνδεση Seine-Nord θα πραγματοποιηθεί το 1991) και στη Γερμανία (Mittellandkanal).

6.1.1.6. Θαλάσσιες μεταφορές

Η απουσία πολιτικής συναίνεσης (ακτοπλοΐα, αρμοδιότητα σε θέματα λιμενικών υποδομών) για την αίσια ολοκλήρωση των συντονισμένων δράσεων σε κοινοτικό επίπεδο εμποδίζει την εξέταση μιας ορθολογιστικότερης εκμετάλλευσης των δικτύων χερσαίων μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, η ανάπτυξη λιμενικών υποδομών κατά μήκος των ακτών του Ατλαντικού και της Μεσογείου θα έπρεπε να έχει μελετηθεί στα πλαίσια μιας τέτοιας προοπτικής, όπως και της προοπτικής της ανάπτυξης ορισμένων οικονομιών (π.χ. Ιρλανδία).

- Ανάπτυξη των σχέσεων προς την Ιρλανδία

- Μελέτη σχετικά με την ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών θαλάσσιων μεταφορών.

6.1.2. Τηλεπικοινωνίες και υπηρεσίες τηλεματικής

Η ανάπτυξη των υπηρεσιών τηλεματικής εξαρτάται κατά μεγάλο μέρος από ένα ευνοϊκό κανονιστικό περιβάλλον και από κανόνες που εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα (βλέπε κατωτέρω τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν). Το λόγο έχουν οι οικονομικοί φορείς για να επωφεληθούν από αυτό το φιλελευθεροποιημένο περιβάλλον ώστε να δημιουργήσουν τις εφαρμογές που ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους. Αντίθετα, οι δημόσιες διοικήσεις μπορούν να ενισχύσουν ορισμένες συγκεκριμένες εφαρμογές που επιτρέπουν μία καλύτερη διαχείριση των κοινοτικών υποθέσεων ή τομείς στους οποίους ο ρόλος των δημοσίων διοικήσεων είναι σημαντικός. Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή υποστηρίζει την υλοποίηση των εξής σχεδίων που έχουν καταταχθεί σε τρεις κατηγορίες: οι εφαρμογές, οι υπηρεσίες και η Έρευνα και Ανάπτυξη.

6.1.2.1. Οι εφαρμογές

(α) Η εξασφάλιση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς

Η κατάργηση των φυσικών, τεχνικών και φορολογικών φραγμών συνεπάγεται νέες ανάγκες ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των διοικήσεων και των οικονομικών φορέων, ώστε να εξασφαλιστεί μια αποτελεσματική διαχείριση του χώρου χωρίς σύνορα σε μία σειρά τομέων[10]. Πρόκειται λοιπόν για την υλοποίηση των απαραίτητων δικτύων τηλεματικής για την πραγματοποίηση της εσωτερικής αγοράς, παραδείγματος χάριν συστημάτων ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κοινοτικών θεσμικών οργάνων και ιδίως με τα κράτη μέλη στα πλαίσια της νομοθετικής τους διαδικασίας, διαδικασιών (π.χ. κρατικές ενισχύσεις), συστημάτων κοινοποίησης (π.χ. η οδηγία 83/189/ΕΟΚ), συστημάτων ελέγχου κ.λπ. ... καθώς και συστημάτων πρόσβασης στην πληροφόρηση (τράπεζες δεδομένων κ.λπ. ...).
Το επείγον του πράγματος απαιτεί να επιδοθούν αμέσως στο έργο αυτό όλες οι ενδιαφερόμενες διοικήσεις των κρατών μελών.

Οι τομείς που κρίθηκε ότι χρήζουν προτεραιότητας σε συνάρτηση με την υλοποίηση του χώρου χωρίς σύνορα είναι:

(10) COM(90) 473 της 5.10.1990.

Historical Archives of the European Commission

**i) το τελωνειακός τομέας και η έμμεση φορολογία:**

Η ανάπτυξη των συστημάτων πληροφορικής στους τομείς αυτούς απαιτεί δίκτυα τηλεπικοινωνιών που να επιτρέπουν την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων και μυνημάτων μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών και μεταξύ των ίδιων των κρατών μελών από τη μία πλευρά και των απαραίτητων συστημάτων διασύνδεσης για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των εθνικών διοικήσεων και των οικονομικών φορέων και των κεντρικών τραπεζών δεδομένων για την παροχή πληροφοριών τελωνειακής και φορολογικής φύσης στις διοικήσεις και στους φορείς από την άλλη πλευρά.

Ορισμένα σχέδια έχουν ήδη αρχίσει να υλοποιούνται, αλλά μένουν ακόμη πολλά να γίνουν. Τα σχέδια που ακολουθούν είναι απαραίτητα σε θέματα που άπτονται του τελωνειακού τομέα:

* TARIC (ενιαίο δασμολόγιο): βελτίωση των βάσεων δεδομένων και εφαρμογή των απαραίτητων συστημάτων διασύνδεσης.

* Εφαρμογή ενός προηγμένου συστήματος τηλεπικοινωνιών για τη διαχείριση του TARIC, τον έλεγχο των ποσοστώσεων, των δεσμευτικών δασμολογικών πληροφοριών, την αμοιβαία αρωγή και τις ανταλλαγές πληροφοριών.

* Ανάπτυξη του συστήματος SCENT (δίκτυο για την επιβολή τελωνειακών συστημάτων) για την ηλεκτρονική μεταβίβαση μηνυμάτων σχετικά με την αντιμετώπιση των αδικημάτων του τομέα αυτού.

* Ένα σύστημα ελέγχου διαμετακόμισης.

* Ένα σύστημα ελέγχων εξαγωγής.

Όσον αφορά στην ανάπτυξη των συστημάτων πληροφορικής στον τομέα της έμμεσης φορολογίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει, βάσει των κατευθύνσεων που αποφασίσθηκαν από το Συμβούλιο τον Νοέμβριο του 1990, να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα που θα επιτρέψουν την ανταλλαγή πληροφοριών μέσω συστημάτων τηλεματικής και θα καταστήσουν τα συστήματα αυτά λειτουργικά έως την 1η Ιανουαρίου 1993. Αυτό προϋποθέτει την εγκατάσταση το συντομότερο:

* ενός δικτύου τηλεματικής για την εξασφάλιση γρήγορης ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών διοικήσεων σχετικά με τον ΦΠΑ.

* ενός συστήματος ελέγχου για τη μεταφορά αγαθών που υπόκεινται σε έμεσους φόρους μεταξύ αποθηκευτικών χώρων.

* ενός συστήματος ανάλογου με το σύστημα SCENT για αγαθά που υπόκεινται σε έμμεση φορολογία για να ενισχυθεί η καταστολή ή η πρόληψη αδικημάτων του τομέα αυτού.

**ii) ο κτηνιατρικός και φυτοϋγειονομικός τομέας:**

* Το SHIFT (σύστημα για τον υγειονομικό έλεγχο των εισαγωγών από τρίτες χώρες στους μεθοριακούς σταθμούς ελέγχου) αποσκοπεί στην υλοποίηση ενός εντατικού συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ της Επιτροπής, των εθνικών κτηνιατρικών διοικητικών αρχών και των μονάδων ελέγχου στους μεθοριακούς σταθμούς για να διευκολυνθούν οι εισαγωγές κρέατος και προϊόντων με βάση το κρέας.

* Το ANIMO (σύστημα διαχείρισης των μετακινήσεων των ζώων) είναι ένα σύστημα καταγραφής και εποπτείας όλων των μετακινήσεων των ζώων στην Κοινότητα με στόχο την εξασφάλιση της υγείας των ζώων και του κοινού. Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό σύστημα

Historical Archive of the European Commission

διαχείρισης για τις κτηνιατρικές υπηρεσίες και προϋποθέτει την ένταξη όλων των ενδιαφερομένων διοικητικών αρχών σε ένα ενιαίο σύστημα.

* FYSAN (σύστημα φυτοϋγειονομικού ελέγχου) είναι ένα σύστημα που στοχεύει στο να ασκεί εποπτεία στις ασθένειες των φυτών εντός των κρατών μελών ώστε να ελέγχει τις ασθένειες αυτές και να βελτιώνει την φυτοϋγειονομική κατάσταση της Ευρώπης.

iii) **η κυκλοφορία των προσώπων**

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε τη θέσπιση μιας σύμβασης σχετικά με την άσκηση ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα της Κοινότητας. Η εφαρμογή της σύμβασης αυτής θα προϋποθέτει μία σημαντική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερομένων εθνικών διοικητικών αρχών. Ήδη επί του παρόντος, η ανάγκη αυτή προέκυψε στα πλαίσια της συμφωνίας του Schengen και τίθεται σε εφαρμογή, για το σκοπό αυτό, ένα ειδικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών (SIS), που αποτελεί προπομπό ενός συστήματος σε κοινοτική κλίμακα. Εφόσον η κοινοτική αρμοδιότητα δεν έχει αναγνωρισθεί επίσημα, η Επιτροπή, λαμβανομένης υπόψη της εμπειρίας που απέκτησε στην εκτέλεση διαφόρων προγραμμάτων, είναι πρόθυμη να υποστηρίξει την εγκατάσταση των δικτύων αυτών.

iv) **ο στατιστικός τομέας**

* Δημιουργία υποδομών συλλογής στατιστικών δεδομένων (σχέδια STATEL και STADIUM) με τις Εθνικές Στατιστικές Υπηρεσίες των κρατών μελών.

* Μελέτες των διαδικασιών που πρέπει να εφαρμοσθούν στα κράτη μέλη για την επεξεργασία και την μεταβίβαση δεδομένων διακοινοτικού εμπορίου προς τα στατιστικά συστήματα (σχέδιο COMEDI).

* Ανάπτυξη των υποδομών για τη διαχείριση, τη διάδοση και την προσέγγιση των ενδεικτικών πληροφοριών που χρησιμοποιούνται στα στατιστικά συστήματα (π.χ. στατιστικές ονοματολογίες).

**Τρία ήδη υπάρχοντα προγράμματα** αναθεωρούνται ώστε να ληφθούν υπόψη οι αμεσότερες ανάγκες που συνδέονται με την κατάργηση των συνόρων. Προσφέρουν μία σημαντική εμπειρία συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων διοικήσεων και επιτρέπουν να προσδιορισθούν οι αμεσότερες ανάγκες και τα προβλήματα προς επίλυση. Πρόκειται για τα προγράμματα:

- INSIS (σε επίπεδο κοινοτικών οργάνων και κρατών μελών) που απαιτεί ενίσχυση της ενεργού συμμετοχής των διοικήσεων των κρατών μελών.

- CADDIA που συνδέεται άμεσα με τη διαχείριση του χώρου χωρίς σύνορα στους τομείς τελωνειακό, γεωργικό και στατιστικό.

- TEDIS, που η δεύτερη φάση του μόλις εγκρίθηκε από την Επιτροπή, το οποίο προσφέρει στους οικονομικούς φορείς τα μέσα να αναπτύξουν τα διατομεακά πανευρωπαϊκά συστήματα EDI που αφορούν αμέσως τις διοικήσεις, τις μεταφορές και τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες. Η επιτυχία του TEDIS στις επιχειρήσεις τονίζει λίγο περισσότερο τις καθυστερήσεις για τις οποίες γενικά κατηγορούνται οι διοικήσεις στον τομέα αυτό.

Historical Archive of the European Commission

**β) Βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας στα πλαίσια του προγράμματος DRIVE :**

Το σύστημα IRIS (Ολοκληρωμένο Σύστημα Οδικής Ασφάλειας, Πληροφοριών και Ναυτιλίας), που αναπτύχθηκε από την ομάδα υποδομής DRIVE, με στόχο την επίλυση των προβλημάτων οδικής κυκλοφορίας, χρησίμευσε ήδη ως βάση για δύο συγκεκριμένες πρωτοβουλίες:

(i) Το σχέδιο POLIS που ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 1989 από πολλές πόλεις της Ευρώπης και αποσκοπεί στην ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης αστικής κυκλοφορίας (με στόχο τη μείωση της συμφόρησης και των κινδύνων ατυχήματος): διεξάγονται ήδη μελέτες του εφικτού, η οικονομική δυνατότητα θα μελετηθεί βάσει των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών οφελών.

(ii) Σχέδιο CORRIDOR που ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1990 και αποσκοπεί στην ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της υπεραστικής κυκλοφορίας (κατά προτεραιότητα στις ζώνες που δημιουργείται συμφόρηση). Μελέτες του εφικτού θα πραγματοποιηθούν το 1991. Πρότυπα προγράμματα προβλέπονται για το 1992 ενόψει της εφαρμογής τους από το 1994. Η οικονομική δυνατότητα θα μελετηθεί βάσει των κοινονικοοικονομικών και περιβαλλοντικών οφελών.

**(γ) Τα διευρωπαϊκά συστήματα πληρωμών**

Βάσει των κατευθύνσεων της Επιτροπής, τεχνικές μελέτες σκοπιμότητας που στοχεύουν να δώσουν κίνητρα στους ενδιαφερόμενους φορείς για τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων στον τομέα των συστημάτων πληρωμών και την κατασκευή διασυνδέσεων μεταξύ των υπαρχόντων κέντρων συμψηφισμού (1991).

**(δ) Ευρωπαϊκός Ηλεκτρονικός Τηλεφωνικός Κατάλογος**

Μελέτη σκοπιμότητας από νομική και τεχνική άποψη (1991).

**(ε) Υποστήριξη στην ανάπτυξη της αγοράς υπηρεσιών πληροφόρησης**

Πρότυπα σχέδια (1990) σχετικά με τη διασύνδεση των συστημάτων πληροφόρησης όσον αφορά την οδική μεταφορική ικανότητα και την ενοποίηση των βάσεων δεδομένων σχετικά με τα πρότυπα (πρόγραμμα IMPACT).

**6.1.2.2. Η ανάπτυξη νέων υπηρεσιών**

- Ανάπτυξη του ψηφιακού δικτύου ενοποίησης των υπηρεσιών (RNIS) βάσει της σύστασης του Συμβουλίου σχετικά με την συντονισμένη εισαγωγή του RNIS στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Δέκα οκτώ χώρες της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης των Διοικήσεων των Ταχυδρομείων και των Τηλεπικοινωνιών (CEPT), περιλαμβανομένων όλων των κρατών μελών, υπέγραψαν τώρα ένα "Memorandum of Understanding" που προβλέπει την εφαρμογή της πρώτης φάσης της σύστασης του Συμβουλίου από τώρα μέχρι το 1993, βάσει των ευρωπαϊκών κανόνων τηλεπικοινωνιών που αναπτύχθηκαν από το ETSI.

- Καθορισμός των πρότυπων σχεδίων βάσει των αποτελεσμάτων των εργασιών του Forum των Ευρωπαίων χρηστών του RNIS.

- Ανάπτυξη των υπηρεσιών κινητών τηλεπικοινωνιών βάσει των συστάσεων του Συμβουλίου και των οδηγιών που αποσκοπούν στη διατήρηση των συχνοτήτων όσον αφορά το κυψελωτό τηλέφωνο (GSM), το ψηφιακό ασύρματο τηλέφωνο (DECT) και τις υπηρεσίες ραδιομηνυμάτων (ERMES).

- Εφαρμογή νέων υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών μέσω δορυφόρου, σύμφωνα με τις

National Archives of the European Commission

προτάσεις που περιέχονται στο Πράσινο Βιβλίο σχετικά με τις επικοινωνίες μέσω δορυφόρου.

6.1.2.3. Έρευνα και ανάπτυξη

(i) Τα συστήματα τηλεματικής γενικού ενδιαφέροντος

Το πρόγραμμα πλαίσιο για την Έρευνα και Ανάπτυξη (1990-1994), προσφέρει, στα πλαίσια του **ειδικού προγράμματος που είναι υπό συζήτηση στο Συμβούλιο σχετικά με τα συστήματα τηλεματικής γενικού ενδιαφέροντος, τη δυνατότητα καθορισμού των νέων αναγκών και των τεχνικών προβλημάτων,** την εξεύρεση λύσεων στα προβλήματα αυτά και την εφαρμογή προτύπων σχεδίων στους τομείς της διοικητικής συνεργασίας (ευρωπαϊκά νευρικά συστήματα) των μεταφορών, της εκπαίδευσης και της ιατρικής.

(ii) Η διαχείριση των μεταφορών

- Πρόγραμμα πλαίσιο για την έρευνα και ανάπτυξη: μελέτη ATLAS και πρόγραμμα DRIVE.

- Εκτός του κοινοτικού πλαισίου (EYREKA), ανάπτυξη του σχεδίου PROMETHEUS.

(iii) Ανάπτυξη των ζεύξεων ευρείας ζώνης

- Η πραγματοποίηση του προγράμματος RACE που προορίζεται να καθορίσει τις εναλλακτικές υποθέσεις αναφοράς, να εξασφαλίσει την προκανονικοποίηση και να αξιολογήσει τις πρότυπες εφαρμογές (λήξη το 1995).

- Εφαρμογή του δικτύου METRAN (Managed European Transmission Network) στα πλαίσια του Memorandum of Understanding της CEPT, που βρίσκεται στο στάδιο της έγκρισης μετά την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τους ηλεκτρονικούς αυτοκινητοδρόμους (COM(88)341).

6.1.3. Οι ενεργειακές διασυνδέσεις

Αρμόδιοι για τον καθορισμό των σχεδίων και της οικονομικής τους βιωσιμότητας είναι οι οικονομικοί φορείς. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένα υπό μελέτη ή ήδη υλοποιούμενα σχέδια παρουσιάζουν ιδιαίτερο κοινοτικό ενδιαφέρον, είτε αφορούν την επέκταση του υπάρχοντος δικτύου σε νέα κράτη μέλη είτε συμβάλλουν στην ενίσχυση της ασφάλειας των προμηθειών και την βέλτιστη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων παραγωγής. Στο στάδιο αυτό εξετάσθηκαν δύο τομείς εφαρμογών κατά προτεραιότητα.

6.1.3.1. Οι διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας

- Διασύνδεση Δημοκρατίας της Ιρλανδίας/Ηνωμένου Βασιλείου (1995)
- Διασύνδεση Ελλάδος/Ιταλίας (1993)
- Ενίσχυση των διασυνδέσεων (1991-1995):

  * Γαλλίας προς Ισπανία και Πορτογαλία
  * Γαλλίας προς Γερμανία, Βέλγιο, Ιταλία, Ελβετία.
  * Ιταλίας προς Αυστρία και Ελβετία.
  * Γερμανίας προς Κάτω Χώρες, Δανία και Αυστρία

- Ενίσχυση των εσωτερικών διασυνδέσεων στη Γερμανία, Γαλλία, Βέλγιο και Κάτω Χώρες (1991-1995).

6.1.3.2. Οι διασυνδέσεις φυσικού αερίου

- Εγκατάσταση δικτύου φυσικού αερίου στην Ελλάδα (1993) και στην Πορτογαλία (1994).

Historical Archives of the European Commission

- Διασυνδέσεις Ιρλανδίας/Ηνωμένου Βασιλείου (1993), Γαλλίας/Ισπανίας-Πορτογαλίας.

- Σχέδια "Midal" μεταξύ Emden και Ludwigshafen (Γερμανία) και "Zeepipe" (Βέλγιο) που προορίζονται να ανοίξουν νέες οδούς διοχέτευσης του νορβηγικού φυσικού αερίου (1991-1993).

- Τρία σχέδια στη Γερμανία για τη διασύνδεση των νέων Länder (1991-1993).

- Διασυνδέσεις Βελγίου/Γερμανίας. Γερμανίας/Δανίας. Δανίας/Νορβηγίας ("Scanpipe") και Ηνωμένου Βασιλείου/Ηπειρωτικής Ευρώπης.

- Ενίσχυση του δικτύου φυσικού αερίου Transmed (Ιταλία-Τυνησία - 1992).

- Διασύνδεση ηπειρωτικής Ιταλίας - Κορσικής - Σαρδηνίας.

- Διασύνδεση Ισπανίας - Μαρόκου (1995).

## 6.1.4. Η επαγγελματική εκπαίδευση

Τα περισσότερα από τα προαναφερόμενα σχέδια απαιτούν την παροχή υπηρεσιών τηλεματικής (τηλεπληροφορικής) Όλες δε οι ενέργειες τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης που προβλέπονται στο τρίτο πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα και την ανάπτυξη (1990-1994) προβλέπουν ως συνοδευτικά μέτρα διάφορες ενέργειες επαγγελματικής εκπαίδευσης, από τις οποίες ορισμένες θα πραγματοποιηθούν μέσω δικτύου. Τούτο ισχύει ιδίως για το ειδικό πρόγραμμα "Ανθρώπινο δυναμικό και κινητικότητα".

### 6.1.4.1. Ανταλλαγή πληροφοριών και βάσεις δεδομένων

Όλα τα προτεινόμενα σχέδια αφορούν τη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών σε κοινοτική κλίμακα, με σκοπό την επίτευξη της διαφάνειας των συστημάτων επαγγελματικής εκπαίδευσης, την αξιοποίηση της κτηθείσας εμπειρίας και τη βελτίωση των χρησιμοποιούμενων μεθόδων. Έτσι, είναι προφανείς οι δεσμοί με τις υπηρεσίες τηλεματικής.

- Ανάπτυξη του δικτύου EURYDICE καθώς και των δυνατοτήτων του για επεξεργασία δεδομένων και διαβίβαση πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων χωρών.

- Δημιουργία ενός δικτύου με ίδια χαρακτηριστικά και αναφερόμενου στα συστήματα επαγγελματικής εκπαίδευσης, σε συνεργασία με το κέντρο CEDEFOP.

- Ανάπτυξη του ηλεκτρονικού δικτύου EURYCLEE, μεταξύ των κέντρων αρχικής και διαρκούς επαγγελματικής εκπαίδευσης, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών και δεδομένων μεταξύ καθηγητών και μαθητών σε όλες τις κοινοτικές γλώσσες.

- Δημιουργία ή επέκταση των δικτύων εθνικών βάσεων δεδομένων σχετικά με τα μαθήματα επαγγελματικής εκπαίδευσης, την εκπαίδευση υψηλού επιπέδου και στις προηγμένες τεχνολογίες καθώς και τα ερευνητικά προγράμματα.

- Οργάνωση μιας τράπεζας δεδομένων με άμεση πρόσβαση εκ μέρους των δημόσιων και των ιδιωτικών οργανισμών και αναφερόμενης στην αντιστοιχία των επαγγελματικών προσόντων.

- Δημιουργία ενός δικτύου τηλεματικής για τις ανταλλαγές σπουδαστών και τις υποτροφίες των προγραμμάτων ERASMUS και COMETT, καθώς και για τις υποτροφίες ερευνητών (χρηματιστήριο υποτροφιών).

Historical Archives of the European Commission

- Δημιουργία μιας τράπεζας δεδομένων για τις αιτήσεις συμμετοχής επιχειρήσεων στις διάφορες διακρατικές ενέργειες επαγγελματικής εκπαίδευσης στα πλαίσια των προγραμμάτων COMETT, EUROTECNET και FORCE.

**6.1.4.2. Συστήματα εκπαίδευσης εξ αποστάσεως**

- Οργάνωση ενός δικτύου μεταξύ των δυναμικών πόλων εκπαίδευσης εξ αποστάσεως που έχουν εμφανισθεί στα πλαίσια των διαφόρων κοινοτικών προγραμμάτων επαγγελματικής εκπαίδευσης.

- Εφαρμογή πειραματικών σχεδίων, συνδυασμένων και μέσω δικτύου, με πλήρη αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών της πληροφόρησης και των επικοινωνιών.

- Ανάπτυξη των διακρατικών συστημάτων διδασκαλίας και εκπαίδευσης εξ αποστάσεως που έχουν εφαρμοσθεί πειραματικά είτε σε τομεακή είτε σε γεωγραφική βάση.

- Τόνωση της ανάπτυξης τηλεοπτικών προγραμμάτων γενικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης.

**6.2. Μέτρα που μπορούν να επιταχύνουν τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων**

**6.2.1. Κατάρτιση κατευθυντήριων σχεδίων**

Πρόκειται για μια μέθοδο εργασίας που μπορεί να εφαρμοσθεί για τις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες και την ενέργεια.

Συνίσταται δε στην ένταξη όλων των ενδιαφερόμενων παραγόντων σε ένα δίκτυο και στην αναζήτηση του πλέον κατάλληλου σε κοινοτική κλίμακα, και για όλους τους ενδιαφερόμενους, σχεδίου του δικτύου, με παράλληλο εντοπισμό των δυσχερειών που είναι δυνατόν να επηρεάσουν την υλοποίηση του δικτύου, τόσο από τεχνική όσο και από κανονιστική και διοικητική άποψη.

Η μέθοδος αυτή πρέπει να μπορεί να συνοδεύεται από λεπτομερείς μελέτες για τα εντοπιζόμενα προβλήματα, και ιδίως μελέτες σκοπιμότητας πραγματοποιούμενες με κοινή πρωτοβουλία των ενδιαφερομένων κρατών και της Επιτροπής. Στην περίπτωση αυτή, η χρηματοδότηση από την Κοινότητα είναι ιδιαίτερα δικαιολογημένη.

**6.2.2. Ταχεία θέσπιση των κανονιστικών διατάξεων που απαιτούνται για τη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων**

Κανονιστικά μέτρα για την εξασφάλιση της υπό ικανοποιητικές συνθήκες ανάπτυξης των διευρωπαϊκών δικτύων έχουν ήδη προταθεί ή πρόκειται να προταθούν.

Όλα αυτά τα μέτρα αποσκοπούν στη δημιουργία ενός νομικού πλαισίου που να ευνοεί ταυτόχρονα την παροχή υπηρεσιών, την εγκατάσταση των επιχειρήσεων και την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, συνθήκες ουσιώδεις για τη δημιουργία και τη λειτουργία των διευρωπαϊκών δικτύων.

Πίνακας με τα μέτρα αυτά περιλαμβάνεται στο παράρτημα της παρούσας ανακοίνωσης.

**6.2.3. Η ενίσχυση των προγραμμάτων τυποποίησης**

Οι ανάγκες για ευρωπαϊκή τυποποίηση είναι σημαντικές, εάν θέλουμε να εξασφαλισθεί στο μέλλον η ολοκλήρωση των υποδομών. Αυτό το ουσιώδες έργο έχει ήδη αρχίσει να επιτελείται, απαιτείται όμως η ενίσχυσή του με τη συμμετοχή

Historical Archives of the European Commission

όλων των ενδιαφερομένων. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθούν οι ακόλουθες συνέπειες: ο φόρτος εργασίας που αναμένεται να προκύψει για τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης ενισχύει την ανάγκη αποκέντρωσης μέσω των συνδεδεμένων οργανισμών (ASB), ευνοώντας το προκαταρκτικό στάδιο τυποποίησης (βλ. το παράδειγμα του φορέα Edifact Board για το πρότυπο EDI και του AECMA για την αεροναυπηγική βιομηχανία), με την πλήρη συμμετοχή των ενδιαφερομένων βιομηχανιών. Από την άλλη πλευρά, οι σημερινές δυσχέρειες στον προϋπολογισμό δεν επιτρέπουν να ληφθούν υπόψη και ενδεχόμενες συμπληρωματικές ανάγκες χρηματοδότησης.

Εξάλλου θα πρέπει να ενισχυθεί και η στατιστική τυποποίηση (έννοιες, μέθοδοι, ορισμοί) σε όλους τους εμπλεκόμενους τομείς.

### 6.2.3.1. Μεταφορές

- Εναέριες μεταφορές
  - * κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών για τον εξοπλισμό που προορίζεται για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και για την πρόσβαση στις δημόσιες συμβάσεις.

- Σιδηροδρομικές μεταφορές
  - * τυποποίηση, με βάση την οδηγία "νέα προσέγγιση", για το υλικό και την υποδομή του δικτύου υψηλής ταχύτητας.

- Συνδυασμένες μεταφορές:
  - * τυποποίηση των εμπορευματοκιβωτίων
  - * πρωτοβουλίες ως συνέχεια των εργασιών της ομάδας υψηλού επιπέδου (Ιούνιος 1991).

- Θαλάσσιες μεταφορές
  - * τυποποίηση με βάση την οδηγία εναρμόνισης που πρόκειται να προταθεί.

### 6.2.3.2. Τηλεπικοινωνίες και υπηρεσίες τηλεματικής

Η ταχεία ανάπτυξη των τεχνολογιών στον τομέα αυτόν επιβάλλει έναν αδιάπτωτο ρυθμό τυποποίησης και τη διαρκή προσαρμογή των προγραμμάτων που εφαρμόζονται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης, και ιδίως από το ινστιτούτο ETSI. Για παράδειγμα μπορούμε να επισημάνουμε τις ακόλουθες ανάγκες τυποποίησης:

- Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: ορισμός των τελευταίων τεχνικών προδιαγραφών.

- Ορισμός της κρίσιμης ποσότητας για τα μηνύματα EDI, σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο EDIFACT.

- Τηλεεικονογραφία (videotex):

  - * καθορισμός των πρωτοκόλλων πρόσβασης του videotex στο δίκτυο RNIS
  - * ορισμός των πρωτύπων videotex 2ης γενιάς

- RNIS:

  - * ολοκλήρωση της πραγματοποιούμενης αυτή τη στιγμή τυποποίησης
  - * πρότυπα για την εξασφάλιση της διάδοσης των εφαρμογών

Historical Archives of the European Commission

- Δορυφόροι: επιτάχυνση των εργασιών τυποποίησης του ινστιτούτου ETSI σχετικά με τον εξοπλισμό δορυφορικών τηλεπικοινωνιών.

- Κινητές ραδιοεπικοινωνίες: τόνωση της παραγωγής κατάλληλων προτύπων για τα νέα κινητά συστήματα.

**6.2.3.3. Τελωνειακά και φορολογικά θέματα**

Οι εθνικές διοικητικές υπηρεσίες βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης στον τομέα αυτόν. Έτσι, είναι δύσκολη η εξασφάλιση της ομοιόμορφης δράσης που είναι αναγκαία για την καλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Ως εκ τούτου, τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη της ομοιόμορφης εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων από τα κράτη μέλη θα πρέπει να τύχουν ενός υψηλού βαθμού προτεραιότητας κατά τους προσεχείς μήνες. Το ελάχιστο δε που πρέπει να εξασφαλισθεί είναι η συμβατότητα των συστημάτων, πράγμα που συνεπάγεται:

* την άμεση μελέτη του εύρους των προβλημάτων και των συστάσεων για την επίλυσή τους·

* την ανάπτυξη τυποποιημένων ηλεκτρονικών μηνυμάτων για την ανταλλαγή δεδομένων βάσει του προτύπου EDIFACT·

* την ανάπτυξη τυποποιημένων κωδίκων προς χρήση από όλα τα κράτη μέλη·

* τη συμμετοχή στο πρόγραμμα PHARE και στις διεξαγόμενες με αντικείμενο την απαιτούμενη συμβατότητα διαπραγματεύσεις, στα πλαίσια της ανάπτυξης των συναλλαγών με τις χώρες ΕΖΕΣ καθώς και με τις χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης.

**6.2.3.4. Ενέργεια**

- Πρότυπα για τα διάφορα είδη εξοπλισμού και ποιότητα των προϊόντων.

**6.2.4. Η χορήγηση δήλωσης ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος**

Το ενδιαφέρον που παρουσιάζει μια δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ανεδείχθη κατά τη διάρκεια των επαφών που είχε η Επιτροπή με τους οικονομικούς και, ιδίως, τους τραπεζικούς κύκλους.

Η δήλωση αυτή θα μπορούσε να χορηγείται σύμφωνα με μια κοινοτική διαδικασία, η οποία μένει να προσδιορισθεί, σε συγκεκριμένες και περιορισμένες αριθμητικά περιπτώσεις, για ένα διευρωπαϊκό δίκτυο ή για ένα σχέδιο εντασσόμενο σε ένα τέτοιο δίκτυο, με σκοπό την κινητοποίηση των δυνητικών επενδυτών.

Οι όροι χορήγησης θα πρέπει να είναι αυστηροί και να απευθύνονται μόνο σε σαφώς προσδιορισμένα και οικονομικά βιώσιμα σχέδια, τα οποία να συμβάλλουν στην ανάπτυξη της Κοινότητας και να έχουν αποτελέσει το αντικείμενο ανεξάρτητων μελετών ως προς τη σκοπιμότητά τους και την περιβαλλοντική επίδρασή τους.

Τα αποτελέσματα μιας τέτοιας δήλωσης αναμένεται να έχουν τρεις πτυχές: (i) μείωση της πολιτικής αβεβαιότητας που επηρεάζει κάθε μεγάλο έργο υποδομής λόγω των δεσμεύσεων που εμπεριέχει· (ii) διευκόλυνση της πρόσβασης στη χρηματοδότηση χωρίς την αυτόματη παρέμβαση της Κοινότητας· (iii) διαβεβαίωση των επενδυτών ως προς την εξασφάλιση του αναγκαίου συντονισμού και διοικητικής συνεργασίας στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο.

Historical Archives of the European Commission

Η διαδικασία χορήγησης της δήλωσης αυτής και οι τρόποι ανταλλαγής απόψεων θα πρέπει να προδιορισθούν.

Μια τέτοιου είδους δήλωση θα μπορούσε να ισχύει για όλους τους τύπους δικτύων και διευρωπαϊκών σχεδίων.

Η προσέγγιση αυτή μόλις έλαβε συγκεκριμένη μορφή, ως "δήλωση ευρωπαϊκής ωφέλειας", στο πρόγραμμα δράσης για τον τομέα της υποδομής των μεταφορών (1990-1992), το οποίο εξεδόθη από το Συμβούλιο στις 20 Νοεμβρίου 1990.

6.2.5. Ένας ολοκληρωμένος προβληματισμός σχετικά με τις ανάγκες και την εξέλιξη των ευρωπαϊκών δικτύων, από κοινού με όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες

Κατά τη διάρκεια της ακρόασης της 8ης Οκτωβρίου 1990, οι κυριότεροι εκπρόσωποι της ευρωπαϊκής βιομηχανίας εξέφρασαν τη λύπη τους για την έλλειψη ολοκληρωμένου προβληματισμού σχετικά με τις ανάγκες και την εξέλιξη των ευρωπαϊκών δικτύων.

Ένας τέτοιος προβληματισμός θα πρέπει να πραγματοποιηθεί σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες διασύνδεσης με τις χώρες ΕΖΕΣ και τις χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης, σε σχέση με τις οποίες αναπτύσσονται αυτή τη στιγμή πολυάριθμα σχέδια συνεργασίας τους με την Κοινότητα, καθώς και οι ανάγκες επέκτασης προς τις μεσογειακές χώρες.

Ο προβληματισμός αυτός αναμένεται να επιτρέψει:

- την ανάλυση της μακροπρόθεσμης εξέλιξης των αναγκών των δικτύων, πράγμα που προϋποθέτει τη χρήση ικανοποιητικών στατιστικών και αξιόπιστων αναλύσεων για το μέλλον·
- τον προσδιορισμό της φύσης και του βέλτιστου σχεδιασμού των δικτύων που πρέπει να δημιουργηθούν·
- την ενεργό συμμετοχή όλων εκείνων του οποίους ενδιαφέρει η πραγματοποίηση αυτών των δικτύων.

Ο οργανισμός που θα αναλάβει τη διεκπεραίωση μιας τέτοιας πρωτοβουλίας θα πρέπει να είναι ανεπηρέαστος από πολιτικούς φορείς και να μπορεί να αυτοχρηματοδοτείται μετά την περίοδο εκκίνησης. Ακόμη, θα πρέπει να αποτελέσει ένα χώρο προβληματισμού, στον οποίο να μπορούν να συμμετέχουν όλα τα ενδιαφερόμενα και αντιπροσωπευτικά μέρη (δημόσιοι φορείς, χρήστες, παραγωγοί, καταναλωτές). Είναι δε ιδιαίτερα σημαντικό να εξασφαλισθεί από την αρχή η συμμετοχή των κυριότερων παραγόντων που θα έχουν άμεση σχέση με τη διαχείριση των διευρωπαϊκών δικτύων (για παράδειγμα: για τις βιομηχανίες ναυτιλιακού χαρακτήρα, τούτο αφορά τη συμμετοχή της ναυπηγικής βιομηχανίας, τους κατασκευαστές εξοπλισμού, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τους υπεύθυνους για τα λιμενικά έργα υποδομής και τα αντίστοιχα των άλλων μεταφορικών μέσων, τις επιχειρήσεις φορτοεκφόρτωσης).

6.3. Οι πιθανές χρηματοδοτικές παρεμβάσεις

Η θέσπιση και η εφαρμογή των οριζόντιων μέτρων που εξετέθησαν στο προηγούμενο τμήμα αναμένεται να ευνοήσουν τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων, την κινητοποίηση ανεξάρτητων χρηματοδοτικών φορέων και την αναδιάταξη των χρηματοπιστωτικών κυκλωμάτων.

Όσον αφορά δε τη χρηματοδότηση από δημόσιους πόρους, και ιδίως από κοινοτικούς, θα πρέπει να εξετασθούν οι ακόλουθες λύσεις για την υπέρβαση των τριών δυσχερειών που έχουν ήδη επισημανθεί: χρηματοδότηση μελετών σκοπιμότητας, ανεπαρκής αποδοτικότητα με κίνδυνο διάσπασης της αλληλουχίας, χρηματοδότηση ευρωπαϊκών σχεδίων διακρατικού χαρακτήρα σε απομακρυσμένες περιφέρειες με σκοπό τη μείωση της απομόνωσής τους και την εξασφάλιση συνεκτικότητας.

6.3.1. Τα μέσα προϋπολογισμού

Η Επιτροπή θα μπορούσε, στα πλαίσια όσων δυνατοτήτων της παρέχει ο προϋπολογισμός και βάσει των χρηματοδοτικών προοπτικών, να χρηματοδοτήσει κατά προτεραιότητα τα διευρωπαϊκά δίκτυα για:

- την πραγματοποίηση μελετών σκοπιμότητας όσον αφορά σχέδια ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος εγγραφόμενα στη λογική των διευρωπαϊκών δικτύων·

- τη χορήγηση δανείων για σχέδια των οποίων η αποδοτικότητα παρουσιάζει έντονες χρονικές μεταπτώσεις·

- συνεισφορά του προϋπολογισμού στην υλοποίηση σχεδίων με την πιο ενδεδειγμένη μορφή (άμεσες ενισχύσεις, επιδοτήσεις επιτοκίου, κ.λπ.).

Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι και οι διαρθρωτικές πολιτικές συμβάλλουν ουσιωδώς στην επίτευξη αυτού του στόχου, στα πλαίσια και στα όρια των συγκεκριμένων αποστολών τους.

Ο δε καθορισμός νέων χρηματοπιστωτικών προοπτικών για τη μετά το 1992 περίοδο θα μπορούσε να αποτελέσει την ευκαιρία για την ενίσχυση της προτεραιότητας που αποδίδεται στην πραγματοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων.

6.3.2. Τα δανειοδοτικά μέσα ΕΤΕ και ΕΚΑΧ

* Η ΕΤΕ είναι διατεθειμένη να συνεχίσει και να επεκτείνει όσο γίνεται περισσότερο τις ενέργειές της για τη χρηματοδότηση των διευρωπαϊκών δικτύων, στα πλαίσια της αποστολής που της έχει ανατεθεί με το άρθρο 130 της Συνθήκης ΕΟΚ. Τούτο σημαίνει ότι είναι διατεθειμένη να συμμετάσχει, όπως και κατά το παρελθόν, στην καθαυτό χρηματοδότηση των αντίστοιχων σχεδίων, λειτουργώντας ως κέντρισμα για τους χρηματοπιστωτικούς κύκλους. Τούτο συνεπάγεται και το ότι θα μπορούσε να διευκολύνει τη συγκρότηση και την ανάπτυξη των εν λόγω δικτύων παρεμβαίνοντας, με βάση την υπάρχουσα εμπειρία και με τις κατάλληλες πρωτοβουλίες, ήδη κατά τη φάση των προκαταρκτικών μελετών, ή συμβάλλοντας στη συγκρότηση του βέλτιστου χρηματοδοτικού πλαισίου. Τον ρόλο αυτόν θα μπορούσε να διαδραματίσει σε στενή συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, και ιδίως με την Επιτροπή.

* Τα δάνεια ΕΚΑΧ αναμένεται επίσης να συμβάλουν στη χρηματοδότηση διευρωπαϊκών δικτύων, μέσα στα όρια βέβαια που προβλέπονται για το μέσο αυτό.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το υποβαλλόμενο από την Επιτροπή πρόγραμμα απαιτεί συνεχή παρακολούθηση εκ μέρους της Επιτροπής και του Συμβουλίου. Ακόμη, απαιτεί τον ακριβή πολιτικό προσανατολισμό του Συμβουλίου καθώς και την όσο το δυνατόν ταχύτερη έκδοση ενός προγράμματος δράσης. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει στο Συμβούλιο να εγκρίνει το επισυναπτόμενο σχέδιο απόφασης, στη συνέχεια δε να του υποβάλει, κατ'εφαρμογή της απόφασης αυτής, τις ενδεικνυόμενες προτάσεις καθώς και τακτικές εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο των εργασιών.

Historical Archive of European Commission

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Πίνακας των κανονιστικών μέτρων που προτείνονται ή που πρέπει να προταθούν και τα οποία είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της ανάπτυξης και της διαχείρισης των διευρωπαϊκών δικτύων.

### 1. Γενικά μέτρα

Ορισμένα μέτρα γενικού χαρακτήρα μπορούν να εφαρμοσθούν σε πολλούς από τους εμπλεκόμενους τομείς:

- Εφαρμογή των οδηγιών για την ανάθεση των δημοσίων συμβάσεων, και ιδίως στους τομείς των τηλεπικοινωνιών, των μεταφορών και της ενέργειας.

- Υποβολή και έκδοση της οδηγίας για την προστασία των δεδομένων.

- Προτάσεις σχετικά με τη συμβατική και τη νομική ισχύ των ηλεκτρονικών μηνυμάτων.

- Έκδοση του καταστατικού της ευρωπαϊκής εταιρείας.

- Πρόταση φορολογικής οδηγίας σχετικά με ένα καθεστώς συνεκτίμησης, εκ μέρους των επιχειρήσεων, των ζημιών που υφίστανται οι βασικές και οι θυγατρικές μονάδες τους που είναι εγκατεστημένες στα άλλα κράτη μέλη.

### 2. Μεταφορές

(i) Τα περισσότερα από τα κανονιστικά μέτρα στον τομέα αυτόν αφορούν το καθεστώς των ενδομεταφορών (cabotage), το οποίο αναμένεται να ισχύσει για όλα τα είδη μεταφορών (οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, συνδυασμένες μεταφορές, θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές). Οι σχετικές προτάσεις βρίσκονται ήδη στο Συμβούλιο και θα πρέπει να εγκριθούν σύντομα.

(ii) Εξετάζεται και η λήψη τεχνικού χαρακτήρα μέτρων, με σκοπό την επίτευξη της λειτουργικής εναλλαξιμότητας, ιδίως για:

- τις σιδηροδρομικές μεταφορές:

  * πρόκειται να προταθεί από την Επιτροπή μια οδηγία "νέας προσέγγισης" σχετικά με τις ουσιώδεις απαιτήσεις της εξασφάλισης της συμβατότητας των τεχνολογιών και της υποδομής των συρμών που κινούνται στις διαδρομές υψηλής ταχύτητας.

- τις θαλάσσιες μεταφορές:

  * πρόταση οδηγίας για την τεχνική εναρμόνιση του εξοπλισμού σκαφών(11).

(iii) Άλλα μέτρα αφορούν την καθιέρωση διαβουλεύσεων σε κοινοτικό επίπεδο και με αντικείμενο την υποδομή των εναέριων και των θαλάσσιων μεταφορών(12).

Digital Archives of the European Commission

(11) COM(89) 266
(12) COM(88) 577 16.01.1989

**3. Τηλεπικοινωνίες**

- Σύνταξη και έκδοση των οδηγιών εφαρμογής της οδηγίας ONP, της 28ης Ιουνίου 1990 (6), και συγκεκριμένα στους ακόλουθους τομείς:

  . μισθωμένες γραμμές·
  . υπηρεσίες διαβίβασης δεδομένων κατά δέσμες ή μέσω κυκλώματος·
  . ψηφιακό δίκτυο ολοκληρωμένων υπηρεσιών·
  . υπηρεσίες φωνητικής τηλεφωνίας·
  . υπηρεσίες τέλεξ·
  . υπηρεσίες κινητών τηλεπικοινωνιών, ενδεχομένως·
  . με την επιφύλαξη συμπληρωματικών μελετών, νέος τύπος πρόσβασης στα δίκτυα και πρόσβαση στο δίκτυο ευρείας ζώνης.

- Εναρμόνιση των διαδικασιών δήλωσης και έγκρισης για την παροχή υπηρεσιών μέσω του δημοσίου δικτύου τηλεπικοινωνιών, ενόψει της θέσπισης των όρων για την αμοιβαία αναγνώριση των δηλώσεων και των εγκρίσεων.

- Προπαρασκευή των κανονιστικών προσανατολισμών για τις κινητές ραδιοεπικοινωνίες.

- Επεξεργασία και θέσπιση των μέτρων που προβλέπει η Πράσινη Βίβλος της 14.11.1990 για τις τηλεπικοινωνίες μέσω δορυφόρου, και συγκεκριμένα στους ακόλουθους τομείς:

  . αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων του τερματικού εξοπλισμού για τις τηλεπικοινωνίες μέσω δορυφόρου·
  . αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων για το δίκτυο δορυφόρων μονής και διπλής κατεύθυνσης·
  . εναρμόνιση των όρων δημιουργίας ενός ανοικτού δικτύου για τη σύνδεση των δικτύων των τερματικών για δορυφόρους·
  . εναρμόνιση των ήδη προσδιορισμένων μελλοντικών τεχνικών διαβίβασης για τις δορυφορικές μεταδόσεις προς το ευρύ κοινό.

**4. Ενέργεια**

- Έμπρακτη εφαρμογή των οδηγιών για τη διαμετακόμιση.

- Πορίσματα του προβληματισμού για την πρόσβαση τρίτων στα δίκτυα.

- Μελέτες και προτάσεις για την άρση των διοικητικών και των νομικών εμποδίων στην υλοποίηση των διασυνδέσεων.

- Διαδικασίες ανταλλαγής απόψεων σχετικά με τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης των δικτύων.

Historical Archives of the European Commission

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΑΣΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΚΟΙΝΟΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ ΑΡΙΘ. 1 (1989-93)
(ΣΕ ΕΚΑΤ. ECU)

| | ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | | | | | ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ + STAR | ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ΟΔΟΙ-ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ | ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ | ΛΙΜΕΝΕΣ | ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ | ΛΟΙΠΑ | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 809 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| TRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | - | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| ΣΥΝ. | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Χρηματοδότηση εκ μέρους της ΕΤΕ (ατομικά δάνεια και πιστώσεις επί συνολικών δανείων) μέσα στην Κοινότητα, υπέρ δικτύων κοινοτικού ενδιαφέροντος(1)

(τα ποσά σε εκατομ. ECU)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| Α. Δίκτυα κοινοτικού ενδιαφέροντος | 4817,3 | 8463,7 | 2836,7 |
| Μεταφορές | 1334,1 | 3663,4 | 1384,7 |
| Σιδηρόδρομοι | 103,9 | 1090,3 | 605,9 |
| Οδοί | 1148,4 | 1503,2 | 434,5 |
| Λιμενικά έργα υποδομής | 29,0 | 235,6 | 129,2 |
| Αερολιμενικά έργα υποδομής | 52,5 | 715,7 | 163,2 |
| Κέντρα διασύνδεσης | | 83,1 | 16,4 |
| Αστικές μεταφορές | | 35,5 | 35,5 |
| Τηλεπικοινωνίες | 269,8 | 1568,4 | 817,0 |
| Μεταφορά και διανομή ενέργειας | 3213,4 | 3231,9 | 635,0 |
| Β. Σύνολο δικτύων | 11966,8 | 15031,8 | 4412,9 |
| Μεταφορές | 3927,7 | 7060,8 | 2206,5 |
| Σιδηρόδρομοι | 599,8 | 1475,9 | 606,8 |
| Οδοί | 2789,5 | 4002,2 | 1015,4 |
| Λιμενικά έργα υποδομής | 320,0 | 370,7 | 135,6 |
| Αερολιμενικά έργα υποδομής | 106,2 | 738,3 | 169,2 |
| Κέντρα διασύνδεσης | | 83,2 | 16,4 |
| Αστικές μεταφορές | 107,3 | 326,5 | 228,2 |
| Λοιπά | 4,9 | 64,0 | 34,9 |
| Τηλεπικοινωνίες | 4245,5 | 4092,3 | 1258,2 |
| Μεταφορά και διανομή ενέργειας | 3793,6 | 3878,7 | 948,2 |
| Γ. Σύνολο δραστηριοτήτων μέσα στην Κοινότητα | 32432,8 | 40024,4 | 11265,9 |
| Ι Α/Β | 40,3 | 56,3 | 64,3 |
| Ι Α/Γ | 14,9 | 21,1 | 25,2 |
| Ι Β/Γ | 36,9 | 37,6 | 39,2 |

(1) Δεν συμπεριλαμβάνονται 578 εκατομ. για συγκεκριμένα δίκτυα στη Γιουγκοσλαβία:
- μεταφορά ηλεκτρισμού : 92 εκατομ.
- σιδηροδρομικές γραμμές : 124,3 εκατομ.
- αυτοκινητόδρομοι : 361,7 εκατομ.

Historical Archives of the European Commission

**ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

Εκτιμώντας:

ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (στο Στρασβούργο, τον Δεκέμβριο του 1989, και στο Δουβλίνο, τον Ιούνιο του 1990) ζήτησε, οι "κατευθυντήριες γραμμές" για τα διευρωπαϊκά δίκτυα να θεσπισθούν πριν από το τέλος του 1990, καθώς και ότι το Συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή, με την απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 1990*, να του υποβάλει, μέσα στην ίδια προθεσμία, ένα πρόγραμμα εργασίας και προτάσεις για τα ενδεικνυόμενα μέτρα·

ότι η δημιουργία ενός χώρου χωρίς σύνορα και η πραγμάτωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των προσώπων, των αγαθών και των υπηρεσιών απαιτούν διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, τηλεπικοινωνιών, ενέργειας και επαγγελματικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε η εσωτερική αγορά να μπορέσει να ασκήσει όλες τις θετικές επιδράσεις της·

ότι η δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων που να συνδέουν και τις απομακρυσμένες περιφέρειες με το κέντρο της Κοινότητας θα συμβάλει στην οικονομική και κοινωνική συνοχή της Κοινότητας·

ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα πρέπει να δημιουργηθούν και με την προοπτική της αρμονικής ανάπτυξης των σχέσεων της Κοινότητας με τις χώρες ΕΖΕΣ καθώς και με τις χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης, καθώς και με γνώμονα την επέκτασή τους προς τις μεσογειακές χώρες·

ότι η εξέταση που πραγματοποίησε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια του 1990, με τη βοήθεια των κρατών μελών και των οικονομικών παραγόντων, κατέδειξε τις ανεπάρκειες των υφισταμένων δικτύων και την ανάγκη για ευρύτερη ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τη δημιουργία και τη βέλτιστη λειτουργία των μελλοντικών δικτύων·

ότι οι λόγοι αυτών των ανεπαρκειών έχουν εντοπισθεί και ότι πρέπει να εξαλειφθούν μέσω των ενδεδειγμένων μέτρων, όπως αυτά προτείνονται από την Επιτροπή με τη μορφή ενός κοινοτικού προγράμματος δράσης·

ότι ενδείκνυται να εγκριθεί το πρόγραμμα αυτό από το Συμβούλιο·

ότι εναπόκειται στην Επιτροπή να υποβάλει τις συμπληρωματικές προτάσεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή του προγράμματος αυτού·

ότι το εν λόγω κοινοτικό πρόγραμμα δράσης πρέπει, αφού εγκριθεί, να αποτελέσει το αντικείμενο ετησίων εκθέσεων της Επιτροπής ως προς την εφαρμογή του·

---

* ΕΕ αριθ. C 27 της 6.2.1990.

**ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:**

1. Το Συμβούλιο επιβεβαιώνει ότι, με δεδομένες τις διαπιστώσεις που περιέχονται στην **έκθεση της Επιτροπής**, η πραγμάτωση ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, την οποία θέτει ως στόχο το άρθρο 8Α της Συνθήκης ΕΟΚ, πρέπει να συνοδεύεται από τη διάθεση, στους πολίτες, στις επιχειρήσεις και στις διοικήσεις, δικτύων πράγματι διευρωπαϊκών, δηλαδή διασυνδεόμενων και λειτουργικά εναλλάξιμων, στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών, της ενέργειας και της επαγγελματικής εκπαίδευσης.

2. Το Συμβούλιο είναι της γνώμης ότι οι υφιστάμενες ανεπάρκειες δικαιολογούν την **άμεση εφαρμογή ενός προγράμματος δράσης**. Κατά συνέπεια, **εγκρίνει το υποβληθέν από την Επιτροπή πρόγραμμα**, το οποίο διαρθρώνεται γύρω από τρία αλληλοσυμπληρούμενα και αδιαίρετα στοιχεία: **σχέδια προτεραιότητας** επιλεγμένα σε συνάρτηση με τη συμβολή τους στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην ενδυνάμωση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής· **μέτρα γενικά**, τα οποία αποσκοπούν στη διευκόλυνση του σχεδιασμού, της υλοποίησης και της βέλτιστης λειτουργίας των διευρωπαϊκών δικτύων· **χρηματοοικονομικά μέτρα**.

3. Όσον αφορά τα **σχέδια προτεραιότητας**, και με την επιφύλαξη των διεξαγόμενων ή ήδη προγραμματισμένων εργασιών, το Συμβούλιο καλεί την Επιτροπή να υποβάλει τις συμπληρωματικές προτάσεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή των σχεδίων αυτών και επιμένει ιδιαίτερα, με στόχο την πραγμάτωση της εσωτερικής αγοράς, στις **ακόλουθες αρχές**:

3.1. Στον τομέα των **μεταφορών**, η καλή λειτουργία της αγοράς απαιτεί μια **πολύπλευρη προσέγγιση όλων των τύπων μεταφορών**, η οποία να επιτρέπει τη βέλτιστη χρήση των έργων υποδομής και ταυτόχρονα να συμβάλει στην ενδυνάμωση της προστασίας του περιβάλλοντος. Καλεί δε την Επιτροπή να συνεχίσει τις εργασίες στους διάφορους τομείς που προσδιορίζονται στην ανακοίνωσή της.

3.2. Στον τομέα των **τηλεπικοινωνιών και των υπηρεσιών τηλεματικής**, καλεί την Επιτροπή να αναλάβει, πριν από τα μέσα του 1991 και με βάση τα υφιστάμενα προγράμματα, ιδίως δε το INSIS και το CADDIA, τις πρωτοβουλίες εκείνες που θα επιτρέψουν την υλοποίηση των δικτύων τηλεματικών υπηρεσιών τα οποία είναι αναγκαία για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως μέσω της διασύνδεσης των πληροφοριακών συστημάτων των εμπλεκόμενων δημοσίων διοικήσεων. Καλεί δε την Επιτροπή να φροντίσει για την όσο το δυνατόν ταχύτερη εφαρμογή του ειδικού ερευνητικού προγράμματος για τα συστήματα τηλεματικής γενικού ενδιαφέροντος, και αφού τούτο εγκριθεί, έτσι ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις των δικτύων υπηρεσιών τηλεματικής.

3.3. Στον τομέα της **ενέργειας**, με στόχο την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την προοπτική της κατάρτισης ενός ευρωπαϊκού χάρτη για την ενέργεια, καλεί την Επιτροπή να εξετάσει από κοινού με τα ενδιαφερόμενα μέρη το **πώς τα εν λόγω δίκτυα είναι δυνατόν να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν καλύτερα** σε πανευρωπαϊκή κλίμακα, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η βέλτιστη χρήση του παραγωγικού δυναμικού και να ενισχυθεί η εξασφάλιση του εφοδιασμού της Κοινότητας.

3.4. Στον τομέα της **επαγγελματικής εκπαίδευσης**, καλεί την Επιτροπή να προωθήσει, από κοινού με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, τη **διασύνδεση των διαφόρων υφιστάμενων δικτύων** μεταξύ των φορέων επαγγελματικής εκπαίδευσης, έτσι ώστε να επιτευχθούν όλα τα πολλαπλασιαστικά τους αποτελέσματα σε όλες τις κοινοτικές καθώς και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Historical Archive of the European Commission

4. Όσον αφορά τα **μέτρα γενικού περιεχομένου**, και με τήρηση της αρχής της επικουρικότητας, το Συμβούλιο θα ήθελε να συμβάλουν αυτά στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που να ευνοεί την ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων από όλους τους ενδιαφερόμενους.

4.1. Το Συμβούλιο είναι της γνώμης ότι τα **αναγκαία κανονιστικά μέτρα**, τα οποία απαριθμούνται από την Επιτροπή στο παράρτημα της ανακοίνωσής της και αποσκοπούν στην εξασφάλιση της **λειτουργικής εναλλαξιμότητας των δικτύων και στην παροχή διευρωπαϊκών υπηρεσιών**, πρέπει να εγκριθούν και να τεθούν σε εφαρμογή αμελλητί, ή να προταθούν ταχέως από την Επιτροπή.

4.2. Το Συμβούλιο καλεί την Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, να προβεί:

- στην τακτική κατάρτιση, και με την πλέον ενδεδειγμένη μορφή, **κατευθυντηρίων σχεδίων** για τα διευρωπαϊκά δίκτυα στους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας·

- στην κατάρτιση, **σε ετήσια βάση, ενός προγράμματος ευρωπαϊκής τυποποίησης** με σκοπό την εξασφάλιση της λειτουργικής εναλλαξιμότητας των δικτύων και έτσι ώστε να αποφευχθεί η θέσπιση αποκλινόντων νέων εθνικών προτύπων·

- στη **συλλογή όλων των δεδομένων που είναι αναγκαία** για την αξιολόγηση των αναγκών σε δίκτυα και των τεχνικών και χρηματοοικονομικών δυσχερειών που επηρεάζουν τη δημιουργία τους, με σκοπό την τροφοδότηση των προαναφερθεισών εργασιών·

- στη **σύνταξη μελετών σκοπιμότητας** που να επιτρέπουν τον εντοπισμό των σχεδίων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.

4.3. Το Συμβούλιο δέχεται ευμενώς την αρχή της **δήλωσης ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος** και καλεί την Επιτροπή να του **υποβάλει προτάσεις** σχετικά με τη θέσπιση μιας κοινοτικής διαδικασίας που να επιτρέπει τη χορήγηση μιας τέτοιας δήλωσης για συγκεκριμένα σχέδια.

5. Όσον αφορά τα **χρηματοοικονομικά μέτρα**, το Συμβούλιο είναι της γνώμης ότι τα εκάστοτε σχέδια πρέπει να είναι αποδοτικά και υπενθυμίζει ότι προτίθεται να **ευνοήσει την ιδιωτική χρηματοδότηση** μέσω της δημιουργίας των πλέον ευνοϊκών συνθηκών για τη μελέτη, την υλοποίηση και τη λειτουργία των σχετικών διευρωπαϊκών δικτύων. Ωστόσο, θεωρεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις, σαφώς προσδιοριζόμενες από την Επιτροπή, **οι κρατικές παρεμβάσεις εξακολουθούν να είναι αναγκαίες**, οπότε οι κοινοτικές παρεμβάσεις έχουν συμπληρωματικό χαρακτήρα. Πάντως, τούτο δεν εμποδίζει την Επιτροπή να χορηγεί, στα πλαίσια των δυνατοτήτων του προϋπολογισμού και των χρηματοοικονομικών προοπτικών, **προτεραιότητα χρηματοδότησης στα διευρωπαϊκά δίκτυα**. Αυτός ο **χαρακτήρας προτεραιότητας θα μπορούσε να ενισχυθεί** κατά τη χάραξη των νέων χρηματοοικονομικών προοπτικών για την περίοδο μετά το 1992.

6. Καλεί, τέλος, την Επιτροπή:

6.1. να του υποβάλει, κατά τη διάρκεια του 1991, τις προτάσεις που ενδείκνυται για την επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων·

6.2. να του υποβάλλει, σε ετήσια βάση, μια έκθεση σχετικά με την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων.

Archive of the European Commission

Γλωσσάριο συντομογραφιών, λογοτύπων και άλλων όρων που χρησιμοποιούνται στην τελική έκθεση, κατά αλφαβητική σειρά

| | |
|---|---|
| AECMA | (Association Européenne des Constructeurs d'Equipements Aéronautiques): Ευρωπαϊκή ένωση κατασκευαστών αεροναυτικού εξοπλισμού |
| AIM | Κοινοτική δράση στον τομέα των τεχνολογιών της πληροφόρησης και των τηλεπικοινωνιών, εφαρμοσμένων στην υγεία - Προηγμένη πληροφορική στην ιατρική - Διερευνητική δράση |
| ANIMO | Σύστημα διαχείρισης της κίνησης των ζώων |
| ASB | Συνδεδεμένος οργανισμός τυποποίησης |
| ATLAS | Έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας/Σύστημα αέρος-εδάφους |
| BC-NET | Ευρωπαϊκό δίκτυο συνεργασίας και αλληλοπροσέγγισης των επιχειρήσεων |
| CADDIA | Συνεργασία στην αυτοματοποίηση των δεδομένων και της τεκμηρίωσης σχετικά με τις εισαγωγές/εξαγωγές και τη γεωργία |
| CEAC | (Conférence Européenne de l'Aviation Civile): Ευρωπαϊκή διάσκεψη πολιτικής αεροπορίας |
| CEDEFOP | Ευρωπαϊκό κέντρο επαγγελματικής εκπαίδευσης |
| CEPT | Ευρωπαϊκή διάσκεψη των διοικήσεων των ταχυδρομείων και των τηλεπικοινωνιών |
| CLCA | (Comité de Liaison des Constructeurs Automobiles): Επιτροπή συνδέσμου των κατασκευαστών αυτοκινήτων |
| COMMET | Πρόγραμμα κοινοτικής δράσης για την εκπαίδευση και την κατάρτιση σε θέματα τεχνολογίας |
| CORRIDOR | Συνεργασία στον τομέα της πληροφορικής που εφαρμόζεται για την επίλυση των οδικών προβλημάτων των περιφερειών |
| ΔΑΣΕ | Διάσκεψη για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη |
| DECT | Σχέδιο ψηφιακής ασύρματης τηλεφωνίας |
| DELTA | Ανάπτυξη της μαθητείας στην Ευρώπη μέσω της χρήσης προηγμένων τεχνολογιών |
| DRIVE | Ειδικά οδικά έργα υποδομής για την ασφάλεια των οχημάτων στην Ευρώπη |
| EDI | (Echange de Données Informatisées): Ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων |
| EDIFACT | Διεθνές πρότυπο για την ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων για τη διοίκηση, το εμπόριο και τις μεταφορές |
| ΕΖΕΣ | Ευρωπαϊκή Ζώνη Ελεύθερων Συναλλαγών |
| ΕΚΑΧ | Ευρωπαϊκή Κοινότητα Άνθρακα και Χάλυβα |

Historical Archives of the European Commission

| | |
|---|---|
| ENS | Σύστημα διασύνδεσης των ευρωπαϊκών ηλεκτρονικών δικτύων |
| ERASMUS | Πρόγραμμα δράσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σχετικά με την κινητικότητα των σπουδαστών |
| ERMES | Πανευρωπαϊκό σύστημα επίγειας ραδιοτηλεειδοποίησης για το κοινό |
| ERT | Στρογγυλή τράπεζα των ευρωπαίων βιομηχάνων |
| ETE | Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων |
| ΕΤΠΑ | Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης |
| ETSI | Ινστιτούτο ευρωπαϊκών τηλεπικοινωνιακών προτύπων |
| EYPHKA | Ευρωπαϊκός οργανισμός για τον συντονισμό της έρευνας |
| EUROCONTROL | Ευρωπαϊκός οργανισμός για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας |
| EUROFORM | Πρόγραμμα κοινοτικής πρωτοβουλίας (Κοινωνικό Ταμείο) για την επαγγελματική εκπαίδευση |
| EUROTECNET | Πρόγραμμα δράσης στους τομείς των νέων τεχνολογιών και της επαγγελματικής εκπαίδευσης |
| EURYCLEE | Δίκτυο των εθνικών κέντρων πληροφόρησης για τις νέες τεχνολογίες της πληροφόρησης και της εκπαίδευσης στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας |
| EURYDICE | Δίκτυο πληροφορικής για την εκπαίδευση μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα |
| FIEC | Ομοσπονδία των ευρωπαϊκών κατασκευαστικών βιομηχανιών |
| FORCE | Πρόγραμμα διαρκούς επαγγελματικής εκπαίδευσης |
| FYSAN | Σύστημα φυτο-υγειονομικής παρακολούθησης |
| GSM | (Group Spécial Mobile) Ειδική κινητή ομάδα (πολυκεντρική (κυψελωτή) τηλεφωνία) |
| IMPACT | Πρόγραμμα δράσης για τη δημιουργία μιας αγοράς των υπηρεσιών πληροφόρησης |
| INSIS | Ολοκληρωμένο κοινό σύστημα πληροφοριών μεταξύ των οργάνων της Κοινότητας |
| INTERREG | Πρόγραμμα κοινοτικής πρωτοβουλίας (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ, ΕΤΓΠΕ(FEOGA) - Προσανατολισμοί) σχετικά με τις διασυνοριακές περιφέρειες |
| LINGUA | Δράση για την προώθηση της διδασκαλίας και της εκμάθησης των ξένων γλωσσών |
| METRAN | Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταδόσεων |
| ONP | (Open Network Provision):Παροχή ανοικτού δικτύου τηλεπικοινωνιών |
| PCRD | (Programme-Cadre de Recherche et Développement): Πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα και την ανάπτυξη |

Historical Archives of the European Commission

| | |
|---|---|
| PETRA | Πρόγραμμα δράσης για την εκπαίδευση και την προετοιμασία των νέων για την ενήλικη και επαγγελματική ζωή |
| PHARE | (Pologne-Hongrie Aide à la Reconstruction Economique): Σχέδιο δράσης για συντονισμένη βοήθεια προς την Πολωνία και την Ουγγαρία |
| POLIS | (Promotion des Liaisons Opérationnelles à Intégration de Services): Προώθηση των λειτουργικών συνδέσεων ολοκληρωμένων υπηρεσιών (πληροφορική εφαρμοζόμενη στις αστικές μεταφορές) |
| PROMETHEUS | Πρόγραμμα για ένα ευρωπαϊκό κυκλοφοριακό σύστημα υψηλής αποτελεσματικότητας και ασφάλειας |
| REGEN | Πρόγραμμα κοινοτικής πρωτοβουλίας (ΕΤΠΑ) σχετικά με τις ενεργειακές διασυνδέσεις |
| RNIS | (Réseau Numérique à Intégration de Services): Ψηφιακό δίκτυο ολοκληρωμένων υπηρεσιών |
| SCENT | (System Customs Enforcement Network): Δίκτυο επιβολής τελωνειακών συστημάτων |
| SCIENCE | Σχέδιο για την τόνωση της διεθνούς συνεργασίας και των ανταλλαγών που είναι αναγκαίες στους ευρωπαίους ερευνητές (1988-1992) |
| SHIFT | Σύστημα υγειονομικού ελέγχου των εισαγωγών από τρίτες χώρες στους σταθμούς συνοριακού ελέγχου (σχέδιο SHIFT) |
| SIS | Σύστημα πληροφοριών Shengen |
| STAR | Κοινοτικό πρόγραμμα σχετικά με την ανάπτυξη ορισμένων μειονεκτουσών περιφερειών της Κοινότητας, μέσω της βελτίωσης της πρόσβασής τους στις προηγμένες υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών |
| TARIC | Κοινό δασμολόγιο |
| TEDIS | Κοινοτικό πρόγραμμα σχετικό με την ηλεκτρονική διαβίβαση δεδομένων εμπορικής χρήσης, μέσω των τηλεπικοινωνιακών δικτύων |
| TELEMATIQUE | Πρόγραμμα κοινοτικής πρωτοβουλίας (ΕΤΠΑ) σχετικό με την πρόσβαση στις προηγμένες υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών |
| UNICE | (Union des Confédérations de l'Industrie et des Employeurs d'Europe): Ένωση των συνομοσπονδιών βιομηχανιών και εργοδοτών της Ευρώπης |
| VSAT | (Very Small Aperture Terminals): Τερματικά ιδιαίτερα μικρού ανοίγματος (δορυφόροι) |

Historical Archive of the European Commission

ISSN 0254-1483

COM(90) 585 τελικό

# ΕΓΓΡΑΦΑ

**GR** **15**

Historical Archives of the European Commission

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-90-661-GR-C
ISBN 92-77-67654-X

| ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ | μέχρι 30 σελίδες: 3,50 ECU | για κάθε 10 επιπλέον σελίδες: 1,25 ECU |
|---|---|---|

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg

# COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM (90) 585 final

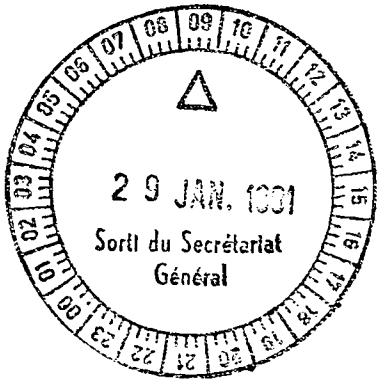
Bruselas, 23 de enero de 1991

**HACIA UNAS REDES TRANSEUROPEAS**

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN COMUNITARIO**

Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento

Historical Archives of the European Commission



ÍNDICE


Páginas

Introducción..... 3

1. ANTECEDENTES..... 4

1.1 Mandato conferido por el Consejo a la Comisión..... 4
1.2 Cumplimiento de la Resolución del Consejo..... 5

2. LAS VENTAJAS DE LA DIMENSIÓN COMUNITARIA..... 5

2.1 La creación de un espacio sin fronteras interiores exige el establecimiento urgente de redes transeuropeas..... 5
2.2 Problemas relacionados con el reparto de responsabilidades..... 6
2.3 Contribución de la Comunidad..... 7

3. DIMENSIÓN GEOGRÁFICA Y CONTENIDO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS..... 7

3.1 Dimensión geográfica..... 7
3.2 Contenido de las redes..... 8

4. INFLUENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS FÍSICAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE ..... 9

5. OBSTÁCULOS AL SURGIMIENTO DE REDES TRANSEUROPEAS..... 10

5.1 Los problemas de interoperabilidad transfronteriza..... 10
5.2 El marco reglamentario..... 12
5.3 La dimensión de la competencia..... 13
5.4 Ausencia de una visión de conjunto a escala europea sobre la evolución de la demanda y de las infraestructuras correspondientes..... 14
5.5 Alcance de los problemas de financiación..... 15

6. ELEMENTOS DE UN PROGRAMA DE ACTUACIÓN COMUNITARIO..... 17

6.1 Proyectos prioritarios en cada ámbito de aplicación..... 17
6.2 Medidas para acelerar el surgimiento de redes transeuropeas..... 26
6.3 Las posibles intervenciones financieras de la Comunidad..... 29

Anexo 1 : Creación del marco reglamentario..... 31
Anexo 2 : Contribución del FEDER..... 33
Anexo 3 : Contribución del BEI..... 34

Proyecto de resolución del Consejo..... 35

Glosario..... 38


Historical Archives of the European Commission

# HACIA UNAS REDES TRANSEUROPEAS
# PROGRAMA DE ACTUACIÓN COMUNITARIO

## INTRODUCCIÓN

El Mercado Interior, que se está llevando a la práctica a buen ritmo a partir de las orientaciones del Libro Blanco de junio de 1985 y de lo dispuesto en el Acta Única, tendrá las consecuencias económicas y sociales deseadas si la libre circulación de mercancías, servicios, capitales y personas en un espacio sin fronteras interiores puede contar con unas redes (infraestructuras físicas, servicios y normativas) realmente transeuropeas.

Dichas redes se hacen especialmente necesarias en **cuatro ámbitos: transportes, telecomunicaciones, energía y formación profesional.** Los trabajos preparatorios llevados a cabo con los Estados miembros a lo largo de 1990 han confirmado la gravedad del problema que supone la falta de redes transeuropeas. Habría bastado la consulta a los medios económicos interesados, efectuada en el mes de octubre pasado, para disipar la menor duda al respecto: la opinión unánime es que los beneficios del gran mercado dependen tanto de un marco reglamentario favorable como de la existencia de unas infraestructuras y servicios que garanticen efectivamente la libre circulación.

La Comisión presentó ya al Consejo un informe intermedio en julio de 1990[1]. **Ahora ya está en condiciones de presentar una Comunicación, en forma de un programa comunitario para establecer unas redes transeuropeas de infraestructuras.**

La presente Comunicación responde a los deseos expresados por el Consejo Europeo (en sus reuniones de Estrasburgo, de diciembre de 1989, y de Dublín, de junio de 1990), así como a la Resolución del Consejo de 22 de enero de 1990[2].

Tras exponer: (i) las razones por las que es urgente que surjan unas redes transeuropeas, (ii) los criterios que ponen en evidencia la falta de infraestructuras, (iii) la importancia de las consideraciones ambientales, (iv) los principales obstáculos para la creación de redes transeuropeas y (v) las limitaciones financieras existentes, la Comunicación propone:

- un programa de actuación que incluye la realización de proyectos o redes y la adopción de unas directrices generales en materia de financiación, así como una serie de medidas de carácter general destinadas a acelerar el establecimiento de redes transeuropeas;

- un proyecto de resolución del Consejo por el que se adopta el programa de actuación.

Historical Archives of the European Commission

(1) Com(90)310 19.7.1990
(2) DOCE C 27, de 6.2.1990

## 1. ANTECEDENTES

### 1.1. Mandato conferido por el Consejo a la Comisión

La idea de que era necesario elaborar cuanto antes un programa de medidas prioritarias ha sido expresada ya en varias ocasiones por las diversas instituciones comunitarias.

1.1.1. Como resultado de las conversaciones mantenidas a nivel ministerial durante la segunda mitad de 1989, el Consejo Europeo (diciembre de 1989 y junio de 1990) señaló cuán importante consideraba la cuestión de las redes paneuropeas y marcó unas pautas a seguir en el futuro, con las palabras siguientes:

> "Es necesario conceder una gran prioridad al desarrollo e interconexión de las redes transeuropeas, sobre todo en lo que se refiere al control aéreo, la comunicación de las principales aglomeraciones de la Comunidad mediante redes de telecomunicación de banda ancha, el transporte terrestre más eficaz y la distribución de energía. El Consejo Europeo invita a la Comisión a que proponga las medidas más apropiadas al efecto, teniendo en cuenta la posibilidad de ampliar dichas medidas a toda la Comunidad y concediendo una atención especial, en virtud de la política de cohesión económica y social, a los ámbitos más periféricos".

Estas conclusiones fueron recordadas el 26 de junio de 1990 por el Consejo Europeo de Dublín, el cual pidió que fueran adoptadas unas líneas directrices antes de finalizar el año.

1.1.2. En diciembre de 1989, la Comisión adoptó una Comunicación titulada "Hacia unas redes transeuropeas: objetivos y aplicaciones posibles"(3). En ella se ponía de relieve la falta de adaptación de las infraestructuras a la nueva dimensión que estaba adquiriendo el mercado comunitario y se afirmaba que debería concederse la mayor prioridad al desarrollo de unas redes transeuropeas, en especial en el ámbito de los transportes, la energía, las telecomunicaciones y la formación, procurando su interoperabilidad e interconexión.

1.1.3. Basándose en las conclusiones del Consejo Europeo, así como en la Comunicación de la Comisión, el Consejo (enero de 1990) invitó a ésta a presentara, en relación a los cuatro ámbitos propuestos:

> "antes de finales de 1990 un programa de trabajo y unas propuestas de medidas; debería tenerse en cuenta la posibilidad de ampliar dichas medidas a toda la Comunidad, sin prejuzgar el reparto del trabajo entre las diferentes secciones del Consejo" y "un informe intermedio en el primer semestre de 1990."

(3) Com(89)643, de 18.12.1989.

Historical Archive of European Commission

## 1.2. Cumplimiento de la Resolución del Consejo

A lo largo de 1990, la Comisión procedió a evaluar la necesidad de infraestructuras en los cuatro ámbitos de aplicación previstos, basándose para ello en la información y observaciones recibidas -sobre todo en respuesta al informe intermedio de julio de 1990- de las tres fuentes siguientes:

- los Estados miembros, a través de un grupo de reflexión compuesto por representantes de los mismos y constituido a solicitud del Consejo. El grupo se reunió seis veces, a iniciativa de la Comisión. En casi todos los casos los coordinadores nacionales complementaron su participación con contribuciones escritas que han resultado muy valiosas para hacer avanzar los trabajos y determinar las prioridades (en concreto: Francia, Reino Unido, España, Grecia, Portugal, Irlanda, Países Bajos y Dinamarca);

- los círculos económicos interesados, principalmente las organizaciones europeas más representativas de la industria y el sector terciario interesadas por las redes transeuropeas en calidad de usuarios o de proveedores de bienes y servicios. Las consultas tuvieron lugar durante todo el año y en la reunión informal celebrada el 8 de octubre de 1990 se realizaron en presencia de representantes de la Comisión y de los coordinadores nacionales;

- los trabajos efectuados por servicios comunitarios especializados que influyen en la creación o mejora de redes transeuropeas. Esto incluye las medidas que el Consejo ha adoptado o va a adoptar en los diferentes ámbitos considerados a fin de sacar un mayor partido de las actividades presentes o futuras y de evitar la duplicación.

# 2. LAS VENTAJAS DE LA DIMENSIÓN COMUNITARIA

La evaluación de las infraestructuras ante la perspectiva de un espacio sin fronteras obliga a reconocer que se ha de poner solución a las necesidades de redes de este mercado. La evaluación de éstas a escala comunitaria no puede limitarse a sumar las necesidades de cada país estimadas a escala nacional. Una vez determinada la plusvalía comunitaria, conforme al principio de subsidiariedad, todos los agentes económicos interesados por la concepción y realización de unas infraestructuras y servicios europeos deberían unirse, pues la dimensión comunitaria presenta numerosas ventajas favorables a su creación. Esta observación coincide con las expresadas en el documento preparatorio "Europa 2000: las perspectivas de desarrollo de territorio comunitario"(4), que pone de relieve la presión cada vez mayor ejercida sobre un espacio europeo compartimentado y frágil, y la necesidad de constituir un marco de referencia coherente gracias al cual pueda obtenerse información sobre lo que sucede en el conjunto de la Comunidad.

## 2.1. La creación de un espacio sin fronteras interiores exige el establecimiento urgente de redes transeuropeas

El Libro Blanco de junio de 1985 se basaba en la realización de las cuatro libertades fundamentales para proponer un enfoque global y equilibrado en todos los sectores afectados. Hoy en día se admite que la práctica efectiva de dichas libertades sólo surtirá efectos económicos si se sustenta en unas redes que faciliten las comunicaciones y unifiquen el espacio comunitario, acortando el tiempo y la distancia. Una conexión más estrecha entre todos los componentes del espacio

(4) Com(90)544, de 16.11.1990

Publication on the European Commission

comunitario les permitirá aprovechar al máximo la nueva dimensión comunitaria y participar en los beneficios que se espera obtener por la supresión de las fronteras.

La necesidad de disponer de tales redes se explica también por las razones siguientes:

- el aumento previsible -perceptible ya- de los intercambios comunitarios a causa de la desaparición de las barreras físicas, técnicas y, pronto, fiscales (**efecto de volumen**);

- la necesidad de interconectar las infraestructuras y servicios existentes para que se correspondan con la nueva dimensión del mercado (**exigencia de interoperabilidad**);

- la necesidad de tener en cuenta la dimensión comunitaria a la hora de concebir y desarrollar futuras redes de infraestructuras (**efecto de dimensión**);

- la mayor necesidad de que la calidad de los servicios se corresponda con la magnitud del espacio europeo (**exigencia de calidad**);

- la necesidad de reducir las distancias entre todos los componentes del espacio comunitario (**efecto de cohesión**).

## 2.2. Problemas relacionados con el reparto de responsabilidades

### 2.2.1. Función de los poderes públicos

Tradicionalmente, por razones históricas de competencia, las infraestructuras y servicios han sido planificados y desarrollados a nivel nacional o regional, lo que supone una fragmentación de las redes desde el punto de vista comunitario. La nueva dimensión del Mercado Interior obliga a adaptar dichas redes al contexto más amplio de la Comunidad e incluso del continente europeo. Para lograr esta integración, cada instancia de decisión (local, regional, nacional, comunitaria...) deberá tener en cuenta, cuando los proyectos así lo exijan, los demás niveles. **De ello se desprende una mayor necesidad de concertación entre los órganos de decisión de los diferentes niveles políticos.** Deberán utilizarse los mecanismos adecuados para que esta concertación sea lo más eficaz y operativa posible.

### 2.2.2. Función de los operadores económicos

Si los poderes públicos desempeñan un papel fundamental en la concepción de las redes y con frecuencia en su realización, sobre todo en el ámbito de los transportes y el de la formación, los agentes económicos desempeñan un papel cada vez más importante en la iniciación y realización de nuevos proyectos. La progresiva diversificación de la oferta, consecuencia del progreso tecnológico, aumenta el interés de los agentes económicos; pero este interés va en función del desarrollo de los mercados correspondientes y supone, además, una mayor participación de los usuarios. Se espera que la difusión del concepto de "servicio no incluido", en virtud del cual el usuario está dispuesto a pagar por la calidad del servicio que recibe, acentuará aún más esta tendencia y facilitará la financiación privada de las redes.

En otras palabras, **el surgimiento de unas redes transeuropeas depende tanto de las iniciativas tomadas por los agentes económicos del sector privado como de la actividad propia de los poderes públicos. Con frecuencia esto se traduce en la colaboración entre ambos.**

Historical Archive of the European Commission

## 2.3. Contribución de la Comunidad.

**El planteamiento del problema de las redes a nivel comunitario presenta algunas ventajas indudables.** La consulta a los agentes económicos ha demostrado que hoy en día dichas ventajas no se explotan lo suficiente. La Comunidad puede, en efecto:

- ayudar, gracias a la visión de conjunto, a detectar el interés comunitario de proyectos en marcha o futuros;

- fomentar una utilización óptima de las redes existentes;

- promover la adopción de normas que garanticen la interoperabilidad de las redes;

- fomentar la presentación conjunta de proyectos multinacionales;

- impulsar la realización de planes generales ajustados a una estrategia a medio y largo plazo de desarrollo de las redes y de aprovechamiento máximo del espacio europeo;

- procurar que se tenga más en cuenta el equilibrio que debe existir entre el centro y la periferia de la Comunidad en virtud de la política de cohesión económica y social;

- evaluar las repercusiones económicas de las redes sobre las regiones que atraviesen;

- introducir en el análisis de rentabilidad de los proyectos el interés que éstos pudieran tener para el conjunto de la Comunidad;

- coordinar la elaboración de las estadísticas precisas para estimar las necesidades de redes;

- facilitar que las redes comunitarias se proyecten al continente europeo, sobre todo hacia los países de la AELC y de Europa del Este, aunque también hacia países terceros mediterráneos;

- contribuir a aunar esfuerzos entre regiones de Estados diferentes y entre sectores industriales diferentes;

- financiar o cofinanciar proyectos de interés comunitario mediante los instrumentos a su disposición.

# 3. DIMENSIÓN GEOGRÁFICA Y CONTENIDO DE LAS REDES TRANSEUROPEAS

## 3.1. Dimensión geográfica

La primera prioridad consiste en poner las redes de la Comunidad en condiciones de responder al rápido crecimiento de los intercambios intracomunitarios que se producirá -y se está produciendo ya- por la plena realización del Mercado interior. **La primera labor será poner a punto las infraestructuras situadas en el territorio de la Comunidad.** Con ello se logrará **un mayor equilibrio entre el centro y la periferia,** pues se facilitará que las regiones periféricas participen de las ventajas del Mercado interior. Una red más extensa y más densa tendrá un efecto de cohesión, que beneficiará tanto a las regiones periféricas como a las regiones centrales de la Comunidad.

Historical Archives of the European Commission

La extensión de las redes transeuropeas no puede limitarse, sin embargo, al territorio comunitario. El objetivo ha de ser la integración de todo el continente europeo:

- la extensión de los principios de la libre circulación a los países miembros de la AELC, que se encuentra en fase de negociación, obliga a ampliar el ámbito de los proyectos de redes comunitarias. Desde este punto de vista, los grandes problemas de comunicación con Austria y Suiza requieren, en los sectores del transporte y la energía, una atención prioritaria.

- los cambios acaecidos en los países de Europa central y oriental, que se reflejan en acuerdos cada vez más ambiciosos, justifican que la enorme necesidad de infraestructuras y servicios de estos países sea satisfecha en una perspectiva de integración con la Comunidad y los países de la AELC. En este contexto se inscriben las recientes orientaciones de la Comisión sobre el proyecto de "Carta europea de la energía" lanzado por el memorandum del primer ministro neerlandés en el Consejo Europeo de Dublín y precisado en la reciente cumbre de la CSCE en París. Por otro lado, la situación geográfica de Yugoslavia tiene un especial interés para el transporte de energía y los transportes en general.

En último lugar, la intensificación de las relaciones con los países terceros mediterráneos debería traducirse en una mayor interoperabilidad de las redes, en especial en los ámbitos de la energía y las telecomunicaciones.

### 3.2. Contenido de las redes transeuropeas

Hay varios aspectos importantes de las redes que deberían recibir una mayor atención comunitaria, teniendo presentes todos sus componentes: los equipos de transmisión -arcos- y de conmutación -nudos-, las instalaciones terminales, los servicios sustentados en esta infraestructura y el marco reglamentario. Los trabajos realizados han revelado una serie de insuficiencias, por lo que el desarrollo de las redes transeuropeas debe seguir cuatro direcciones principales.

#### 3.2.1. Procurar la explotación europea de las redes existentes

Las redes nacionales existentes no fueron pensadas para soportar un gran volumen de intercambios entre los Estados miembros, lo que se manifiesta en la falta de interconexiones y en normativas que obstaculizan dichos intercambios.

* Para facilitar los intercambios intracomunitarios es necesario, pues, añadir los eslabones que faltan en las redes existentes y suprimir los cuellos de botella. Para ello deberán interconectarse las redes existentes o establecerse nuevas redes.

* La explotación óptima de las redes exige la supresión de las normas nacionales inhibidoras y, en caso necesario, el establecimiento de normas armonizadas.

* La tradicional heterogeneidad del tejido económico de la Comunidad deberá compensarse intentando repartir las redes de forma coherente o más completa por todo el territorio comunitario. Esto es válido en particular para el transporte de gas, para ciertos medios de transporte (autopistas, ferrocarril) y para los servicios de telecomunicación.

Historical Archive of the European Commission

### 3.2.2. Planear las futuras redes

El progreso tecnológico y la internacionalización creciente de los intercambios empujarán a **la Comunidad y sus Estados miembros a planear de forma coordinada y concertada las redes del futuro, en todos los ámbitos de aplicación previstos.** Esto es válido tanto para las líneas de tren de alta velocidad y las conexiones entre transporte marítimo y terrestre como para las comunicaciones de banda ancha, el transporte aéreo, la distribución de energía y la formación. Lo mismo puede decirse del desarrollo de las comunicaciones con los países de Europa central y oriental.

### 3.2.3. Organizar los nudos de comunicación

Los nudos de comunicación de las redes transeuropeas aún no ocupan el lugar que merecen dentro del contexto europeo, a pesar de su importancia. **Ésta es evidente en el caso del transporte de personas y mercancías,** sobre todo si se piensa en las futuras líneas de ferrocarril de alta velocidad entre las grandes ciudades europeas (redes de conexión urbana) y en el desarrollo del transporte combinado uniendo varios medios de transporte (terminales).

### 3.2.4. Promover los servicios destinados al usuario final

Las infraestructuras en sí mismas no sirven de nada si no permiten prestar un servicio. **Los servicios que hagan uso de las redes transeuropeas deben ser también transeuropeos y responder a las necesidades de los usuarios en la medida de lo posible.** Significa, por un lado, que hace falta un marco de gestión adaptado a la nueva dimensión y, por otro, que han de crearse servicios específicos (por ejemplo, sistemas de reserva, sistema de facturación de los servicios, tarificación, adaptación lingüística, bolsas de intercambio de energía, etc).

## 4. INFLUENCIA DE LAS INFRAESTRUCTURAS FÍSICAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

En cuanto a la dimensión ambiental, las infraestructuras de las redes transeuropeas no plantean problemas diferentes a los derivados de la concepción y realización de cualquier infraestructura física, en particular en los sectores del transporte y la energía. **Las competencias en este campo corresponden principalmente a los Estados miembros y a sus subdivisiones territoriales, aunque la protección del medio ambiente sea una parte integrante de otras políticas comunitarias.**

Sin dejar de respetar el reparto de responsabilidades en este ámbito, **la Comunidad puede señalar unos principios generales que guíen la actuación de los Estados miembros,** y que susciten una reflexiones en profundidad:

* Mediante la Directiva 85/337/CEE del Consejo[5], que establece la evaluación de las repercusiones de algunos proyectos públicos o privados sobre el medio ambiente, **se fijaron unas directrices comunitarias para que se tuviera en cuenta el medio natural en los proyectos de infraestructura nacionales y regionales.** (El ámbito de aplicación de la directiva podría extenderse próximamente a las políticas, programas y planes, como los planes de desarrollo regional, los programas económicos y los planes de ordenación del territorio propuestos por las autoridades públicas).

* En la Comisión se ha celebrado recientemente **un debate en profundidad sobre la relación entre transporte y medio ambiente,** centrado en la

(5) DOCE L 175, de 5.7.1985.

dicotomía entre los problemas de congestión viaria y la creación de una infraestructura capaz de resolverlos, pero que, al mismo tiempo, puede no ser compatible con otros aspectos de la vida en sociedad (hábitat, trabajo) y dañar el entorno humano y natural. El deseo de proteger el medio ambiente obliga a utilizar nuevos criterios a la hora de elegir entre los diferentes medios y sistemas de organización del transporte. A este respecto, la Comisión tiene previsto **elaborar un plan general a largo plazo de infraestructuras polivalentes** (que permitan cambiar de un medio de transporte a otro sin problemas técnicos) y crear una red de observación y difusión de las iniciativas tomadas por las ciudades en cuanto a la organización de los transportes y la gestión del espacio urbano.

* En el ámbito de **la energía**, los principales problemas de adecuación al medio lo plantean las **líneas eléctricas**. En este caso surge la paradoja de que, si bien los tendidos eléctricos aéreos ofrecen un panorama desagradable a la vista cada vez menos aceptable, el mejor modo de aprovechar al máximo la capacidad de producción existente y de reducir las emisiones atmosféricas contaminantes es multiplicar las líneas. Por lo tanto habrá que elegir, entre las soluciones más eficaces, las que sean menos perjudiciales para el medio ambiente, y explicar bien esta decisión.

* **El planteamiento propuesto para las redes transeuropeas de transporte y distribución de energía ya de por sí contribuirá de forma importante a la protección del medio ambiente**: al favorecer la integración de los diferentes medios de transporte y de las redes de distribución de energía a escala comunitaria, está impulsando que las decisiones políticas se orienten a sacar el máximo rendimiento de las infraestructuras disponibles en el territorio comunitario.

## 5. OBSTÁCULOS AL SURGIMIENTO DE REDES TRANSEUROPEAS

**La situación actual de carencia -por no decir inexistencia- de redes transeuropeas se explica por la confluencia de cinco tipos de obstáculos**, cuya pronta desaparición se presenta difícil ante la falta de medidas políticas drásticas y concertadas. Consisten principalmente en problemas de interoperabilidad, un marco reglamentario inadecuado, limitaciones a la competencia y la práctica ausencia de visión global de las infraestructuras a escala comunitaria, a lo que se une la escasez de estadísticas con bases comunes. Aunque no se ha demostrado que el volumen de financiación suponga un problema, la unión de todos los obstáculos enumerados hace difícil encontrar una solución para la financiación de las redes transeuropeas.

### 5.1. Los problemas de interoperabilidad transfronteriza

Los estudios efectuados en los sectores de telecomunicaciones y transportes han permitido observar que **la fragmentación de las redes y el hecho de que su sistema de gestión esté calcado de los modelos nacionales obstaculizan la prestación transfronteriza de servicios.**

La falta de interoperabilidad entre las redes de los diferentes Estados miembros hacen imposible coordinarlas, lograr un funcionamiento simultáneo o consecutivo para prestar al usuario un servicio coherente, satisfactorio y a un precio razonable. Estos problemas afectan tanto a los equipos e instalaciones como a los servicios prestados.

Historical Archive of the European Commission

Un usuario que quisiera utilizar a las infraestructuras de varios países para prestar un servicio tendría que tratar con infinidad de agentes y se encontraría con tarifas basadas en parámetros diferentes.

En el sector de las **telecomunicaciones** los principales obstáculos son de orden administrativo y, sobre todo, tarifario. En este ámbito particular, la Comisión se ha propuesto conseguir que los operadores aproximen las tarifas a los costes reales, gracias a lo cual se reducirá el precio a la hora de cruzar las fronteras internas de la Comunidad. En la primera mitad de 1991 publicará una Comunicación sobre cuestiones tarifarias, en la que propondrá varias recomendaciones destinadas a acelerar este proceso.

Ante la perspectiva de realización del Mercado interior, la **falta de servicios telemáticos paneuropeos** resulta especialmente escandalosa, teniendo en cuenta que éstos incluyen servicios tan básicos como el correo electrónico o el videotex.

A partir del **Libro Verde de la Comisión sobre telecomunciaciones**, se han adoptado ya una serie de medidas que establecen los requisitos básicos que deberán cumplir las redes, por ejemplo la Directiva sobre la oferta de una red abierta de servicios de telecomunicación (ORA)[6], y otras por las que se instituye un nuevo organismo encargado de la normalización a nivel europeo: el ETSI.

La Comisión hace poco aprobó un nuevo **Libro Verde** relativo a las **comunicaciones vía satélite**[7], donde examina con más detalle las medidas que han de adoptarse para garantizar la interoperabilidad de las redes de telecomunicación por satélite (VSAT).

Algunos servicios como el de **videotex** ven imposibilitada la aplicación transfronteriza por la existencia de normas técnicas diferentes y, sobre todo, de disposiciones administrativas y normas nacionales incompatibles entre sí.

En el caso de las **radiotelecomunciaciones móviles**, sector en el que la incompatibilidad de las normas técnicas nacionales obliga al usuario a adquirir sendos equipos terminales para los servicio de cada país, se están elaborando normas armonizadas que se complementarán con nuevas inversiones que garanticen su aplicación efectiva. Las fechas de introducción de estos servicios paneuropeos serán 1991, en el caso de la radiotelefonía móvil, y finales de 1992 para la radiobúsqueda y el teléfono inalámbrico.

Queda aún por saber si la **labor de normalización** avanza a un ritmo suficiente para que las redes de telecomunicaciones de la Comunidad sean compatibles en un plazo razonable en relación con el establecimiento del mercado interior. Esta cuestión hace resaltar la falta de expertos disponibles en la Comunidad.

En materia de **transportes**, los estudios de compatibilidad técnica en el **sector ferroviario**, efectuados con motivo de los trabajos sobre las líneas de alta velocidad, han revelado la amplitud de la labor aún por hacer debido al gran número de especificaciones técnicas nacionales. Esta situación es un ejemplo claro de lo que se debe evitar. La única solución posible por el momento consiste en yuxtaponer los diversos sistemas, lo que complicaría enormemente las líneas eléctricas y electrónicas, y supondría grandes problemas de peso y saturación del espacio. Un trabajo de tal envergadura se traduciría en costes

(6) DOCE L 192, de 24.7.1990
(7) Com(90)490, de 20.11.1990

Archives de la Commission

prohibitivos, mayores retrasos y menor eficacia, lo que no haría sino hipotecar la competitividad del ferrocarril en Europa.

En todo caso, la Comunidad debe poner fin urgentemente al desarrollo independiente por países que se observa en la actualidad y lanzar un programa ambicioso de normalización que garantice, en un futuro no muy lejano, la compatibilidad de las infraestructuras y equipos.

Es previsible que se produzcan situaciones similares en el **transporte combinado**, que será objeto de estudios análogos a los realizados sobre las líneas de trenes de alta velocidad durante 1991.

En el ámbito del **control del tráfico aéreo**, Europa cuenta con 22 sistemas técnicamente incompatibles, de lo que resultan unas fronteras aéreas inconciliables con el espacio sin fronteras deseado por el Acta Única europea.

Sería conveniente **poner en práctica un programa de normalización técnica en el que intervinieran todos los interesados por estas infraestructuras.** El primer objetivo sería detener la elaboración de normas exclusivamente nacionales y fomentar un enfoque europeo. En estos términos se expresa el reciente Libro Verde de la Comisión sobre normalización europea(8).

**En la gestión de muchas redes no se tienen en cuenta las necesidades o la comodidad del usuario**, lo que produce situaciones como el doble control de los billetes en la líneas ferroviarias internacionales, la ausencia de sistemas integrados de reserva o posibilidades limitadas de elección.

### 5.2. El marco reglamentario

En este apartado pueden distinguirse, por un lado, las normativas que favorecen la libertad de circulación y un mejor uso de las redes; por otro, las que dificultan el establecimiento de redes o lo hacen más oneroso.

* Las **normas nacionales** que afectan a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios en la Comunidad fueron enumeradas en el Libro Blanco de la Comisión de junio de 1985 y esta última ha propuesto numerosas medidas para liberalizar los sectores correspondientes.

  Entre los sectores beneficiados se encuentran todos los medios de transporte (aéreo, por carretera, marítimo, por vía navegable, combinado), las telecomunicaciones y la energía (derecho de tránsito para el gas y la electricidad).

  Muchas de las medidas han sido ya adoptadas por el Consejo y se encuentran en fase de aplicación. Otras están siendo aún debatidas en esta institución y habrán de ser decididas en un plazo breve (véase el apartado 6.2.2. más adelante, en la página 26).

* El establecimiento de unas redes transeuropeas se enfrenta, por otro lado, a grandes **dificultades de orden jurídico, administrativo y fiscal**, por las diferencias entre las disposiciones nacionales aplicables.

  El ejemplo del **Eurotúnel** es particularmente ilustrativo: el planteamiento previsto en el tratado franco-británico supone una doble concesión, la del derecho francés en cuanto a la parte del

(8) COM(90)456, de 8.10.1990

Política de redes de la Unión Europea - Comisión

túnel situada en territorio francés y la del derecho inglés en cuanto a la parte situada en territorio inglés. En la práctica esto supone la duplicación de todas las gestiones, que son efectuadas por sociedades diferentes en cada uno de los dos países, tanto las relacionadas con la construcción y explotación del túnel como todas las operaciones financieras necesarias, por ejemplo la reciente ampliación de capital de los dos holdings, Eurotunnel SA y Eurotunnel PLC. No hace falta explicar la carga que esto implica en cuanto a los trámites administrativos, plazos, expedientes que presentar, disparidades fiscales, etc...

Puesto que aún no existe una estructura europea común, como el estatuto de sociedad europea actualmente propuesto por la Comisión, el túnel será explotado por entidades jurídicas distintas, cada una regida por la legislación y la fiscalidad de su propio país.

Los múltiples y diversos procedimientos administrativos -diferentes en cada país- a los que hay que someterse a fin de obtener las autorizaciones para construir infraestructuras físicas provocan retrasos y elevan los costes. De ahí que sean otro factor a tener en cuenta, sobre todo desde el punto de vista de la financiación.

## 5.3. La dimensión de la competencia

La Comunidad se funda en los principios de la libre competencia.

Los poderes públicos siguen desempeñando un papel importante en la concepción y realización de infraestructuras de transporte y formación.

En el ámbito de las telecomunicaciones, la separación de las funciones normativas y de explotación gracias a medidas comunitarias permitirá introducir la competencia en el sector.

En el ámbito de la energía (gas y electricidad), las leyes existentes confieren un poder considerable a las autoridades públicas, a las que compete fijar las tarifas, autorizar las inversiones y regular la competencia.

Por lo tanto, el umbral de intervención de las autoridades públicas en las redes sigue siendo bastante impreciso, de lo que pueden derivarse varias consecuencias:

- por el reparto de responsabilidades entre los poderes públicos y los agentes económicos del sector privado, varios servicios están abiertos a la libre competencia y la intervención pública podría falsearla.

- la integración de las redes, imposible sin una interoperabilidad de los sistemas existentes y futuros, se vería enormemente facilitada con la cooperación de los agentes económicos; no obstante, hay que evitar que la cooperación desemboque en acuerdos entre empresas que tengan por objeto o efecto restringir la competencia de forma incompatible con el Tratado, en perjuicio sobre todo de los usuarios.

Son cuestiones actualmente objeto de un intenso debate en el ámbito de las telecomunicaciones, debido a la reciente liberalización del sector por la entrada en vigor de las directivas adoptadas en respuesta al Libro Verde de telecomunicaciones (véase el proyecto de directiva sobre líneas arrendadas y el proyecto de directrices sobre la aplicación de las normas de competencia al sector de telecomunicaciones, aplicables a las empresas públicas que gozan de derechos exclusivos o especiales).

Historical Archive of the European Commission

Los demás sectores deben igualmente respetar las normas de competencia. Por ejemplo, la cooperación entre productores y distribuidores de **electricidad** de la Comunidad con objeto de rentabilizar la capacidad de producción (sin duda deseable) no puede conducir a la eliminación de la competencia entre estos agentes económicos.

El mismo problema se plantea dentro de cada medio de **transporte** (cooperación entre compañías aéreas, compañías ferroviarias, navieras, etc) y en los transportes combinados (por ejemplo, cooperación entre ferrocarriles y transportes por carretera).

Una mayor integración de las redes de **sistemas de pago** presupone la cooperación entre los que participan en ellas. Un ejemplo es la necesaria interoperabilidad entre tarjetas de pago. Respecto a las transferencias, la Comisión en su reciente iniciativa(9), insiste en la posibilidad de interconectar las camaras de compensación. Esto sólo podrá lograrse mediante acuerdos entre los sistemas correspondientes, que deberán respetar las normas de competencia del Tratado CEE. En este sentido, es preciso fomentar el surgimiento de iniciativas del sector privado, en especial de las entidades de crédito, para establecer unas redes transeuropeas. Sin esperar los resultados de la Unión Económica y Monetaria, convendría ofrecer a las autoridades públicas, bancos centrales en particular, la posibilidad de participar en dichos sistemas y de velar por su buen funcionamiento, lo que situaría además en un puesto importante al sistema europeo de bancos centrales.

En general la integración de las redes, que supone en todo caso una mayor cooperación de los agentes económicos, encuentra su límite en la aplicación de las normas de competencia, indispensable para que los beneficios de la liberalización no sean después escamoteados por la constitución de acuerdos colusorios o nuevos monopolios ilegales. Convendría, por tanto, **hallar el equilibrio entre los dos imperativos -integración y competencia- para garantizar la creación de las redes transeuropeas que necesita el Mercado Interior.**

### 5.4. Ausencia de una visión de conjunto a escala europea sobre la evolución de la demanda y de las infraestructuras correspondientes

La Comisión, en varias ocasiones y en relación con varios campos, ha insistido en la **necesidad de tener una visión de conjunto sobre la evolución de las infraestructuras europeas y, ante todo, sobre la evolución de las necesidades**. Sin embargo, es obligado reconocer que las infraestructuras siguen siendo planeadas y creadas a partir de información que sólo abarca en parte la dimensión europea.

Esta situación fue subrayada por casi todos los medios económicos que participaron en la audiencia celebrada el 8 de octubre de 1990 (en particular UNICE, ERT, CLCA, FIEC), que lamentaron la ausencia de una visión de conjunto sobre las necesidades de infraestructuras, en especial de transporte, a escala del continente europeo.

En el ámbito de las telecomunicaciones se puede mencionar, por ejemplo, la creación por parte de la Comisión de un foro de usuarios europeos de la RDSI, para incrementar la demanda y ejercer una mayor presión sobre los operadores.

Los cambios cualitativos producidos por la nueva dimensión del mercado comunitario exigen, por otro lado, la **redefinición de los métodos**

---

(9) Com(90)447, de 24.10.1990

utilizados en la concepción de las infraestructuras, respetando la subsidiariedad:

- en primer lugar, hacen falta unos instrumentos de cálculo estadístico más apropiados, más eficaces, lo que significa establecer unos sistemas de información estadística con los métodos, normas e instrumentos de cálculo adecuados, y sustentados en redes transeuropeas de servicios telemáticos. La Oficina Estadística de las Comunidades constituye el marco natural de coordinación de dichas acciones;

- en segundo lugar, hay que tener en cuenta los grandes factores que pueden influir en la evolución del espacio comunitario de resultas de la plena realización del Mercado Interior, como ya se hizo en el informe intermedio presentado por la Comisión al Consejo (4) antes de presentar el informe completo a finales de 1991.

Las tentativas de coherencia descritas probablemente sean insuficientes, habida cuenta de la magnitud de los cambios inducidos por la plena realización del Mercado Interior y por la rápida integración del continente europeo.

## 5.5. Alcance de los problemas de financiación

### 5.5.1. Características de la financiación privada.

Según los estudios efectuados, no parece que las limitaciones del volumen de financiación constituyan en principio un obstáculo para la creación de redes transeuropeas. Se piensa que la actual apertura de los mercados financieros contribuirá a estimular la movilización de recursos; además, la organización de los grupos financieros facilita cada vez más la financiación multinacional. Los problemas de movilización de los fondos privados se encuentran más bien en la escasez de proyectos de envergadura y económicamente bien estudiados.

Todos los análisis indican que las redes transeuropeas pueden guiarse perfectamente por una lógica de libre mercado, ya que se trata de responder a necesidades conocidas. El hecho de que un proyecto presente un grado de rentabilidad satisfactorio facilita sin duda su financiación por intereses privados. Pero no siempre ha de entenderse la rentabilidad en el sentido estrictamente financiero. Han de considerarse además otros factores externos, como las consecuencias positivas generales de un proyecto sobre las zonas afectadas (reducción de la distancia, descongestión de las infraestructuras existentes, desarrollo económico de ciertas regiones, localización de actividades económicas, etc). Será más fácil tener en cuenta estos factores si se observa el proyecto dentro de su contexto y, más particularmente, dentro del contexto comunitario global.

Lo dicho no debe inducirnos a pensar en la total ausencia de problemas de orden financiero. Lo cierto es que:

- los riesgos para el sector privado siguen siendo elevados (compromisos a largo plazo, dificultades para calcular los futuros ingresos, los costes y duración de la construcción, parámetros macroeconómicos, complejidad del marco jurídico y administrativo, inseguridad política...);

- la estructura de las redes financieras no siempre permite ocuparse con facilidad de los proyectos de carácter transeuropeo, tanto más porque éstos están generalmente divididos según criterios regionales o nacionales;

Study Archive of the European Commission

- con frecuencia la aparición de proyectos se ve retrasada o totalmente inhibida por la **ausencia de estudios de viabilidad**, ya que no hay fondos disponibles para este tipo de estudios;

- en algunos casos no es posible la financiación privada, por lo que se **hace necesaria la intervención pública** (asociada quizás a la contribución de capital privado):

  * cuando los proyectos no ofrecen una **rentabilidad financiera suficiente**, aunque la rentabilidad socioeconómica sea evidente. Aunque puede suceder en toda la Comunidad, es más frecuente en las **regiones periféricas**, donde la menor densidad de población y la distancia a los grandes centros económicos de la Comunidad constituyen una desventaja considerable.

  * o **cuando las circunstancias impiden cobrar el servicio al usuario** (un ejemplo es la dificultad para cobrar peajes de autopista en las regiones más pobladas de la Comunidad).

## 5.5.2. La actual respuesta de la Comunidad

**La Comunidad interviene con sus instrumentos financieros (presupuesto y préstamos)** en ayuda de proyectos que puedan revestir un carácter transeuropeo, aunque persigan fines como el desarrollo regional. El objetivo de cohesión de la Comunidad se vería facilitado por la financiación de redes transeuropeas, pues éstas pueden reducir la distancia de ciertas regiones a los actuales centros económicos y favorecer el desarrollo de actividades económicas.

**Aumentaría la eficacia de las intervenciones si se integraran claramente en una política comunitaria de creación de redes.** Si en los diversos sectores se establecieran verdaderos planes generales de redes europeas, la Comunidad podría actuar con más coherencia. El futuro plan general de vías ferroviarias de gran velocidad en la Comunidad constituirá un claro marco de referencia para las intervenciones financieras comunitarias, cuando sean necesarias. La polarización, ya apreciable, de los instrumentos financieros comunitarios hacia la realización de dicha red no es fortuita. En este contexto, no hay que olvidar el **carácter adicional de los recursos comunitarios**, cuyo fin es reforzar las contribuciones nacionales y regionales, que tradicionalmente desempeñan un papel fundamental en el desarrollo de infraestructuras.

En el ámbito concreto de las **telecomunicaciones**, las directrices de la política comunitaria aprobadas por el Consejo desde 1986 han permitido una intervención financiera coherente, basada en la definición coordinada de las prioridades comunitarias.

La contribución financiera de la Comunidad en la actualidad es la siguiente:

(1) En lo que respecta a los **Fondos Estructurales**, el FEDER, en virtud de la reforma de 1988, dedicará en el lustro 1988-1993 un tercio de los recursos previstos a infraestructuras básicas, principalmente en las regiones del objetivo 1 (sobre todo Irlanda, Grecia, Portugal y España) dentro de los marcos comunitarios de apoyo e iniciativas comunitarias como REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIQUE, EUROFORM, etc...

La ayuda comunitaria (subvenciones del FEDER) prevista para las grandes infraestructuras de transporte y telecomunicaciones se eleva a 6.800

millones de ecus y la destinada a la energía será de 1.500 millones de ecus (pueden consultarse las cifras en el anexo 2).

(ii) Fuera de los fondos estructurales, exceptuando la energía, el **presupuesto comunitario** ofrece ciertas posibilidades para contribuir a la creación de redes transeuropeas:

* en el **sector de las telecomunicaciones**, con programas como CADDIA, INSIS, TEDIS, IMPACT, cuyo fin es aumentar la cooperación transeuropea entre los diferentes agentes económicos (administraciones y empresas);

* en el **sector del transporte**, en el que el Consejo acaba de aprobar un programa plurianual (1990-1992) con un presupuesto previsto de 328 millones de ecus para cofinanciar una serie de grandes proyectos europeos (estudios o trabajos), mediante subvenciones u otros medios pertinentes;

* en el **sector de la formación profesional**, gracias a los programas COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET, PETRA; en el **ámbito de la formación en investigación mediante la investigación**, gracias al programa SCIENCE y a otros muchos programas de investigación de gastos compartidos (por ejemplo DELTA, cuyo fin es el desarrollo de nuevas tecnologías aplicadas a la educación y a la formación);

* en el ámbito de la **información a las pequeñas y medianas empresas**, mediante los Centros Europeos de Información Empresarial y la red BC-NET de cooperación entre empresas.

(iii) Los **instrumentos comunitarios de crédito** movilizan también importantes recursos, entre ellos:

* el **Banco Europeo de Inversiones** prestó, sólo en 1989, más de 2.800 millones de ecus a proyectos de interés comunitario en los sectores de transporte, telecomunicaciones y energía (véanse las cifras en el anexo 3);

* con los **préstamos CECA** pueden financiarse infraestructuras que utilicen acero, lo que ha permitido financiar, por ejemplo, el TAV Atlántico, el Canal Rhin-Main-Danubio y la red de distribución de gas en Grecia.

(iv) Por último, el programa **PHARE**, que promueve la cooperación con los países de Europa central, ofrece también algunas posibilidades para el desarrollo de redes.

Historical Archives of the European Commission

## 6. ELEMENTOS DE UN PROGRAMA DE ACTUACIÓN COMUNITARIO: PROYECTOS PRIORITARIOS POR ÁMBITO DE APLICACIÓN, MEDIDAS HORIZONTALES Y FINANCIERAS

### 6.1. Proyectos prioritarios en cada ámbito de aplicación

La mayoría de los proyectos que indicamos a continuación han alcanzado ya un cierto grado de madurez dentro de los servicios de la Comisión y, en algunos casos, han sido objeto de decisiones de las instancias comunitarias competentes. Algunos se sitúan en la fase de investigación y desarrollo, otros en la de estudios de viabilidad o aplicación, pero todos tienen en común el responder a las preocupaciones expresadas en el presente informe acerca de la falta de redes transeuropeas. La prioridad se ha determinado en función de los criterios establecidos en la presente

Comunicación, y a la luz de las contribuciones de los Estados miembros durante los trabajos de coordinación y de las observaciones formuladas por los círculos económicos.

### 6.1.1. Transportes

Los estudios efectuados para elaborar la presente Comunicación han mostrado que, por su carácter complementario, convendría englobar a todos los medios de transporte bajo un enfoque común. Sin embargo la Comunidad, a pesar de la presión ejercida por la Comisión para que esto se lleve a cabo, sólo ha tomado las medidas necesarias en el caso de algunas infraestructuras. Esto explica que no haya proyectos sobre puertos y aeropuertos, ya que el Consejo no se ha decidido sobre la propuesta de la Comisión de ampliar las competencias comunitarias en estos ámbitos.

No obstante, las conversaciones con los Estados miembros confirman que la mayoría desean una concertación que permita aplicar una visión más global y multimodal.

A este respecto, sería muy interesante que se aprobara el programa de investigación y desarrollo tecnológicos en el sector de los transporte (EURET 1990-1993), cuyo objetivo es sacar el máximo rendimiento de las redes de transporte y mejorar su organización (agrupando todos los medios de transporte).

#### 6.1.1.1. Transporte aéreo

La Comisión opina que la congestión de tráfico aéreo no podrá solucionarse a menos que se unifiquen los sistemas de control. Las medidas adoptadas por la CEAC en abril de 1990, así como la creación por iniciativa de EUROCONTROL de un centro único para la gestión del control aéreo no son suficientes. La Comisión, aunque ayude a aplicar las medidas mencionadas, las considera únicamente como una primera etapa, pues se limitan a compatibilizar los sistemas nacionales existentes. Se propone, por tanto, iniciar estudios que sirvan de base a las nuevas decisiones que habrán de adoptarse antes de 1994.

> Estudios sobre un sistema unificado de control aéreo: participación en el programa EUROCONTROL PHARE y estudio ATLAS (R + D sobre posibles métodos para crear un sistema unificado basado en las técnicas avanzadas de telecomunicación - 1990-1992).

#### 6.1.1.2. Transporte por carretera

(I) El Comité de Infraestructuras promoverá un estudio sobre las **posibilidades de crear una red comunitaria de autopistas** antes del 2010 (1991);

(II) Algunos proyectos actuales contribuyen ya directamente a la **interconexión de las redes existentes.** Es el caso de los siguientes proyectos, que recibirán ayuda financiera comunitaria:

- conexiones transpirenaicas por carretera
  - * Tolosa-Madrid y Burdeos-Valencia: construcción del túnel de Somport (inauguración prevista en 1995).
  - * Tolosa-Barcelona por el túnel de Puymorens (inauguración prevista en 1994).
- el eje del Brennero

Historical Archive of European Commission

(iii) Otros proyectos contribuyen a **sacar del aislamiento a las regiones periféricas**, por lo que facilitarán que dichas regiones participen de los beneficios del mercado interior:

- **unión con Irlanda por carretera:** A5/A55 (enlace entre Crewe y Holyhead en el Reino Unido)

- **Brindisi - Patras - Atenas**

- **Lisboa - Madrid**

(iv) Por último, otros proyectos permitirán **mejores comunicaciones con los países limítrofes de la Comunidad:**

- **enlaces con Escandinavia:**

  * Autopista Aalborg-Frederikshaven

  * Enlaces de Fehmarn.

- **Atenas - Evzoni - Yugoslavia**

**6.1.1.3. Transporte ferroviario**

(i) La atención se centra en las **líneas ferroviarias de alta velocidad**, de las que, para el periodo 1990-2010, están previstas:

  * en el norte: París-Londres-Bruselas-Amsterdan-Colonia, con ramales hacia otros Estados miembros;

  * en el sur: Sevilla-Madrid-Barcelona-Lyon-Turín-Milán-Venecia y de aquí hacia Tarvisio y Trieste; Oporto-Lisboa-Madrid.

Para conferir a estas líneas su plena dimensión comunitaria, conviene:

  * Estudiar los **15 eslabones clave** propuestos por el grupo de alto nivel **sobre la red ferroviaria de alta velocidad** (finales de 1991)

(ii) Otro proyecto tiene por fin reducir el aislamiento de una región periférica:

- **Eje Dublín-Holyhead-Crewe y el eje Dublín-Belfast**

**6.1.1.4. Transportes combinados**

(i) **Eje del Brennero** (1990-2000)

(ii) Aplicación de la Resolución del Consejo de 12 de noviembre de 1990 sobre la **creación de una red europea de transporte combinado** (elaboración de un plan coherente de líneas y terminales, etc...) y presentación de un informe al Consejo antes del 1 de junio de 1991.

Estos estudios, que se centran en los transportes ferroviarios y por carretera, deberán ampliarse a los transportes fluvial y marítimo, sobre todo éste último, por el interés que presenta para Portugal, Irlanda, Dinamarca, Grecia, España y Bélgica.

(iii) **Puesta a gálibo de los ejes Reino Unido - Benelux - Italia y Alemania - España - Portugal** (1991-1992)

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1.5. Transporte fluvial

Para un mejor aprovechamiento de las redes existentes es necesario crear interconexiones, especialmente en Francia (en 1991 se llevará a cabo un estudio sobre el enlace Sena-Norte) y en Alemania (Mittellandkanal).

### 6.1.1.6. Transporte marítimo

La ausencia de consenso político (cabotaje, competencia en materia de infraestructuras portuarias) para emprender acciones concertadas a nivel comunitario impide estudiar una explotación más racional de las redes de transporte terrestres. Por ejemplo, al estudiar el desarrollo de las infraestructuras portuarias en las costas atlántica y mediterránea debería tenerse en cuenta el posible desarrollo de algunas economías (como la de Irlanda).

- Aumentar las relaciones con Irlanda

- Estudio sobre el desarrollo del transporte marítimo costero

## 6.1.2. Telecomunicaciones y servicios telemáticos

El desarrollo de los servicios telemáticos depende en gran medida de que existan el adecuado marco reglamentario y las normas que garanticen su interoperabilidad (véase más adelante, medidas pendientes). Los agentes económicos deben aprovechar la liberalización para crear las aplicaciones que respondan a sus necesidades. Por su parte, los poderes públicos pueden fomentar algunas aplicaciones concretas que permitan mejorar la gestión de los asuntos comunitarios o de los ámbitos en que la función de los poderes públicos es preponderante. A este respecto, la Comisión preconiza la realización de los siguientes proyectos, que pueden clasificarse en tres categorías: aplicaciones, servicios e I+D.

### 6.1.2.1. Aplicaciones

**(a) Garantizar el funcionamiento del mercado interior**

La supresión de las fronteras físicas, técnicas y fiscales genera nuevas necesidades de intercambio de información entre las administraciones y los agentes económicos, para garantizar una eficaz gestión del espacio sin fronteras en varios ámbitos(10). Consecuentemente, deben crearse las redes de servicios telemáticos necesarias para la realización del mercado interior, por ejemplo, sistemas de intercambio de informaciones entre las instituciones comunitarias, y en concreto con los Estados miembros, respecto al proceso legislativo, los procedimientos (por ejemplo, las ayudas estatales), sistemas de notificación (por ejemplo, la Directiva 83/189/CEE), sistemas de alerta, etc., y sistemas de acceso a la información (bancos de datos).
La urgencia del asunto exige que todas las administraciones afectadas de los Estados miembros y la Comisión aborden rápidamente esta tarea.

Respecto a la realización del espacio sin fronteras se consideran prioritarios los siguientes ámbitos:

(10) Com(90)473, de 5.10.1190

Archives of the European Commission

**I) aduanas y fiscalidad indirecta**

Los sistemas informáticos precisan, por una parte, redes de comunicación para el intercambio electrónico de datos y de mensajes entre la Comisión y los Estados miembros, así como entre los propios Estados miembros, y, por otra, interfaces para la transmisión de datos entre las administraciones nacionales y los operadores económicos y los bancos de datos centrales, a fin de proporcionar la información aduanera y fiscal a las administraciones y a los operadores.

Se han iniciado ya algunos proyectos, pero queda todavía mucho por hacer. En el ámbito **aduanero** son indispensables los siguientes proyectos.

. TARIC (Arancel Común): mejora de las bases de datos y creación de los interfaces necesarios;

. Creación de un sistema de comunicaciones avanzado para la gestión de TARIC, el control de los contingentes, las indicaciones arancelarias obligatorias, la ayuda mutua y la transmisión de información;

. Desarrollo del sistema SCENT para la transmisión electrónica de mensajes sobre la lucha contra el fraude;

. Un sistema de control del tránsito;

- Un sistema de control de la exportación.

Respecto al desarrollo de sistemas informáticos en el ámbito de la fiscalidad indirecta, los Estados miembros deberán adoptar, a partir de las orientaciones del Consejo de noviembre de 1990, las medidas necesarias para permitir el intercambio de datos informatizado por vía telemática y lograr que estos sistemas sean operativos en enero de 1993. Ello supone la creación, lo antes posible, de:

- una red telemática que garantice la transmisión rápida de información, entre administraciones nacionales, con respecto al IVA;

- un sistema de control para transferencias de bienes sujetos a impuestos especiales entre depósitos;

- un sistema similar al sistema SCENT para bienes sujetos a impuestos indirectos, para contribuir a suprimir o detectar fraudes.

**II) ámbito veterinario y fitosanitario:**

- **SHIFT** (Sistema de Control Sanitario de las importaciones Procedentes de Terceros Países en Puestos Fronterizos de Inspección) tiene por objeto la creación de un sistema intensivo de intercambio de información entre la Comisión, las administraciones veterinarias nacionales y las unidades de inspección en los puestos fronterizos, para acelerar las importaciones de carne y de productos a base de carne;

- **ANIMO** (Sistema de control del desplazamiento de animales) es un sistema de registro y control de los desplazamientos de animales en la Comunidad, con objeto de garantizar la salud de los animales y del público. Es un sistema de gestión muy importante para los servicios veterinarios y supone una integración, en un sistema único, de todas las administraciones afectadas.

Historical Archives of the European Commission

- **FYSAN** (sistema de control fitosanitario) es un sistema de control de las enfermedades de las plantas en los Estados miembros, para su control y para mejorar la situación fitosanitaria en Europa.

**iii) circulación de las personas**

El Consejo Europeo solicitó la elaboración de un Convenio sobre controles en las fronteras externas de la Comunidad, que supondrá un importante intercambio de informaciones entre las administraciones nacionales afectadas. En la actualidad, en el Acuerdo de Schengen ya ha surgido esta necesidad y para ello se ha creado un sistema específico de intercambio de informaciones (SIS), que prefigura un sistema a escala comunitaria. Aunque no se haya reconocido formalmente la competencia comunitaria, la Comisión, habida cuenta de la experiencia adquirida en la ejecución de distintos programas, está dispuesta a aportar su colaboración en la implantación de estas redes.

**iv) estadísticas:**

- Creación de infraestructuras de recogida de datos estadísticos (proyectos STATEL y STADIUM) con los Institutos Nacionales de Estadística de los Estados miembros;

- Estudios sobre procedimientos en los Estados miembros para elaborar y transmitir a los sistemas estadísticos los datos del comercio intracomunitario (Por ejemplo, proyecto COMEDI)

- Desarrollo de infraestructuras para la gestión, la difusión y la coherencia de las informaciones de referencia utilizadas en los sistemas estadísticos (por ejemplo, nomenclatura estadística).

Se están redefiniendo **tres programas actuales** para que incluyan también las necesidades más inmediatas ligadas a la supresión de las fronteras. Aportan una experiencia ya probada en la colaboración entre las administraciones interesadas y han permitido delimitar las necesidades más inmediatas y los problemas pendientes. Son los siguientes:

- **INSIS** (instituciones comunitarias y Estados miembros), que exige fortalecer la participación activa de las administraciones de los Estados miembros;

- **CADDIA**, directamente relacionado a la gestión del espacio sin fronteras en los ámbitos aduanero, agrícola y estadístico;

- **TEDIS**, cuya segunda fase acaba de adoptar la Comisión, que ofrece a los agentes económicos medios para desarrollar sistemas EDI paneuropeos intersectoriales que afectan directamente a las administraciones, los transportes y los servicios financieros. El éxito de TEDIS en las empresas todavía pone más de relieve los retrasos que en este ámbito generalmente acusan las administraciones.

Historical Archives of the European Commission

b) **Mejora de los sistemas de gestión de la circulación por carretera, en el marco del programa DRIVE:**

El sistema IRIS (Sistema integrado de seguridad en carretera, información y navegación), creado por el Grupo de Infraestructuras DRIVE para resolver los problemas de circulación por carretera, ha dado lugar ya a dos iniciativas concretas:

(i) Proyecto **POLIS**, iniciado en diciembre 1989 por varias ciudades europeas, para desarrollar sistemas de gestión del tráfico urbano (para reducir la congestión y los riesgos de accidente): estudios de viabilidad en curso, proyectos piloto en 1991 y aplicación a partir de 1994. Viabilidad financiera que deberá estudiarse teniendo en cuenta los beneficios socioeconómicos y medioambientales.

(ii) Proyecto **CORRIDOR**, iniciado en septiembre 1990, cuyo objeto es desarrollar sistemas de gestión de tráfico interurbano (prioritariamente en zonas congestionadas). Estudios de viabilidad que se iniciarán en 1991, proyectos piloto en 1992 y aplicación a partir de 1994. Viabilidad financiera que se estudiará teniendo en cuenta los beneficios socioeconómicos y medioambientales.

c) **Sistemas de pago transeuropeos**

A partir de las orientaciones de la Comisión, estudios de viabilidad para fomentar la creación, por parte de los operadores afectados, de redes transeuropeas de sistemas de pago y de interconexiones entre centros de compensación existentes(1991).

**(d) Anuario electrónico europeo de teléfonos**

Estudio de viabilidad jurídica y técnica (1991).

**(e) Apoyo al desarrollo del mercado de la información**

Proyectos piloto (1990) de interconexión de sistemas de información sobre transporte por carretera e integración de las bases de datos sobre normas (programa IMPACT).

**6.1.2.2. Desarrollo de nuevos servicios**

- Desarrollo de la red digital de servicios integrados (RDSI), a partir de la recomendación del Consejo sobre la introducción coordinada de la RDSI en la Comunidad Europea. Dieciocho países de la CEPT, entre ellos todos los Estados miembros, han suscrito un "Memorandum of Understanding" que prevé la implantación de la primera fase de la recomendación del Consejo de aquí a 1993, a partir de normas europeas de telecomunicaciones desarrolladas por ETSI.

- Definición de proyectos piloto a partir de resultados de los trabajos del Forum de utilizadores europeos de la RDSI.

- Desarrollo de servicios de telecomunicaciones móviles a partir de las recomendaciones del Consejo y de directivas que reserven las frecuencias para el teléfono celular (GSM), teléfono digital inalámbrico (DECT) y servicio de radiobúsqueda (ERMES).

- Implantación de nuevos servicios de telecomunicaciones por satélite, según las propuestas del Libro Verde sobre comunicaciones por satélite.

Historical Archives of the European Commission

6.1.2.3. Investigación y Desarrollo

(i) Los sistemas telemáticos de interés general

El programa marco de investigación y desarrollo (1990-1994) ofrece, dentro del programa específico en curso de discusión en el Consejo sobre los sistemas telemáticos de interés general, la posibilidad de definir las nuevas necesidades y los problemas técnicos, la búsqueda de soluciones a estos problemas y la creación de proyectos piloto en la cooperación administrativa (sistemas nerviosos europeos), el transporte, la formación y la medicina.

(ii) La gestión de los transportes

- Programa marco de investigación y desarrollo: estudio ATLAS y programa DRIVE;

- Fuera del marco comunitario (Eureka), desarrollo del proyecto PROMETHEUS.

(iii) Desarrollo de líneas de banda ancha

- Programa RACE, destinado a definir los escenarios de referencia, garantizar la prenormalización y evaluar las aplicaciones piloto (objetivo 1995).

- Creación de una red METRAN (Red Europea de Transmisión), en el marco del Memorandum of Understanding de la CEPT en curso de adopción tras la Comunicación de la Comisión sobre autopistas electrónicas (COM(88)341).

6.1.3. Interconexiones energéticas

Corresponde a los agentes económicos definir los proyectos y su viabilidad económica. La Comisión considera que algunos proyectos actualmente en estudio o en curso ofrecen un gran interés comunitario, bien porque su objeto es ampliar la actual red a nuevos Estados miembros, o bien porque contribuyen a incrementar la seguridad en el suministro y la explotación óptima de la capacidad de producción. En esta fase se señalan dos ámbitos de aplicación prioritarios.

6.1.3.1. Interconexiones eléctricas

- Interconexión entre la República de Irlanda y el Reino Unido (1995);
- Interconexión entre Grecia e Italia (1993);
- Fortalecimiento de las interconexiones (1991-1995):
  - . Francia hacia España y Portugal;
  - . Francia hacia Alemania, Bélgica, Italia y Suiza;
  - . Italia hacia Austria y Suiza;
  - . Alemania hacia los Países Bajos, Dinamarca y Austria;
- Fortalecimiento de las interconexiones interiores en Alemania, Francia, Bélgica y los Países Bajos (1991-1995).

6.1.3.2. Interconexiones de gas

- Introducción del gas natural en Grecia (1993) y Portugal (1994);

Historical Archives of the European Commission

- Interconexiónes entre Irlanda y el Reino Unido )1993), y entre Francia, España y Portugal;

- Proyectos "Midal" entre Emden y Ludwigshafen (Alemania) y "Zeepipe" (Bélgica) destinados a abrir nuevas vías de penetración para el gas noruego (1991-1993);

- Tres proyectos en Alemania para interconectar las nuevos estados federados (1991-1993);

- Interconexiones entre Bélgica y Alemania, entre Alemania y Dinamarca, entre Dinamarca y Noruega ("Scanpipe") y entre el Reino Unido y el continente;

- Fortalecimiento del gaseoducto Transmed (Italia-Túnez 1992);

- Interconexión entre Italia continental, Córcega y Cerdeña;

- Interconexión entre España y Marruecos (1995).

6.1.4. Formación profesional

La mayor parte de los proyectos que figuran a continuación precisan servicios telemáticos. La totalidad de las actuaciones de investigación y desarrollo tecnológico del tercer programa marco de investigación y desarrollo (1990-1994) prevén, como medidas complementarias, medidas de formación, algunas de las cuales se llevarán a cabo coordinadamente. Este enfoque se aplica en especial al programa "capital humano y movilidad".

6.1.4.1. Transmisión de informaciones y bases de datos

Todos los proyectos propuestos se refieren a la mejora de la transmisión de información a escala comunitaria para garantizar la transparencia de los sistemas de formación, la difusión de las experiencias y la mejora de los métodos utilizados. Las relaciones con los servicios telemáticos son evidentes.

- Desarrollo de la red Eurydice y de su capacidad de tratamiento y transferencia de información entre Estados;

- Creación de una red del mismo tipo sobre sistemas de formación profesional, en colaboración con el CEDEFOP;

- Desarrollo de la red electrónica EURYCLEE entre los centros de formación inicial y continua para intercambios de información y datos entre profesores y alumnos en todas las lenguas comunitarias;

- Creación o ampliación de las redes de bases de datos nacionales sobre cursos de formación, formaciones de alto nivel y tecnologías avanzadas y programas de investigación;

- Organización de un banco de datos sobre la correspondencia de las titulaciones profesionales, accesible en directo a todas las organizaciones públicas y privadas;

- Creación de una red telemática para intercambios y bolsas de los programas ERASMUS y COMETT, así como para becas de investigación (una bolsa de becas);

Historical Archive of the European Commission

- Creación de un banco de datos de solicitudes de colaboración de empresas, para las diferentes actuaciones transnacionales de formación, en relación con los programas COMETT, EUROTECNET y FORCE.

**6.1.4.2. Sistemas de enseñanza a distancia**

- Coordinar los polos dinámicos de enseñanza a distancia que han aparecido en los distintos programas comunitarios de formación;

- Realizar proyectos piloto conjuntos y en red explotando plenamente las nuevas tecnologías de la información y la comunicación;

- Desarrollar los sistemas de enseñanza y de formación a distancia transnacionales que se hayan experimentado a partir de una base sectorial o geográfica;

- fomentar el desarrollo de programas de televisión educativos y formativos.

**6.2. Medidas para acelerar el surgimiento de redes transeuropeas**

**6.2.1. Elaboración de planes generales**

Se trata de un método de trabajo aplicable a los transportes, las telecomunicaciones y la energía.

Consiste en buscar, entre todos los afectados por una red, el plan que, a escala comunitaria, resulte más adecuado para todos, tratando, al mismo tiempo, de delimitar las dificultades técnicas, reglamentarias y administrativas de su realización.

Paralelamente deben realizarse estudios detallados sobre los problemas que se han detectado, y especialmente estudios de viabilidad efectuados conjuntamente por los Estados miembros y la Comisión. Queda plenamente justificada la financiación comunitaria de tales estudios.

**6.2.2. Rápida aplicación de las normas necesarias para el surgimiento de redes transeuropeas**

Para que las redes europeas se desarrollen en condiciones adecuadas, todavía se precisan medidas reglamentarias, algunas de las cuales ya han sido propuestas y otras van a serlo.

Tales medidas tienen por objeto crear un marco jurídico que favorezca tanto la prestación de servicios como la creación de empresas y la libre circulación de mercancías, condiciones esenciales para la implantación y el funcionamiento de redes transeuropeas.

La lista de medidas figura en un anexo a esta comunicación.

**6.2.3. Fortalecimiento de los programas de normalización**

Si se desea garantizar que la integración de las infraestructuras se realizará a su debido tiempo, queda pendiente todavía un gran trabajo de normalización europea. Se trata de una tarea básica, que se ha iniciado ya, pero a la que debe dedicarse un mayor esfuerzo, con el apoyo de todos

Historical Archive of the European Commission

los afectados. No debe olvidarse que tendrá las siguientes consecuencias: la carga de trabajo que recaerá sobre los organismos europeos de normalización incrementará todavía más la necesidad de descentralización mediante organismos asociados (ASB) que fomenten la prenormalización (véase el ejemplo de Edifact Board para EDI o de la AECMA para la industria aeronáutica), con la plena participación de los industriales afectados. Por otra parte, las actuales limitaciones presupuestarias no permiten considerar posibles necesidades suplementarias de financiación.

Debería reforzarse la normalización estadística en todos los ámbitos (conceptos, métodos y definiciones).

#### 6.2.3.1. Transporte

- Transporte aéreo

  . especificaciones técnicas para equipos de control aéreo y para acceso a la contratación pública.

- Transporte ferroviario

  . normalización basada en la directiva "nuevo enfoque" para materiales e infraestructura de la red de alta velocidad.

- Transporte combinado

  . normalización de contenedores;

  . iniciativas que deberán tomarse tras los trabajos del grupo de alto nivel (junio 1990).

- Transporte marítimo

  . normalización que resulte de la directiva de armonización técnica que se propondrá.

#### 6.2.3.2. Telecomunicaciones y servicios telemáticos

El rápido desarrollo de estas tecnologías impone un ritmo sostenido de normalización y una permanente adaptación de los programas de los organismos europeos de normalización, y en especial del ETSI. A título de ejemplo, pueden citarse las siguientes necesidades de normalización:

- correo electrónico: definición de las últimas especificaciones técnicas;

- definición de una masa crítica de mensajes EDI conformes a la norma internacional EDIFACT.

- Videotex:

  . protocolos de acceso del videotex a la RDSI;

  . normas videotex de la segunda generación.

- RNIS

  . finalización de la normalización en curso.

  . normas para garantizar la migración de las aplicaciones

Historical Archives of the European Commission

- Satélites: acelerar la normalización de ETSI sobre equipos de telecomunicaciones por satélite;

- Radiocomunicación móvil: fomento de la elaboración de normas para los nuevos sistemas móviles.

#### 6.2.3.3. Aduanas y fiscalidad

Las administraciones nacionales se encuentran en distintos niveles de desarrollo en este ámbito. Por ello resulta difícil asegurar el trato uniforme necesario para el buen funcionamiento del mercado interior. En los próximos meses deberá darse prioridad a las medidas que garanticen una aplicación uniforme de las normas comunitarias por parte de los Estados miembros. Debe asegurarse como mínimo la compatibilidad de los sistemas, lo que implica:

. un estudio inmediato del alcance de los problemas y recomendaciones para su resolución;

. desarrollo de mensajes electrónicos normalizados para el intercambio de datos utilizando la norma EDIFACT;

. desarrollo de códigos normalizados que puedan emplear todos los Estados miembros;

. participación en el programa PHARE y en las negociaciones en curso para asegurar la compatibilidad, en la pespectiva del desarrollo de los intercambios comerciales con la AELE y los países de Europa central y oriental.

#### 6.2.3.4. Energía

- Normas sobre equipos y calidad de productos.

### 6.2.4. Concesión de una declaración de interés europeo

A lo largo de los contactos que la Comisión ha mantenido con círculos económicos, y en especial, bancarios, se ha planteado la necesidad de una declaración de interés europeo.

Tal declaración podría concederse, mediante un procedimiento comunitario a determinar, en casos bien definidos y limitados, a una red transeuropea o a un proyecto dentro de una red transeuropea, con el objeto de atraer inversiones.

Las condiciones de concesión deberían ser estrictas y afectar únicamente a proyectos bien delimitados y económicamente viables, que contribuyan al desarrollo de la Comunidad y hayan sido objeto de estudios independientes de viabilidad y de impacto medioambiental positivos.

La declaración tendría tres efectos: (I) reducir la inseguridad política que afecta a cualquier gran proyecto de infraestructura, debido a los compromisos que supone; (II) facilitar el acceso a la financiación sin que ello suponga una contribución financiera automática de la Comunidad; (III) garantizar a los inversores que la coordinación y la cooperación administrativa reciben apoyo al más alto nivel.

Archives of the European Commission

Deberán precisarse el procedimiento de concesión y las modalidades de consulta.

La declaración podría aplicarse a todo tipo de red o de proyectos transeuropeos.

Este enfoque acaba de concretarse, en forma de una "declaración de utilidad europea", en el programa de medidas en el ámbito de las infraestructuras de transporte (1990-1992) adoptado por el Consejo el 20 de noviembre de 1990.

6.2.5. Reflexión integrada sobre las necesidades y la evolución de las redes europeas, con participación de todos los interesados.

Durante la audiencia del 8 de octubre de 1990, los principales representantes de la industria europea lamentaron la falta de reflexión integrada sobre las necesidades y la evolución de las redes europeas.

Tal reflexión debería tener un alcance continental, a fin de no olvidar la necesidad de interconexiones con los países de la AELC y los países de Europa central y oriental con los que la Comunidad ha emprendido numerosos proyectos de cooperación, así como su prolongación hacia los países mediterráneos.

Tal reflexión permitirá:

- analizar la evolución a largo plazo de las necesidades de redes, para lo cual se precisan estadísticas suficientes y previsiones fiables:

- definir la naturaleza y la configuración óptima de las redes que deben crearse;

- la participación de todas las partes afectadas por la realización concreta de las redes.

La organización encargada del estudio debería ser independiente de las autoridades políticas y autofinanciarse tras un período inicial. Sería un lugar de reflexión en el que podrían participar todas las partes interesadas y representativas (poderes públicos, usuarios, productores, consumidores). Tiene una especial importancia que, desde el comienzo, se cuente con la participación de los principales protagonistas directamente vinculados a la explotación de las redes transeuropeas (por ejemplo, en cuanto a industrias marítimas: construcción naval, fabricantes de equipos, transportistas marítimos, responsables de infraestructuras portuarias y de otros modos de transporte, etc.)

## 6.3. Posibles intervenciones financieras

La implantación y aplicación de las medidas horizontales citadas en el anterior apartado debería fomentar el surgimiento de redes transeuropeas, la movilización de recursos financieros independientes y el ajuste de los circuitos financieros.

Respecto a la financiación pública, y en particular la comunitaria, para superar las tres dificultaes antes citadas podrían estudiarse las siguientes soluciones: financiación de estudios de viabilidad, insuficiencia de rentabilidad con riesgo de que falte un eslabón, financiación de proyectos de carácter transeuropeo en regiones periféricas para reducir la distancia con estas regiones y asegurar la cohesión.

Historical Archives of the European Commission

### 6.3.1. Instrumentos presupuestarios

La Comunidad, ajustándose a las disponibilidades presupuestarias y respetando las previsiones financieras, podría dar prioridad de financiación a algunos aspectos de las redes transeuropeas:

- ejecución de estudios de viabilidad de proyectos de interés europeo que se inscriban en la lógica de las redes transeuropeas;

- concesión de préstamos para los proyectos de rentabilidad a muy largo plazo;

- contribuciones presupuestarias a proyectos, en la forma más adecuada (ayuda directa, bonificaciones de interés, etc.)

Por otra parte, cabe recordar que las políticas estructurales contribuyen en gran medida a realizar este objetivo, en el marco y dentro de los límites de sus objetivos.

La elaboración de nuevas previsiones financieras para el período posterior a 1992 podría ser la ocasión para reforzar el carácter prioritario de la realización de redes transeuropeas.

### 6.3.2. Los instrumentos de préstamos BEI y CECA

. El BEI está dispuesto a continuar y ampliar al máximo su financiación de redes transeuropeas, en cumplimiento de la misión que le otorga el artículo 130 del Tratado CEE. Ello significa, por una parte, que está dispuesto a participar, al igual que en el período anterior, en la financiación propiamente dicha de estos proyectos, ejerciendo una influencia movilizadora sobre los medios financieros. También supone que podría facilitar su surgimiento y desarrollo actuando, a partir de su experiencia, con iniciativas adecuadas, desde la fase de estudios preparatorios, o contribuyendo a la creación de un sistema financiero óptimo. Esta función podría ejercerla en estrecha colaboración con las partes interesadas, en especial la Comisión.

. Los préstamos CECA también deberán servir para financiar redes transeuropeas dentro de los límites que permita este instrumento.

## CONCLUSIONES

El programa presentado por la Comisión requiere un seguimiento permanente por parte de ésta y del Consejo. También precisa que este último formule orientaciones políticas precisas y dé prioridad a la adopción de un programa de medidas. Por esta razón, la Comisión propone al Consejo que adopte el siguiente proyecto de resolución y, en aplicación de esta resolución, formularle las propuestas adecuadas y elaborar informes periódicos sobre la evolución de los trabajos.

Historical Archive of European Commission

## ANEXO 1: CREACIÓN DEL MARCO REGLAMENTARIO

Medidas reglamentarias que ya han sido propuestas, o que lo serán en el futuro, para garantizar el desarrollo y explotación de redes transeuropeas.

### 1. Medidas generales

Algunas medidas generales pueden aplicarse a diversos ámbitos:

- Aplicación de las directivas de contratación pública, especialmente en los sectores de las telecomunicaciones, los transportes y la energía;

- Presentación y adopción de la directiva sobre protección de datos;

- Propuestas sobre la validez contractual y jurídica de los mensajes electrónicos;

- Adopción del estatuto de la sociedad europea;

- Propuesta de directiva fiscal relativa a un régimen que posibilite que las empresas asuman las pérdidas de sus establecimientos permanentes y filiales situadas en otros Estados miembros.

### 2. Transportes

(I) La mayor parte de las medidas reglamentarias en este ámbito se refieren al régimen de cabotaje, que debe introducirse en todos los modos de transporte (transporte por carretera de mercancías y de viajeros, transporte combinado, transporte fluvial y marítimo). Las propuestas ya se han presentado al Consejo y deben adoptarse lo antes posible.

(II) Se prevén medidas técnicas que garanticen la interoperabilidad, en especial para:

- transporte ferroviario

  . directiva de "nuevo enfoque", que propondrá la Comisión, sobre los requisitos básicos para garantizar la compatibilidad de las tecnologías y de las infraestructuras de los trenes de alta velocidad.

- transporte marítimo

  . propuesta de directiva de armonización técnica para equipamiento de buques[11].

(III) Otras medidas sobre instauración de una concertación comunitaria en el ámbito de las infraestructuras de transporte aéreo y de transporte marítimo[12]

(11) Com(89)266
(12) Com(88)577 de 16.1.1989

Historical Archives of the European Commission

**3. Telecomunicaciones**

- Elaboración y adopción de las directivas de aplicación de la Directiva de Red Abierta de 28 de junio de 1990 (6), en especial en los siguientes ámbitos:

  . líneas alquiladas;
  . servicios de transmisión de datos por conmutación de paquete y por conmutación de circuito;
  . red digital de servicios integrados;
  . servicios de telefonía de voz;
  . servicios telex;
  . servicios móviles, en su caso;
  . bajo reserva de otros estudios, nuevo tipo de acceso a las redes y acceso a la red de banda ancha.

- Armonización de los procedimientos de declaración y de autorización para la prestación de servicios en la red pública de telecomunicaciones, con objeto de definir las condiciones para el reconocimiento mutuo de las declaraciones y de las autorizaciones;

- Preparación de las orientaciones reglamentarias sobre radiocomunicación móvil;

- Elaboración y adopción de las medidas del Libro Verde de 14 de noviembre de 1990 sobre las telecomunicaciones por satélite, en especial en los siguientes ámbitos:

  . reconocimiento mutuo de autorizaciones para equipos terminales de comunicación por satélite;
  . reconocimiento mutuo de autorizaciones para la red de satélites unidireccionales o bidireccionales;
  . armonización de las condiciones de oferta de una red abierta para la conexión de redes de terminales de satélites;
  . armonización de técnicas futuras ya identificadas de transmisión para difusión por satélite dirigido al gran público.

**4. Energía**

- Aplicación efectiva de las directivas sobre tránsito;

- Conclusiones de la reflexión sobre el acceso de terceras partes a las redes;

- Estudios y propuestas sobre la supresión de los obstáculos administrativos y jurídicos a las interconexiones;

- Procedimientos de concertación sobre la optimización de la gestión de las redes.

Historical Archive of the European Commission

ANEXO 2

## AYUDAS COMUNITARIAS PARA LAS PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

MARCOS COMUNITARIOS DE APOYO
DE LAS REGIONES OBJETIVO 1 (1989-1993)
EN MILLONES DE ECUS

| | INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE | | | | | INFRAESTRUCTURAS TELECOM.STAR | INFRAESTRUCTURAS ENERGÍA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CARRETERAS AUTOPISTAS | FERROCARRIL | PUERTOS | AEROPUERTOS | OTROS | | |
| GR | 271 | 160 | | | 181 | 345 | 513 |
| ES | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | -- | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | -- | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | -- | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | -- | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

ANEXO 3

Financiación del BEI (Préstamos individuales y créditos sobre préstamos globales en la Comunidad, para redes de interés comunitario[1].

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Redes de interés comunitario | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transporte | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| . Ferrocarril | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| . Carretera | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| . Infraestructuras portuarias | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| . Infraestructuras aeroportuarias | 52.8 | 715.7 | 163.2 |
| . Centros intermodales | | 83.1 | 16.4 |
| . Transportes urbanos | | 35.5 | 35.5 |
| Telecomunicaciones | 269.8 | 1368.4 | 817.0 |
| Transporte y distribución de energía | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Conjunto de redes | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transporte | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| . Ferrocarril | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| . Carretera | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| . Infraestructuras portuarias | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| . Infraestructuras aeroportuarias | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| . Centros intermodales | | 83.2 | 16.4 |
| . Transportes urbanos | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| . Otros | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Telecomunicaciones | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transporte y distribución de energía | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total en la Comunidad | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| I A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| I A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| I B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) excluidos 578 millones destinados a dos redes en Yugoeslavia:
- transporte de electricidad: 92 millones
- líneas ferroviarias: 124,3 millones
- autopista: 361,7 millones

Historical Archives of the European Commission

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN DEL CONSEJO SOBRE LAS REDES TRANSEUROPEAS**

**EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,**

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Considerando que el Consejo Europeo (Estrasburgo, diciembre 1989 y Dublín, junio 1990) solicitó que antes de finales de 1990 se adoptaran "Líneas directrices" sobre las redes transeuropeas, y que el Consejo, en su Resolución de 22 de enero de 1990, solicitó a la Comisión que le presentara, dentro del mismo plazo, un programa de trabajo y las correspondientes propuestas de medidas;

Considerando que la creación del espacio sin fronteras y la realización de la libertad de circulación de personas, bienes y servicios exigen redes transeuropeas de transportes, telecomunicaciones, energía y formación profesional, a fin de que el mercado interior pueda tener todos sus efectos positivos;

Considerando que la creación de redes transeuropeas que unan el centro y la periferia de la Comunidad contribuirá a la cohesión económica y social de ésta;

Considerando que las redes transeuropeas también deben diseñarse para lograr un desarrollo armónico de las relaciones de la Comunidad con los países de la AELC y de la Europa central y oriental, y teniendo en cuenta su prolongación hacia los países mediterráneos;

Considerando que el análisis efectuado por la Comisión durante 1990, con la colaboración de los Estados miembros y los agentes económicos, ha mostrado las insuficiencias de las actuales redes y la necesidad de una mayor concertación en el diseño y explotación óptima de las futuras redes;

Considerando que se han delimitado las razones de tales insuficiencias y que es preciso eliminarlas, tomando las medidas adecuadas que proponga la Comisión, en forma de un programa de actuación comunitaria;

Considerando que es preciso que el Consejo adopte este programa;

Considerando que corresponde a la Comisión presentar las propuestas complementarias necesarias para la aplicación del programa;

Considerando que el programa de actuación comunitaria así adoptado debe ser objeto de un informe anual de la Comisión sobre su implantación;

Archivo Histórico de la European Commission

ADOPTA LA PRESENTE RESOLUCIÓN:

1. El Consejo, vista la **valoración efectuada por la Comisión** en su informe, afirma que la realización del espacio sin fronteras interiores, preconizado en el artículo 8 A del Tratado CEE, debe acompañarse de la posibilidad de que ciudadanos, empresas y administraciones puedan contar con redes realmente transeuropeas, es decir, interconectadas e interoperativas, en los ámbitos del transporte, las telecomunicaciones, la energía y la formación profesional.

2. El Consejo considera que las actuales insuficiencias justifican la **aplicación inmediata de un programa de actuación**. Consecuentemente, **adopta el programa propuesto por la Comisión**, que se articula en torno a tres elementos complementarios e indisociables: **proyectos prioritarios**, elegidos por su contribución al funcionamiento del mercado interior y al fortalecimiento de la cohesión económica y social, **medidas generales** para facilitar el surgimiento, realización y explotación óptima de las redes transeuropeas, y **medidas financieras**.

3. Respecto a los **proyectos prioritarios**, sin perjuicio de los trabajos en curso o decididos, el Consejo invita a la Comisión a presentar las propuestas complementarias para la realización de estos proyectos y, desde la perspectiva de la realización del mercado interior, insiste en los **principios siguientes:**

3.1. En el ámbito del **transporte**, el buen funcionamiento del mercado de transportes exige un **enfoque multimodal del conjunto de los modos de transporte** que permita una óptima utilización de las infraestructuras y, con ello, contribuya a una mejor protección del medio ambiente. Invita a la Comisión a proseguir sus trabajos en los distintos sectores señalados en su comunicación.

3.2. En el ámbito de las **telecomunicaciones y servicios telemáticos**, invita a la Comisión a que, **antes de mediados de 1991 y basándose en los actuales programas, en especial INSIS y CADDIA, adopte las iniciativas que le permitan crear redes de servicios telemáticos necesarias para el funcionamiento del mercado interior**, en especial mediante la interconexión de los sistemas de información de las administraciones públicas involucradas. También invita a la Comisión a garantizar que, una vez adoptado, se pondrá en marcha lo antes posible el programa específico de investigación sobre sistemas telemáticos de interés general, para reforzar el rendimiento de las redes de servicios telemáticos.

3.3. En el ámbito **energético**, para lograr la plena realización del mercado interior y con vistas a una Carta Europea de la Energía, invita a la Comisión a estudiar, conjuntamente con las partes interesadas, **la mejor forma de explotación y desarrollo de las redes** a escala continental, para garantizar la utilización óptima de la capacidad de producción y reforzar la seguridad de abastecimiento de la Comunidad;

3.4. En el ámbito de la **formación profesional**, invita a la Comisión a fomentar con los Estados miembros y las partes interesadas, **la interconexión**, entre todos los participantes en la formación profesional, **de las distintas redes existentes**, para lograr efectos multiplicadores en toda la Comunidad y en los demás países europeos.

Historical Archive of the European Commission

4. En cuanto a las **medidas de alcance general**, y siempre respetando el principio de subsidiariedad, el Consejo desea que contribuyan a generar un entorno favorable a la creación de redes transeuropeas por parte de todos los sectores afectados.

4.1. El Consejo estima que deben adoptarse y aplicarse sin demora, o bien la Comisión debe proponer rápidamente, **las medidas reglamentarias necesarias para garantizar la interoperabilidad de las redes y la prestación de servicios transeuropeos enumeradas por la Comisión en el anexo a su Comunicación**

4.2. El Consejo invita a la Comisión, en estrecha colaboración con todas las partes interesadas, a proceder a:

- la elaboración regular, en la forma que resulte adecuada, de **planes generales** para las redes transeuropeas en los ámbitos del transporte, las telecomunicaciones y la energía;

- la elaboración de un **programa anual de normalización europea** necesario para garantizar la interoperabilidad de las redes, cuyo efecto sea impedir la elaboración de nuevas normas nacionales divergentes;

- la **recogida de todos los datos necesarios** para evaluar las necesidades de redes y las dificultades técnicas y financieras que afectan a su creación, en los que se basarían los trabajos antes citados;

- la **elaboración de estudios de viabilidad** que permitan identificar los proyectos de interés europeo;

4.3. El Consejo acoge favorablemente el principio de una **declaración de interés europeo** e invita a la Comisión a que le **presente propuestas** para la instauración de un procedimiento comunitario que permita otorgar tal declaración a determinados proyectos.

5. En lo que respecta a las **medidas financieras**, el Consejo considera que los proyectos deben ser rentables y recuerda su deseo de **fomentar prioritariamente la financiación privada**, creando las condiciones más adecuadas para el surgimiento, realización y explotación de redes transeuropeas. No obstante, considera que **es indispensable una intervención pública** en algunos casos, bien definidos por la Comisión. Tales intervenciones comunitarias tienen un carácter suplementario, lo cual no impide que la Comisión conceda, ajustándose a las disponibilidades presupuestarias y respetando las previsiones financieras, **una financiación prioritaria a las redes transeuropeas.** En la elaboración de las nuevas previsiones financieras para el período posterior a 1992 **podría fortalecerse este carácter prioritario.**

**6. Por último, invita a la Comisión a que presente:**

6.1. En 1991, las propuestas adecuadas que permitan satisfacer las anteriores exigencias;

6.2. Anualmente, un informe sobre la implantación de las redes transeuropeas.

Archive of the European Commission

Clasificación alfabética de abreviaturas, siglas y otras expresiones que aparecen en el informe

| | |
|---|---|
| AECMA | Asociación Europea de Constructores de Material Aerospacial |
| AELC | Asociación Europea de Libre Cambio |
| AIM | Acción comunitaria en el campo de la tecnología de la información y de las telecomunicaciones aplicadas a la asistencia sanitaria - Informática Avanzada en Medicina |
| ANIMO | Sistema de control del desplazamiento de animales |
| ASB | Organismo de normalización asociado |
| ATLAS | Control Tráfico Aéreo. Sistema aire/tierra |
| BC-NET | Red de Cooperación Empresarial |
| BEI | Banco Europeo de Inversiones |
| CADDIA | Cooperación de la automatización de datos y documentación en las importaciones/exportaciones y la agricultura |
| CEAC | Comisión Europea Aviación Civil |
| CECA | Comunidad Europea del Carbón y del Acero |
| CEDEFOP | Centro Europeo para el Desarrollo de la Formación Profesional |
| CEPT | Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones |
| CLCA | Comité de Coordinación de la Industria del Automóvil |
| CORRIDOR | Sistema de gestión de tráfico urbano |
| CSCE | Conferencia de Seguridad y Cooperación en Europa |
| DECT | Teléfono Digital Europeo Inalámbrico |
| DELTA | Desarrollo del aprendizaje mediante avances técnicos |
| DRIVE | Infraestructura de información para la seguridad del tráfico por carretera |
| EDI | Intercambio Electrónico de Datos |

Historical Archives of the European Commission

| | |
|---|---|
| EDIFACT | Intercambio Electrónico de Datos para la Administración, el Comercio y el Transporte |
| ENS | Sistema nervioso europeo |
| ERASMUS | Programa de actuación de la Comunidad Europea en materia de movilidad de los estudiantes universitarios |
| ERMES | Radiobúsqueda pública terrestre paneuropea en la Comunidad |
| ERT | Mesa Redonda Industriales Europeos |
| ETSI | Instituto Europeo de Normalización de las Telecomunicaciones |
| EUREKA | Agencia Europea de Coordinación de la Investigación |
| EUROCONTROL | Agencia Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea |
| EUROFORM | Programa de Iniciativa Comunitaria (Fondo Social) de formación profesional |
| EUROTECNET | Red comunitaria de proyectos de demostración en el ámbito de la formación profesional y las nuevas tecnologías de la información |
| EURYCLEE | Red de centros nacionales de información sobre nuevas tecnologías de la información y la educación en los Estados miembros de la Comunidad Europea |
| EURYDICE | Red comunitaria de información sobre educación |
| FEDER | Fondo Europeo de Desarrollo Regional |
| FIEC | Federación Internacional Europea de la Construcción |
| FORCE | Programa de acción comunitaria para el desarrollo de la formación profesional continua |
| FYSAN | Sistema de Control Fitosanitario |
| GSM | Grupo Especial de Telefonía Movil |
| IMPACT | Proyectos piloto/de demostración orientados al desarrollo de un mercado comunitario de los servicios de información |
| INSIS | Sistema comunitario interinstitucional de servicios integrados de información |
| INTERREG | Programa de Iniciativa Comunitaria (FEDER, FSE, FEOGA orientación) en regiones transfronterizas |
| LINGUA | Programa para promover el conocimiento de lenguas extranjeras en la Comunidad Europea |
| METRAN | Red Europea de Transmisión |
| ORA | Oferta de Red Abierta |

Historical Archives of the European Commission

| | |
|---|---|
| PETRA | Programa para la formación profesional y la preparación de los jóvenes a la vida activa |
| PHARE | Polonia-Hungría: ayuda para la reconstrucción económica |
| PHARE | Proyecto EUROCONTROL de enlace de sistemas de control en tierra y a bordo |
| PMID | Programa marco de investigación y desarrollo |
| POLIS | Fomento de líneas operativas de servicios integrados (informática aplicada al transporte urbano) |
| PROMETHEUS | Programa para un sistema europeo de tráfico de extrema eficacia y seguridad |
| RACE | Investigación y Desarrollo sobre Tecnologías Avanzadas de las Comunicaciones en Europa |
| RDSI | Red Digital de Servicios Integrados |
| REGEN | Programa de Iniciativa Comunitaria (FEDER) sobre Interconexiones Energéticas |
| SCENT | System Customs Enforcement Network |
| SCIENCE | Plan de Fomento de la Cooperación Internacional y de los intercambios necesarios para los investigadores Europeos |
| SHIFT | Sistema de Control Sanitario de las Importaciones Procedentes de Terceros Países en Puestos Fronterizos de Inspección |
| SIS | Sistema de Información Schengen |
| STAR | Programa comunitario de desarrollo de las regiones menos favorecidas en la Comunidad para un mejor acceso a los servicios avanzados de telecomunicaciones |
| TARIC | Arancel integrado comunitario |
| TEDIS | Transferencia electrónica de datos comerciales a través de las redes de comunicación |
| TELEMATIQUE | Programa de Iniciativa Comunitaria (FEDER) relativo al acceso a los Servicios Avanzados de Telecomunicaciones |
| UNICE | Unión de Industrias de la Comunidad Europea |
| VSAT | Very Small Aperture Terminals (satélites) |

Historical Archives of the European Commission

ISSN 0257-9545

COM(90) 585 final

# DOCUMENTOS

**ES** **15**

Historical Archives of the European Commission

N° de catálogo : CB-CO-90-661 ES C
ISBN 92-77-67651-5

| | | |
|---|---|---|
| PRECIO DE VENTA | hasta 30 páginas: 3,50 ECU | por cada 10 páginas más: 1,25 ECU |

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo

# COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM (90) 585 final

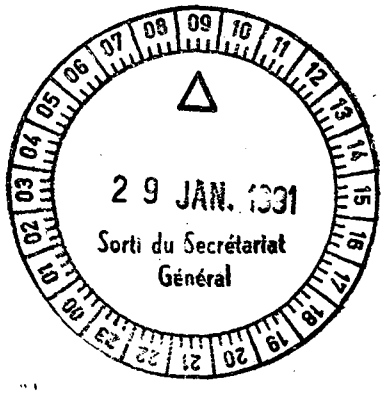
Bruxelas, 23 de Janeiro de 1991

## A CAMINHO DAS REDES TRANSEUROPEIAS

## PARA UM PROGRAMA DE ACÇÃO COMUNITÁRIO

Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento

Historical Archives of the European Commission



# ÍNDICE


Páginas

Introdução ..... 4

**1. BASE DOS TRABALHOS ..... 5**

1.1 Mandato confiado à Comissão pelo Conselho..... 5
1.2 Aplicação da Resolução do Conselho ..... 7

**2. CONTRIBUIÇÃO DO QUADRO COMUNITÁRIO..... 8**

2.1 A realização de um espaço sem fronteiras internas gera uma procura urgente em termos de redes transeuropeias..... 8
2.2 Problemas atinentes à repartição das responsabilidades..... 9
2.3 Contribuição da Comunidade..... 10

**3. DIMENSÃO GEOGRÁFICA E CONTEÚDO DAS REDES TRANSEUROPEIAS..... 12**

3.1 A dimensão geográfica..... 12
3.2 O conteúdo..... 13

**4. A DIMENSÃO AMBIENTAL DAS INFRA-ESTRUTURAS FÍSICAS..... 15**

**5. OS OBSTÁCULOS À CRIAÇÃO DAS REDES TRANSEUROPEIAS..... 17**

5.1 As dificuldades da interoperabilidade transfronteiras..... 17
5.2 O enquadramento regulamentar..... 20
5.3 A dimensão concorrencial..... 22
5.4 A falta de visão global à escala europeia da evolução da procura e das redes correspondentes..... 24


Historical Archive of the European Commission

5.5 O alcance dos problemas de financiamento..... 26

**6. OS ELEMENTOS DE UM PROGRAMA DE ACÇÃO COMUNITÁRIO..... 30**

6.1 Projectos prioritários por domínio de aplicação..... 30
6.2 Medidas tendentes a acelerar a emergência de redes transeuropeias..... 45
6.3 As intervenções financeiras potenciais da Comunidade..... 51

Anexo 1 : Elaboração do quadro regulamentar..... 54
Anexo 2 : Intervenções FEDER..... 57
Anexo 3 : Intervenções BEI..... 58

Projecto de Resolução do Conselho..... 59

Glossário..... 64

Historical Archives of the European Commission

# A CAMINHO DAS REDES TRANSEUROPEIAS
# PARA UM PROGRAMA DE ACÇÃO COMUNITÁRIO

## INTRODUÇÃO

O Mercado Interno, cuja conclusão se encontra bem encaminhada com base nas orientações do Livro Branco de Junho de 1985 e nas disposições do Acto único, produzirá todos os seus efeitos económicos e sociais se a livre circulação dos bens, dos serviços, dos capitais e das pessoas num espaço sem fronteiras internas se puder basear em redes (infra-estruturas físicas, serviços e regulamentações) verdadeiramente transeuropeias.

Esta exigência é especialmente acentuada em **quatro domínios: os transportes, as telecomunicações, a energia e a formação profissional.** Os trabalhos preparatórios realizados em colaboração com os Estados-membros ao longo de 1990 confirmaram amplamente a acuidade do problema da insuficiência de redes transeuropeias. A consulta dos meios económicos interessados, efectuada em Outubro último, teria sido, por si só, suficiente para dissipar quaisquer dúvidas sobre este ponto: existe unanimidade quanto ao facto de os benefícios do grande mercado dependerem tanto de um enquadramento regulamentar favorável, como da disponibilidade de infra-estruturas e de serviços que assegurem efectivamente a livre circulação.

A Comissão apresentou já ao Conselho um relatório intercalar em Julho de 1990[1]. **A Comissão encontra-se actualmente em condições de apresentar uma Comunicação, sob forma de um programa de acção comunitário para a realização de redes transeuropeias de infra-estruturas.**

---

(1) COM(90)310 de 19.7.1990.

Historical Archives of the European Commission

Esta Comunicação responde aos desejos expressos pelo Conselho Europeu (reuniões de Estrasburgo em Dezembro de 1989 e de Dublim em Junho de 1990), bem como à Resolução do Conselho de 22 de Janeiro de 1990[2].

Após ter exposto (i) as razões pelas quais a emergência das redes transeuropeias se revela uma exigência prioritária, (ii) os critérios que demonstram as insuficiências a nível de infra-estruturas, (iii) a importância da dimensão ambiental, (iv) os principais obstáculos à emergência das redes transeuropeias e (v) a natureza das restrições de ordem financeira, a Comunicação propõe:

- um programa de acções que tem por objectivo a realização de projectos ou de redes, a adopção de linhas orientadoras em matéria de financiamento, bem como uma série de medidas de âmbito geral destinadas a acelerar a emergência das redes transeuropeias;

- um projecto de resolução do Conselho relativa à adopção do programa de acções.

## 1. BASE DOS TRABALHOS

### 1.1 Mandato confiado à Comissão pelo Conselho

A ideia de uma reflexão urgente sobre um programa de acções prioritário foi já evocada por várias vezes a nível das instâncias comunitárias.

---

(2) JO nº C 27 de 6.2.1990.

Historical Archives of the European Commission

1.1.1. Na sequência das reflexões desenvolvidas a nível ministerial no segundo semestre de 1989, o **Conselho Europeu (Dezembro de 1989 e Junho de 1990)** acentuou a importância que atribuía à questão das redes de interesse europeu, organizando o seguimento dos trabalhos do seguinte modo:

> **"Deve ser dada uma prioridade especial ao desenvolvimento e à interligação das redes transeuropeias, nomeadamente no domínio do controlo aéreo, da ligação das principais aglomerações da Comunidade através de redes de telecomunicações de bandas largas, das ligações terrestres mais eficazes e da distribuição de energia. O Conselho Europeu convida a Comissão a propor as medidas adequadas tendo em conta a possibilidade de alargar estas acções ao conjunto da Comunidade, concedendo uma atenção especial às situações periféricas no contexto da coesão económica e social."**
>
> Estas conclusões foram recordadas em 26 de Junho de 1990 pelo Conselho Europeu de Dublim que solicitou que **"fossem adoptadas linhas orientadoras até ao final do ano".**

1.1.2. **A Comissão** adoptou, **em Dezembro de 1989,** uma Comunicação intitulada "A caminho das redes transeuropeias: objectivos e aplicações possíveis" (3). Esta Comunicação acentuava os problemas de adaptação das infra-estruturas à emergência da nova dimensão do mercado comunitário, considerando que **"deveria ser dada uma prioridade especial ao desenvolvimento de redes transeuropeias nomeadamente no domínio dos transportes, da energia, das telecomunicações e da formação, velando pela interoperabilidade e interligação."**

1.1.3. Com base nas conclusões do Conselho Europeu, bem como na Comunicação da Comissão, o **Conselho** (Janeiro de 1990) convidou esta a apresentar-lhe, relativamente aos quatro domínios propostos pela Comissão:

---

(3) COM(89)643 de 18.12.1989.

Historical Archives of the European Commission

**"antes do final de 1990, um programa de trabalho e propostas de medidas adequadas, tomando em consideração a possibilidade de alargar estas acções ao conjunto da Comunidade e sem prejuízo da distribuição do trabalho entre as diferentes formações do Conselho. ...A Comissão apresentará um primeiro relatório intercalar durante o primeiro semestre de 1990."**

## 1.2. Aplicação da Resolução do Conselho

**Ao longo de 1990, a Comissão baseou-se em três fontes de informação e de reacção, nomeadamente com base no Relatório intercalar de Julho de 1990, para proceder à avaliação das necessidades em termos de infra-estruturas nos quatro domínios de aplicação:**

- **os Estados-membros**, através de um grupo de reflexão composto pelos seus representantes, cuja criação havia sido solicitada pelo Conselho. Este grupo reuniu-se seis vezes por iniciativa da Comissão. Os coordenadores nacionais apoiaram a maior parte das vezes a sua participação com contribuições escritas que se revelaram de grande utilidade para o avanço dos trabalhos e para a identificação das prioridades (em especial a França, o Reino Unido, a Espanha, a Grécia, Portugal, a Irlanda, os Países Baixos e a Dinamarca);

- **os círculos económicos interessados**, ou seja, principalmente as organizações europeias mais representativas da indústria e dos serviços implicados nas redes transeuropeias na qualidade de utilizadores ou de fornecedores de bens ou de serviços. Esta consulta realizou-se ao longo do ano e por ocasião de uma audição formal, realizada em 8 de Outubro de 1990, em presença dos serviços da Comissão e dos coordenadores nacionais;

Historical Archives of the European Commission

- **os trabalhos efectuados nas instâncias comunitárias especializadas,** relativos à criação ou à melhoria das redes transeuropeias; estes compreendem os trabalhos já decididos ou em curso no Conselho nos diferentes domínios em causa, a fim de melhor ter em consideração as acções iniciadas ou em vias de o serem e de evitar qualquer duplicação.

## 2. A CONTRIBUIÇÃO DO QUADRO COMUNITÁRIO

**A avaliação das infra-estruturas na perspectiva do espaço sem fronteiras conduz inevitavelmente ao reconhecimento da necessidade de ter em conta as necessidades deste mercado em matéria de redes. A avaliação comunitária destas necessidades não pode consistir numa mera adição das necessidades nacionais estimadas em bases nacionais. No respeito do princípio da subsidiariedade que deve permitir identificar a mais-valia comunitária, esta verificação deve conduzir todos os intervenientes em causa a integrarem a dimensão comunitária na concepção e na realização das infra-estruturas e dos serviços. Esta oferece com efeito inúmeras vantagens que podem favorecer a sua emergência. Esta verificação converge com as orientações identificadas no documento preliminar "Europa 2000: as perspectivas de desenvolvimento do território comunitário"(4)** que sublinha o aumento das pressões num espaço europeu compartimentado e frágil e a necessidade de constituir um quadro de referência coerente "que forneça uma informação sobre o que se passa no conjunto da Comunidade".

### 2.1. A realização de um espaço sem fronteiras internas gera uma procura urgente em termos de redes transeuropeias

O Livro Branco de Junho de 1985 baseava-se na realização das quatro liberdades fundamentais para propor uma abordagem global e equilibrada em todos os sectores em questão. Reconhece-se actualmente que os **efeitos económicos da aplicação efectiva destas liberdades dependem em grande medida da existência de redes que facilitem as comunicações e que aproximem, em termos de prazos e de distâncias, o espaço comunitário numa perspectiva de coesão.** Uma ligação

---

(4) Com(90)544 de 16.11.1990.

Historical Archive of the European Commission

mais estreita entre todos os componentes do espaço comunitário permitir-lhes-á participar o mais completamente possível na nova dimensão comunitária e nos benefícios que se espera decorrerem da supressão das fronteiras.

Cinco razões vêm reforçar a necessidade de se dispor de tais redes :

- o aumento previsível e já em parte verificado das trocas comerciais intracomunitárias sem entraves físicos, técnicos e em breve fiscais **(efeito de volume)**;

- a necessidade de interligar as infra-estruturas e os serviços existentes de modo a fazê-los corresponder à nova dimensão do mercado **(exigência de interoperabilidade)**;

- a importância de tomar em consideração a dimensão comunitária na concepção e desenvolvimento das redes futuras **(efeito de dimensão)**;

- a exigência acrescida de uma qualidade de serviços adequada para o conjunto do espaço europeu **(exigência de qualidade)**;

- a necessidade de aproximar todos os componentes do espaço comunitário **(efeito de coesão)**.

Historical Archives of the European Commission

## 2.2. Problemas atinentes à repartição das responsabilidades

### 2.2.1 Papel dos Poderes Públicos

A planificação e o desenvolvimento das infra-estruturas e dos serviços eram tradicionalmente encarados numa base nacional ou regional por razões históricas de partilha de competências. Resulta deste facto uma fragmentação das redes se as examinarmos de um ponto de vista comunitário. A nova dimensão do mercado interno obriga a perspectivar estas redes no contexto mais vasto da Comunidade, e mesmo, do continente europeu. A indispensável integração das redes neste novo contexto exige que cada nível de decisão (local, regional,

nacional, comunitário, etc.) tome em consideração os outros níveis, quando a natureza dos projectos o justificar. **Isto deve conduzir a uma concertação acrescida entre os autores das decisões de diferentes níveis políticos.** Devem procurar-se as instâncias adequadas para optimizar esta concertação, tornando-a o mais operacional possível.

### 2.2.2. Responsabilidade dos operadores económicos

Se as entidades públicas desempenham um papel importante na criação das redes e frequentemente na sua realização, em especial no domínio dos transportes e da formação, o papel dos agentes económicos reveste-se de uma importância crescente no lançamento e na realização de novos projectos. A diversificação crescente da oferta, consequência do desenvolvimento tecnológico, tem como consequência um interesse acrescido por parte dos operadores económicos. Este interesse encontra-se, todavia, estreitamente associado ao desenvolvimento dos mercados correspondentes, implicando, por conseguinte, uma maior participação por parte dos utilizadores. O desenvolvimento da noção de "serviços encargos", por força da qual o utilizador está disposto a pagar pelo serviço de qualidade que recebe, deveria ainda acentuar esta tendência, facilitando o financiamento privado das redes.

Por outras palavras, **a emergência de redes transeuropeias depende tanto das iniciativas dos operadores económicos independentes como da acção dos poderes públicos. Isto traduz-se também frequentemente numa parceria entre ambos.**

Historical Archives of the European Commission

## 2.3. A contribuição da Comunidade

**A consideração num quadro comunitário da problemática das redes proporciona várias vantagens determinantes.** Estas parecem actualmente, tal como a consulta dos operadores económicos o demonstrou, insuficientemente exploradas. A Comunidade pode com efeito :

- facilitar, graças a uma visão global, a identificação do interesse comunitário dos projectos existentes ou dos projectos previstos;

- estimular a utilização optimizada das redes existentes;

- promover a adopção de normas que garantam a interoperabilidades das redes;

- incentivar a apresentação conjunta de projectos transnacionais;

- encorajar a produção de planos directores no contexto de uma estratégia a médio e a longo prazo de desenvolvimento de redes e de optimização da utilização do espaço europeu;

- favorecer uma melhor tomada em consideração do equilíbrio necessário entre o centro e a periferia da Comunidade, no contexto da coesão económica e social;

- valorizar o impacte económico das redes nas regiões atravessadas;

- introduzir na análise da rentabilidade dos projectos o interesse desses projectos para o conjunto da Comunidade;

- oferecer um quadro de coordenação para as estatísticas necessárias para a avaliação das necessidades em termos de redes;

- facilitar a perspectivação das redes comunitárias à escala do continente europeu, nomeadamente com os países da AECL e da Europa de Leste, bem como o seu prolongamento em direcção aos países terceiros e mediterrânicos;

- promover sinergias novas entre regiões de Estados diferentes e entre sectores industriais diversos;

- apoiar ou completar o financiamento de projectos de interesse comunitário com a ajuda dos instrumentos à sua disposição.

Historical Archives of the European Commission

## 3. DIMENSÃO GEOGRÁFICA E CONTEÚDO DAS REDES TRANSEUROPEIAS

### 3.1. A dimensão geográfica

A primeira prioridade consiste em colocar as redes da Comunidade em situação de responderem ao rápido crescimento das trocas comerciais intracomunitárias que resultará - e resulta já - da realização do mercado interno. **Essa prioridade deve referir-se primeiramente às infra-estruturas situadas no território da Comunidade.** Deve deste modo contribuir para um **melhor equilíbrio entre o centro e a periferia,** fazendo com que as regiões periféricas aproveitem as vantagens do mercado interno. Uma rede mais alargada e melhor distribuída terá um efeito de coesão, tão benéfico para as regiões periféricas como para as regiões centrais da Comunidade.

No entanto, a problemática das redes transeuropeias não pode limitar-se ao território da Comunidade. **O imperativo de integração do conjunto do continente europeu deve ser tomado em consideração:**

- a extensão dos princípios de livre circulação **aos países membros da AECL,** em negociação, impõe uma dimensão suplementar aos projectos de redes comunitárias. Deste ponto de vista, os problemas agudos de **trânsito com a Áustria e a Suíça,** nos sectores dos transportes e da energia, exigem uma atenção ainda mais prioritária.

- a evolução recente nos países da **Europa Central e de Leste** que se traduzem por acordos cada vez mais ambiciosos, justificam que as enormes necessidades em termos de infra-estruturas e de serviços destes países sejam satisfeitas numa perspectiva de integração com a Comunidade e com os países da AECL. As recentes orientações da Comissão relativamente ao projecto de "Carta Europeia da Energia" iniciado pelo memorando do Primeiro Ministro dos Países Baixos, por ocasião do Conselho Europeu de Dublim e pormenorizado durante a recente Cimeira de Paris do CSCE insere-se neste contexto. Além disso, a situação da Jugoslávia reveste-se de uma importância especial para o trânsito, em matéria de transportes e de energia.

Historical Archives of the European Commission

Além disso, o desenvolvimento das relações com os **países terceiros mediterrânicos** deveria traduzir-se na procura de uma maior interoperabilidade das redes, nomeadamente no domínio da energia e das telecomunicações.

### 3.2. O conteúdo das redes transeuropeias

Vários aspectos importantes das redes deveriam ser objecto de uma maior atenção por parte da Comunidade, tomando em consideração todos os equipamentos de uma rede: os equipamentos de transmissão - os arcos - e de comutação - os nós -, as instalações terminais, os serviços criados com base nesta infra-estrutura e o enquadramento regulamentar. As insuficiências detectadas no decurso dos trabalhos revelam que o **desenvolvimento das redes transeuropeias** deve efectuar-se em **quatro direcções principais**.

#### 3.2.1. Desenvolver a exploração transeuropeia das redes existentes

As redes nacionais existentes não foram desenvolvidas numa perspectiva de trocas importantes entre os Estados-membros, conduzindo por um lado a interligações insuficientes e, por outro, a regulamentações restritivas na matéria.

- o desenvolvimento das trocas comerciais intracomunitárias exige, por conseguinte, a **criação dos elos actualmente inexistentes nas redes e a supressão dos nós de estrangulamento**. A acção a empreender deve consistir na interligação das redes existentes ou em elaborar novas redes.

- A exploração optimizada destas redes exige a **supressão das regulamentações nacionais inibidoras** e, quando necessário, a criação de uma regulamentação harmonizada.

Historical Archives of the European Commission

* A heterogeneidade histórica do tecido económico da Comunidade deve ser compensada pela procura de uma **implantação coerente ou mais completa das redes no conjunto do território comunitário.** É o que acontece nomeadamente nos domínios do gás, de certos modos de transporte (auto-estradas, caminhos-de-ferro) e dos serviços de telecomunicações.

### 3.2.2. Conceber as redes do futuro

Os desenvolvimentos tecnológicos e a crescente internacionalização das trocas comerciais devem **conduzir a Comunidade e os seus Estados-membros à previsão, de forma coordenada e concertada, das redes do futuro, em todos os domínios de aplicação.** Isto acontece tanto a nível das ligações ferroviárias a grande velocidade e das ligações entre transportes marítimos e transportes terrestres como a nível das ligações de banda larga, do controlo aéreo, das trocas de energia e da formação. O desenvolvimento das interligações com os países da Europa Central e de Leste incluem-se nesta mesma concepção.

### 3.2.3. Criar os nós de comunicações

Os nós das redes transeuropeias revestem-se de uma importância que, actualmente, não é ainda substituída no contexto europeu. **A importância dos nós de comunicação para as redes de transportes de pessoas e de mercadorias** parece cada vez mais primordial, se considerarmos as futuras ligações ferroviárias a grande velocidade entre as grandes cidades da Europa (redes urbanas) e o desenvolvimento do transporte combinado entre diversos meios de transporte (terminais).

### 3.2.4. Promover os serviços destinados ao utilizador final

As infra-estruturas, enquanto tal, só têm sentido se permitirem oferecer um serviço **Os serviços oferecidos pelas redes devem igualmente ser transeuropeus e tomar em consideração pelo menos as necessidades dos utilizadores.** Isto pode

Historical Archives of the European Commission

traduzir-se na necessidade de um quadro de gestão adaptado a esta dimensão ou na criação de serviços específicos (por exemplo, sistemas de reserva, sistemas de facturação dos serviços, tarificação, adaptação linguística, bolsas de trocas de energia).

## 4. A DIMENSÃO AMBIENTAL DAS INFRA-ESTRUTURAS FÍSICAS

Enquanto tal, as infra-estruturas associadas às redes transeuropeias não colocam problemas diferentes dos que encontramos aquando da concepção e da realização de qualquer estrutura física, em especial, nos domínios dos transportes e da energia. **Trata-se principalmente de uma responsabilidade dos Estados-membros e das suas subdivisões territoriais, ainda que a protecção do ambiente constitua uma componente das outras políticas da Comunidade.**

No respeito da repartição das responsabilidades neste domínio, a **Comunidade pode fixar princípios gerais a serem seguidos pelos Estados-membros** e pode realizar reflexões aprofundadas:

* Foi fixado um **quadro geral comunitário a fim de assegurar a tomada em consideração do meio natural nos projectos de infra-estruturas nacionais e regionais** pela Directiva 85/337/CEE do Conselho [5] que prevê a avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos ou privados no ambiente. (Esta directiva poderia ser proximamente alargada às políticas, programas e projectos, tais como os programas de desenvolvimento regional, os programas económicos e os projectos de planeamento do território propostos pelas autoridades públicas).

* A Comissão realizou recentemente reflexões aprofundadas sobre o ambiente e os transportes devido às opções a tomar entre as perturbações causadas pelo congestionamento do tráfego e a realização de uma infra-estrutura destinada a resolver essas perturbações mas que, simultaneamente, pode

---

(5) JO nº L 175 de 5.7.1985

Historical Archives of the European Commission

colocar sérios problemas de coabitação com outras funções da vida social (habitat, trabalho) e causar prejuízos ao ambiente estabelecido e natural. Mais fundamentalmente, a protecção do ambiente implica que a escolha entre os modos bem como entre os diferentes sistemas possíveis para a organização dos transportes dê resposta a novos critérios. Neste contexto, a Comissão prevê **estabelecer um plano director de infra-estrutura multimodal a longo prazo** (que permitam passar de um modo de transporte a um outro sem dificuldades técnicas) e criar uma rede de observação e de difusão das iniciativas realizadas pelas cidades em matéria de controlo dos transportes e de gestão dos espaços urbanos.

* No que diz respeito à **energia** são principalmente as **interligações eléctricas** que suscitam as principais necessidades de inserção no ambiente. O paradoxo reside, no entanto, no facto das linhas eléctricas aéreas constituírem um inconveniente visual cada vez mais inaceitável, enquanto o desenvolvimento de linhas de interligação constitui o melhor meio de utilizar de forma optimizada as capacidades de produção existentes e de redução de emissões atmosféricas poluentes para o ambiente. Trata-se pois de optar pelas soluções mais eficazes que apresentem um menor impacte no ambiente. Esta opção deverá ser melhor explicada.

* **A abordagem proposta para as redes transeuropeias de transporte e de energia deve constituir em si uma contribuição importante para a protecção do ambiente**. Com efeito, ao favorecer uma abordagem integrada dos diferentes modos de transporte e das interligações energéticas à escala comunitária, esta abordagem orienta as escolhas políticas no sentido de uma exploração optimizada das infra-estruturas disponíveis no território comunitário.

Historical Archives of the European Commission

## 5. OS OBSTÁCULOS À CRIAÇÃO DAS REDES TRANSEUROPEIAS

**Cinco tipos de obstáculos conjugam-se para explicar a actual situação de insuficiência, se não de inexistência, das redes transeuropeias.** Na falta de uma acção política vigorosa e concertada, nada permite prever uma reabsorção automática destes obstáculos, que dizem principalmente respeito a problemas de interoperabilidade, a um enquadrammento regulamentar insatisfatório, a restrições ligadas à dimensão concorrencial e a uma ausência muito generalizada de visão global à escala comuntária das infra-estruturas, reforçada por uma insuficiência de estatísticas elaboradas em bases comuns. E se é certo que não está provada a existência de uma restrição associada ao volume de financiamento, os efeitos combinados dos obstáculos identificados tendem a complicar as soluções a encontrar para o financiamento das redes transeuropeias.

### 5.1. As dificuldades de interoperabilidade transfronteira

Os trabalhos realizados nos sectores das telecomunicações e dos transportes revelam que a **fragmentação das redes e a sua forma de gestão decalcada de um modelo nacional criam obstáculos à prestação transfronteira de serviços.**

A ausência de interoperabilidade entre as diferentes redes criadas pelos Estados-membros conduzem à impossibilidade de as fazer coincidir para além das fronteiras e de as fazer funcionar simultanea ou consecutivamente para que ofereçam um serviço coerente, satisfatório e de custo razoável para o utilizador. Estas dificuldades afectam tanto os equipamentos e as instalações como os serviços oferecidos.

O utilizador que pretender recorrer às infra-estruturas de vários países para oferecer serviços confrontar-se-á com uma multiplicidade de agentes e com uma tarificação baseada em parâmetros diferentes.

Historical Archives of the European Commission

Em matéria de **telecomunicações**, os principais obstáculos são de natureza administrativa e principalmente tarifária. Neste domínio específico, a Comissão fixou-se o objectivo de levar os operadores a orientarem as suas tarifas com base nos custos reais, o que deve nomeadamente permitir reduzir o preço a pagar para atravessar as fronteiras internas da Comunidade. A Comissão tenciona publicar durante o primeiro semestre de 1991 uma comunicação sobre as questões tarifárias, que proporá um certo número de recomendações destinadas a acelerar esta evolução.

A **insuficiência de serviços telemáticos pan-europeus** parece particularmente acentuada na perspectiva do mercado interno, quando se trata de serviços tão elementares como o correio electrónico ou o videotexto.

Foram já tomadas medidas, na sequência do **Livro Verde da Comissão sobre as telecomunicações**, no sentido de fixar as exigências essenciais às quais as redes devem responder, nomeadamente a directiva sobre o fornecimento de uma rede aberta das telecomunicações (ONP) (6), e de assegurar a nível europeu a aplicação de um programa de normalização através de um organismo criado para o efeito, o ETSI.

Um novo **Livro Verde**, recentemente adoptado pela Comissão em matéria de **comunicações por satélite** (7), analisa mais especialmente as medidas a tomar para garantir a interoperabilidade das redes de telecomunicações por satélite (VSAT).

Em certos domínios como o **videotexto**, as aplicações transfronteiras defrontam-se não apenas com a coexistência de normas técnicas diferentes, mas principalmente com disposições administrativas e regulamentares nacionais cuja incompatibilidade impede o desenvolvimento destas aplicações.

---

(6) JO nº L 192 de 24.7.1990.
(7) COM(90)490 de 20.11.1990.

Historical Archives of the European Commission

**No que diz respeito às radiocomunicações com os móveis**, em que a incompatibilidade das opções técnicas nacionais impõe ao utilizador a aquisição tanto de equipamentos terminais diferentes como de serviços nacionais, a elaboração de normas harmonizadas, actualmente em curso, deverá ser acompanhada de uma aplicação efectiva através de novos investimentos. As datas de introdução desses serviços pan-europeus são: 1991 no que diz respeito radiotelefonia móvel, final de 1992 no que diz respeito à transmissão móvel de mensagens por rádio e no que diz respeito ao telefone sem fio.

Coloca-se igualmente a questão de saber se os **trabalhos de normalização** adquiriram um ritmo suficiente para assegurar a compatibilidade das redes de telecomunicações da Comunidade num prazo razoável relativamente à realização do mercado interno. Esta questão levanta o problema da disponibilidade a nível da Comunidade da peritagem necessária.

Em matéria de **transportes**, os trabalhos realizados sobre a compatibilidade técnica no **sector ferroviário**, por ocasião dos trabalhos sobre as ligações a grande velocidade, puseram em evidência a amplitude da tarefa face a uma multiplicação de especificações técnicas nacionais. Representam relativamente a este ponto o exemplo típico das situações a evitar. A única solução imediatamente acessível consiste na justaposição de sistemas diferentes, o que comporta uma extrema complexidade de esquemas eléctrico e electrónico e das restrições importantes de peso e de volume. A realização deste "mouton à cinq pattes" traduz-se em custos proibitivos, em prolongamentos de prazos e numa perda de eficácia que só poderão comprometer a capacidade concorrencial do caminho-de-ferro na Europa.

Afigura-se de qualquer modo urgente que a Comunidade ponha cobro aos desenvolvimentos nacionais que se verificam actualmente e lance um programa ambicioso de normalização a fim de garantir num prazo razoável a compatibilidade das infra-estruturas e dos equipamentos.

Historical Archive of the European Commission

São previsíveis situações similares no sector dos **transportes combinados** que serão objecto de trabalhos análogos aos realizados relativamente às ligações a grande velocidade durante o ano de 1991.

No domínio do **controlo do tráfego aéreo,** a Europa possui 22 sistemas tecnicamente incompatíveis que mantêm deste modo fronteiras aéreas inconciliáveis com o espaço sem fronteiras previsto no Acto Único Europeu.

Seria pois desejável **criar um programa de normalização técnica que implicaria todas as partes interessadas nestas infra-estruturas**. Deveria nomeadamente ter por efeito impedir a elaboração de novas normas nacionais e de promover a abordagem europeia. É aliás neste sentido que foi elaborado o recente Livro Verde da Comissão sobre a normalização europeia(8).

**A gestão de um grande número de redes não toma em consideração as necessidades nem o conforto do utilizador,** conduzindo a situações diversas, tal como o duplo controlo dos documentos de viagem nas linhas ferroviárias internacionais, a ausência de sistemas integrados de reserva ou uma limitação de escolha.

**5.2. O enquadramento regulamentar**

Devem ser mencionados aqui dois aspectos importantes: por um lado, as regulamentações que favorecem a liberdade de circulação e a melhor utilização das redes e, por outro, as que tornam a criação das redes mais difícil ou mais onerosa.

---

(8) COM(90)456 de 8.10.1990.

Historical Archives of the European Commission

* Por um lado, as **regras nacionais** afectam a livre circulação das mercadorias, a liberdade de estabelecimento e a liberdade da prestação de serviços na Comunidade. Foram acentuadas no Livro Branco da Comissão, em Junho de 1985, tendo sido objecto de medidas propostas pela Comissão para liberalizar estes sectores.

Estas medidas dizem respeito quer a todos os modos de transporte (aéreo, rodoviário, marítimo, vias navegáveis, combinado) quer às telecomunicações e à energia (direito de trânsito para a electricidade e para o gás).

Foi já adoptado pelo Conselho um grande número das medidas necessárias, estando a sua aplicação em curso. Outras encontram-se ainda em discussão no Conselho e deverão ser decididas o mais rapidamente possível (ver secção 6.2.2 infra, página 46).

* Por outro lado, a criação de redes transeuropeias defronta com **dificuldades de natureza jurídica, administrativa e fiscal** consideráveis, devido às diferentes disposições nacionais que lhes são aplicáveis.

**O exemplo do** Eurotunnel é especialmente ilustrativo; a estrutura jurídica prevista pelo Tratado franco-britânico pressupõe uma dupla concessão, uma de direito francês para a parte do túnel situada em território francês e outra de direito inglês para a parte que se situa em território inglês. Esta estrutura pressupõe de facto a duplicação de todos os processos, que são conduzidos por empresas diferentes em cada um dos dois países, não apenas no que diz respeito à construção e à exploração do túnel, mas igualmente a todas as operações financeiras necessárias, como por exemplo o recente aumento de capital das duas sociedades, a Eurotunnel SA e a Eurotunnel PLC. Os custos que daí resultam em termos de actividades administrativas, de prazos, de processos a apresentar, de disparidades fiscais, etc. é bem evidente.

Historical Archives of the European Commission

Na ausência de uma estrutura europeia, tal como o estatuto da sociedade europeia actualmente proposto pela Comissão, a exploração do túnel efectuar-se-á por entidades jurídicas distintas, cada uma com a sua própria legislação e fiscalidade.

Além disso, **a multiplicidade e a diversidade dos processos administrativos** que diferem de país para país, tendo em vista obter as autorizações necessárias para a implantação de estruturas físicas constituem um factor de atraso e de custo suplementar que é preciso ter igualmente em conta, nomeadamente a nível do financiamento.

Historical Archives of the European Commission

**5.3. A dimensão concorrencial**

A Comunidade baseia-se nos princípios da livre concorrência.

O papel das entidades públicas na concepção e na realização das infra-estruturas de transporte e de formação continua a ser importante.

No que diz respeito às telecomunicações, a separação das funções regulamentares e de exploração resultante da acção da Comunidade permitirá introduzir a concorrência neste sector.

No domínio da energia (electricidade e gás), a regulamentação confere à autoridade pública uma influência não negligenciável através da tarificação, das autorizações de investimento e através da regulamentação da concorrência.

Nestas condições, **o limite de intervenção das autoridades públicas no que diz respeito às redes continua bastante difuso.** As consequências que daí podem resultar são as seguintes:

- por força da repartição das responsabilidades entre as entidades públicas e os operadores económicos, um determinado número de serviços solicitados pelo mercado encontra-se naturalmente em concorrência e a intervenção das entidades públicas é susceptível de falsear esta concorrência.

- a integração das redes, que passa pela interoperabilidade dos sistemas existentes ou a criar, seria muito facilitada pela cooperação dos intervenientes económicos; todavia, esta cooperação não pode originar uma concertação entre empresas que teria por objecto ou por efeito restringir a concorrência de uma forma incompatível com o Tratado e isto nomeadamente em detrimento dos utilizadores.

Estas questões estão actualmente a ser objecto de intensas discussões no domínio das **telecomunicações** em consequência da recente liberalização ocorrida neste sector, na sequência da entrada em vigor das directivas adoptadas no âmbito do Livro Verde sobre as telecomunicações (ver o projecto de directiva relativo às linhas alugadas e o projecto de linhas de orientação sobre a aplicação das regras de concorrência ao sector das de telecomunicações, aplicáveis aos operadores públicos que beneficiam de direitos exclusivos ou especiais).

Os outros domínios não escapam já ao respeito das regras de concorrência: por exemplo, a cooperação dos produtores e transportadores **de electricidade** da Comunidade tendo em vista uma melhor exploração das capacidades de produção (desejável sob todos os pontos de vista) não se pode traduzir na eliminação da concorrência entre estes operadores.

No domínio dos **transportes**, coloca-se a mesma problemática quer no interior de um mesmo modo (cooperação das empresas aéreas, das empresas de caminho-de-ferro, a ordem dos batelões, etc), quer nas combinações de diferentes modos (por exemplo, cooperação entre os caminhos-de-ferro e os transportadores rodoviários).

Historical Archives of the European Commission

No domínio dos **sistemas de pagamento,** uma integração mais profunda das redes pressupõe uma cooperação entre os participantes em tais sistemas. É o que acontece, por exemplo, relativamente à interoperabilidade dos cartões de pagamento. No que diz respeito às transferências, a Comissão insistiu, na sua recente iniciativa(9), na possibilidade de ligar entre si os centros de compensação. Esta perspectiva só poderá realizar-se mediante acordos entre os sistemas em causa que devem respeitar as regras de concorrência do Tratado CEE. Surge a necessidade de realizar, neste domínio, iniciativas por parte do sector privado, nomeadamente das instituições de crédito, a fim de criar redes transeuropeias. Sem esperar os efeitos da união económica e monetária, seria conveniente dar às autoridades públicas, nomeadamente aos bancos centrais, a possibilidade de participarem nestes sistemas e de velar pelo seu bom funcionamento; isto deixa aliás prever um papel importante para o sistema europeu dos bancos centrais;

Em resumo, o desejo de uma maior integração das redes que pressupõe sempre uma maior cooperação dos intervenientes encontra o seu limite na aplicação das regras de concorrência, indispensável para assegurar que os benefícios da liberalização operada não serão penhorados pela constituição de concertações ou de novos monopólios ilícitos. É pois desejável **encontrar o equilíbrio entre os dois imperativos - integração e concorrência - a fim de garantir a emergência das redes transeuropeias de que o mercado interno necessita.**

### 5.4. A falta de visão global à escala europeia da evolução da procura e das infra-estruturas correspondentes

A Comissão insistiu já por várias vezes e em vários domínios na **necessidade de se ter uma visão global das infra-estruturas europeias e, ainda mais a montante, da evolução das necessidades.** É forçoso contudo reconhecer que as infra-estruturas continuam a ser concebidas e elaboradas com base em informações que só parcialmente integram a dimensão europeia. Esta situação foi especialmente acentuada, de forma quase unânime, pelos círculos económicos em especial (UNICE, ERT, CLCA e FIEC) que participaram na audição de 8 de

---

(9) COM(90)447 de 24.10.1990

Historical Archives of the European Commission

Outubro de 1990, e que lamentaram a falta de visão global das necessidades de infra-estruturas, nomeadamente em termos de transportes, à escala do Continente europeu.

No domínio das telecomunicações, pode, por exemplo, referir-se a criação pela Comissão de um forum de utilizadores europeus do RDSI a fim de reforçar a procura e acentuar a pressão sobre os operadores.

A alteração qualitativa introduzida pela nova dimensão do mercado comunitário impõe paralelamente uma **redefinição dos quadros de concepção das infra-estruturas no respeito da subsidiariedade:**

- em primeiro lugar, é preciso **dispor de instrumentos de avaliação estatística melhor adaptados** e mais eficazes, o que significa a criação de sistemas de informação estatística adequados em termos de métodos, de normalização e de instrumentos de avaliação. Estes sistemas devem apoiar-se em redes europeias de serviços telemáticos. O Serviço de Estatística das Comunidades constitui o quadro natural de coordenação destas acções;

- em segundo lugar, uma **tomada em consideração dos grandes factores que afectam a evolução do espaço comunitário** devido à realização do mercado interno, como acaba de ser feito no primeiro relatório intercalar apresentado pela Comissão ao Conselho(4) previamente à apresentação de um relatório completo no final de 1991.

Estas tentativas de coerência são provavelmente insuficientes, tendo em conta a amplitude das alterações introduzidas pela realização do mercado interno e pela rapidez da integração do Continente europeu.

Historical Archives of the European Commission

## 5.5. O alcance dos problemas de financiamento

### 5.5.1. As condições do financiamento privado

As análises efectuadas não revelam que a restrição do volume de financiamento constitua a priori um obstáculo à constituição das redes transeuropeias. A abertura em curso dos mercados financeiros deveria contribuir para incentivar essa utilização, devendo os grupos financeiros organizarem-se cada vez mais no sentido de assegurar financiamentos transnacionais. **É antes de mais na pouca frequência de projectos de envergadura e economicamente bem analisados que há que encontrar a explicação para a ausência de mobilização dos fundos privados.**

Todas as análises demonstram que a lógica subjacente às redes transeuropeias pode ser uma lógica de mercado, uma vez que se trata de dar respostas a necessidades expressas. **A existência, num projecto, de taxas de rentabilidade satisfatórias, facilita incontestavelmente o seu financiamento por parte de operadores independentes.** No entanto, a rentabilidade nem sempre deve ser entendida numa acepção financeira estrita. **Os factores externos tais como as incidências positivas mais gerais de um projecto nas zonas afectadas** (redução do afastamento, descongestionamento de infra-estruturas existentes, desenvolvimento económico de certas regiões, localização de actividades económicas, etc.) **devem ser tomados em consideração. Sê-lo-ão tanto mais quanto o projecto seja considerado no seu conjunto e nomeadamente no seu contexto comunitário global.**

Esta abordagem não deve, no entanto, levar-nos a concluir pela ausência de **quaisquer problemas de carácter financeiro**. Com efeito:

- **a importância dos riscos** para o sector privado continua a ser elevada (compromissos a longo prazo, dificuldades de estimativa do rendimento potencial, do custo e da duração de construção, parâmetros macroeconómicos, complexidade do enquadramento jurídico e administrativo, incertezas de natureza política);

Historical Archives of the European Commission

- as redes financeiras nem sempre se encontram estruturadas de forma a poderem tratar facilmente **projectos de natureza transeuropeia**, tanto mais que estes se encontram **geralmente repartidos em troços numa base regional ou nacional;**

- a emergência de projectos é frequentemente atrasada, e mesmo totalmente impedida, pela **ausência de estudos de viabilidade**, devido à inexistência de financiamentos disponíveis para este tipo de estudos;

- o financiamento independente não pode intervir em todos os casos, sendo então necessária uma **intervenção pública** (eventualmente associada a uma entrada de capitais privados):

  * quando os projectos **não oferecem uma rentabilidade financeira suficiente**, ainda que a rentabilidade socioeconómica se encontre estabelecida: esta situação pode ocorrer em toda a Comunidade, mas encontra-se mais frequentemente nas **regiões periféricas**, cuja população é menos densa e onde o afastamento dos grandes centros económicos da Comunidade constitui uma grande desvantagem;

  * ou devido a uma **impossibilidade de fazer pagar o serviço correspondente pelo utilizador** (por exemplo: parece difícil instalar portagens rodoviárias nas regiões mais povoadas da Comunidade).

Historical Archives of the European Commission

### 5.5.2. As respostas comunitárias actuais

**A Comunidade intervém através dos seus instrumentos financeiros (orçamento e empréstimos)** para apoiar a realização de projectos que revestem por vezes um carácter transeuropeu, ainda que estes projectos prossigam outros fins, como o desenvolvimento regional. O objectivo da coesão da Comunidade seria igualmente bem servido pelo financiamento de redes transeuropeias susceptíveis de reduzirem o afastamento das regiões dos centros económicos actuais e de favorecerem o desenvolvimento de actividades económicas.

**Estas intervenções ganhariam em eficácia se fossem claramente integradas numa política comunitária para a criação de redes.** Verdadeiros planos directores de redes europeias nos diferentes sectores permitiriam intervenções comunitárias mais coerentes. A adopção prevista de um plano director para as ligações ferroviárias a grande velocidade da Comunidade constituirá um quadro de referência sólido para as intervenções financeiras da Comunidade, quando estas se revelarem necessárias. Também não é por acaso que se verifica já uma concentração dos instrumentos financeiros comunitários na realização desta rede. Neste contexto, há que recordar, a **natureza adicional dos recursos comunitários**, chamados a reforçar as intervenções nacionais e/ou regionais que desempenham um papel tradicionalmente importante no desenvolvimento das infra-estruturas.

No domínio específico das **telecomunicações**, as orientações da política comunitária confirmadas pelo Conselho desde 1986 permitiram intervenções financeiras coerentes baseadas numa definição coordenada das prioridades comunitárias.

As actuais intervenções comunitárias são as seguintes:

(i) No que diz respeito aos **Fundos estruturais**, na sequência da reforma de 1978, o FEDER consagrará, para o período de 1988-1993, um terço dos meios previstos a infra-estruturas de base, principalmente nas regiões do objectivo nº 1 (Irlanda, Grécia, Portugal e Espanha principalmente) incluídos nos quadros comunitários de apoio e nas iniciativas comunitárias nomeadamente REGEN, INTERREG, STAR, TELEMATIC, EUROFORM, etc.

A ajuda comunitária (subvenções do FEDER) relativamente às principais infra-estruturas de transporte e de telecomunicações deverá elevar-se a 6,8 mil milhões de ecus e a 1,5 mil milhões de ecus para a energia (dados constantes do Anexo 2)..

Historical Archives of the European Commission

(ii) Para além dos Fundos estruturais, o **orçamento comunitário** oferece, excepto no que diz respeito à energia, certas possibilidades a nível da instalação de redes transeuropeias, em especial:

* no **sector das telecomunicações** com programas como o CADDIA, INSIS, TEDIS e IMPACT, destinados a reforçar a cooperação entre os actores económicos (administrações, empresas);

* no **sector dos transportes**, em que o Conselho acaba de aceitar um programa plurianual (1990-1992), cujo montante previsional se eleva a 328 milhões de ecus, para apoiar o financiamento de uma série de grandes projectos europeus (estudos ou obras) através de subvenções ou de qualquer outro meio apropriado;

* no **sector da formação profissional**, graças aos programas COMETT II, ERASMUS II, LINGUA, FORCE, EUROTECNET e PETRA; no **domínio da formação em investigação pela investigação** graças ao programa SCIENCE e em inúmeros programas de investigação com custos partilhados (DELTA que tem por objectivo o desenvolvimento das novas tecnologias aplicadas à educação e à formação);

* no domínio da **informação das pequenas e médias empresas**, com os Euro-Info-Centros e a Business Co-operation-NET.

(iii) Os **instrumentos comunitários de empréstimo** mobilizam os seguintes recursos e nomeadamente:

* o **Banco Europeu de Investimento** emprestou, apenas em 1989, mais de 2 800 milhões de ecus para projectos de interesse comunitário nos sectores dos transportes, das telecomunicações e da energia (dados constantes do Anexo 3);

Historical Archives of the European Commission

* os **empréstimos CECA** podem servir para financiar infra-estruturas que utilizem o aço, o que permitiu nomeadamente financiar o TGV Atlântico, o canal Reno-Main-Danúbio e a rede de distribuição de gás na Grécia.

(iv) Além disso, o programa **PHARE** que favorece a cooperação com os países da Europa Central oferece já certas possibilidades no domínio do desenvolvimento das redes.

## 6. OS ELEMENTOS DE UM PROGRAMA DE ACÇÃO COMUNITÁRIO: PROJECTOS PRIORITÁRIOS POR DOMÍNIO DE APLICAÇÃO, MEDIDAS HORIZONTAIS E FINANCEIRAS

### 6.1. Projectos prioritários por domínio de aplicação

Os projectos que a seguir se referem atingiram a maior parte das vezes um determinado estádio de maturação no âmbito dos serviços da Comissão, podendo, num certo número de casos, ter sido objecto de decisões das instâncias comunitárias competentes. Estes projectos podem situar-se no estádio da investigação e desenvolvimento, do estudo de viabilidade ou da aplicação, mas têm, todos eles, por objecto responder às preocupações expressas no presente relatório relativamente à insuficiente instalação de redes transeuropeias. A prioridade foi avaliada em função dos critérios estabelecidos na presente comunicação, bem como à luz das contribuições dos Estados-membros durante os trabalhos de coordenação e das observações formuladas pelos círculos económicos.

Historical Archives of the European Commission

#### 6.1.1. Os transportes

Apesar de os trabalhos efectuados em preparação da presente Comunicação terem revelado o interesse de uma abordagem global de todos os meios de transporte devido à sua complementaridade, a Comunidade só desenvolveu acções relativamente a determinadas infra-estrururas não obstante a pressão da Comissão. É o que explica a ausência de projectos nos domínios portuário e

aeroportuário, tendo em conta a ausência de decisão do Conselho sobre a proposta da Comissão que tinha por objectivo alargar as competências comunitárias a estes domínios.

Todavia, as discussões realizadas com os Estados-membros revelam que a maior parte de entre eles pretende desenvolver essa concertação na perspectiva de uma visão mais global e multimodal.

Neste contexto, é especialmente conveniente incentivar a adopção do programa de investigação e de desenvolvimento tecnológico no domínio dos transportes (**EURET** 1990-1993) que tem por objectivo optimizar a exploração das redes de transporte e a logística (incluindo todos os modos de transporte).

Historical Archives of the European Commission

#### 6.1.1.1. Transportes aéreos

A Comissão considera que a solução para o congestionamento dos transportes aéreos passa por decisões de unificação dos sistemas de controlo. As medidas tomadas pela CEAC em Abril de 1990, bem como a criação, sob a égide do EUROCONTROL, de um centro único de gestão do controlo aéreo não são suficientes. Ainda que a Comissão dê a sua contribuição para a aplicação destas medidas, considera-as apenas como uma primeira etapa, na medida em que se limitam a garantir a compatibilidade dos sistemas nacionais existentes. A Comissão pretende pois promover trabalhos a nível dos estudos para alimentar as decisões complementares que deverão ser tomadas antes de 1994.

Estudos sobre um sistema unificado de controlo aéreo: participação no programa EUROCONTROL, PHARE e estudo ATLAS (I & D que tem por objectivo definir uma solução que permita a instalação de um sistema unificado que utilize as técnicas avançadas de telecomunicações - 1990-1992).

**6.1.1.2. Transportes rodoviários**

(i) será elaborado um estudo no âmbito do Comité das infra-estruturas sobre as perspectivas futuras de uma rede comunitária de auto-estradas no horizonte de 2010 (1991);

(ii) Certos projectos estão desde já identificados como participando directamente na **interligação das actuais redes**. É o que acontece com os seguintes projectos que beneficiarão de apoio financeiro comunitário:

- **ligações rodoviárias transpirinéus**

  * Toulouse-Madrid e Bordéus-Valência: construção do túnel de Somport (abertura em 1995).

  * Toulouse-Barcelona através do túnel de Puymorens (abertura em 1994)

- o eixo do **Brenner**

(iii) Outros projectos participam no **desencravamento de regiões periféricas** e a sua realização facilitará o acesso destas regiões aos benefícios do mercado interno:

- **O eixo rodoviário para a Irlanda**: A5/A55 (ligação entre Crewe e Holyhead no Reino Unido)

- **Brindisi - Patras - Atenas**

- **Lisboa - Madrid**

(iv) Finalmente, outros projectos deverão permitir **melhores ligações com os países vizinhos da Comunidade** :

Historical Archives of the European Commission

- As ligações escandinavas

  * Auto-estrada Aalborg-Frederikshaven
  * Ligações do Fehmarn.

**- Atenas - Evzoni - Jugoslávia**

**6.1.1.3 Transportes ferroviários**

(i) A atenção centra-se nas ligações de grande velocidade, cujo desenvolvimento prevê:

**- Ligações ferroviárias a grande velocidade (1990-2010):**

  * Norte: Paris-Londres-Bruxelas-Amsterdão-Colónia e ligações com outros Estados-membros

  * Sul: Sevilha-Madrid-Barcelona-Leão-Torino-Milão-Veneza e daí para Tarvizio e Trieste; Porto-Lisboa-Madrid.

Além disso, para dar a estas ligações a sua plena dimensão comunitária, é conveniente proceder a um :

  * **estudo dos 15 elos-chave** propostos pelo Grupo de alto nível **sobre a rede ferroviária a grande velocidade** (final de 1991)

(ii) O projecto seguinte insere-se no contexto do desencravamento:

- O eixo **Dublim-Holyhead-Crewe e o eixo Dublim-Belfast**

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.1.4. Transporte combinado

(i) **O eixo do Brenner** (1990-2000)

(ii) Aplicação da Resolução do Conselho de 12 de Novembro de 1990 sobre a **criação de uma rede europeia de transporte combinado** (definição de um esquema coerente de linhas e de terminais, etc.) e apresentação de um relatório ao Conselho antes de 1 de Junho de 1991.

Estes trabalhos, que se concentram nos modos ferroviário e rodoviário, devem ser alargados aos modos fluvial e marítimo, e isto nomeadamente tendo em conta o interesse expresso pelo transporte marítimo por parte de Portugal, da Irlanda, da Dinamarca, da Grécia, da Espanha e da Bélgica.

(iii) **Alargamento dos eixos Reino Unido-Benelux - Itália e Alemanha - Espanha - Portugal** (1991-1992)

### 6.1.1.5. Transportes fluviais

A valorização das redes existentes passa por interligações especialmente em França (por exemplo: um estudo sobre a ligação Seine-Nord será efectuado em 1991) e na Alemanha (Mittellandkanal).

### 6.1.1.6. Transportes marítimos

A ausência de consenso político (cabotagem, competência em matéria de infra-estruturas portuárias) para conduzir com êxito acções concertadas a nível comunitário impede a análise de uma exploração mais racional das redes de transportes terrestres. Por exemplo, o desenvolvimento das infra-estruturas portuárias ao longo das frentes atlântica e mediterrânica deveria ser estudado nessa perspectiva, tal como na perspectiva do desenvolvimento de determinadas economias (por exemplo, Irlanda).

Historical Archives of the European Commission

- Desenvolvimento das relações com a Irlanda

- Estudo sobre o desenvolvimento do transporte marítimo costeiro.

## 6.1.2. Telecomunicações e serviços telemáticos

O desenvolvimento dos serviços telemáticos depende em grande medida de um enquadramento regulamentar favorável e de normas que assegurem a interoperabilidade (ver infra as medidas ainda por tomar). Incumbe aos intervenientes económicos aproveitarem este enquadramento liberalizado para criarem as aplicações que dêem resposta às suas necessidades. Por outro lado, as entidades públicas podem incentivar um certo número de aplicações concretas que permitam uma melhor gestão dos assuntos comunitários ou dos domínios em que o papel das entidades públicas é preponderante. É neste contexto que a Comissão preconiza a realização dos seguintes projectos, que se classificam em três categorias: as aplicações, os serviços e a I & D.

### 6.1.2.1. As aplicações

#### (a) Assegurar o funcionamento do mercado interno

A abolição das fronteiras físicas, técnicas e fiscais implica novas necessidades internas de intercâmbio de informações entre as administrações e os operadores económicos, a fim de assegurar uma gestão eficaz do espaço sem fronteiras numa série de domínios[10]. Trata-se pois de criar as redes de serviços telemáticos necessárias à realização do mercado interno, por exemplo: sistemas de intercâmbio de informações entre as instituições comunitárias e, em especial, com os Estados-membros no contexto do processo legislativo, dos processos (por exemplo: os auxílios estatais), dos sistemas de notificação (por exemplo: a Directiva 83/189/CEE), dos sistemas de alerta, etc., bem como dos sistemas de acesso à informação (bancos de dados, etc.).

---

(10) COM(90)473 de 5.10.1990.

Historical Archives of the European Commission

A urgência exige que todas as administrações competentes dos Estados-membros e a Comissão se empenhem imediatamente nesta tarefa.

Os domínios considerados prioritários relativamente à realização do espaço sem fronteiras são:

**(i) O domínio aduaneiro e a fiscalidade indirecta:**

O desenvolvimento de sistemas informáticos nestes domínios exige redes de comunicações que permitam o intercâmbio electrónico de dados e de mensagens entre a Comissão e os Estados-membros e entre os próprios Estados-membros, por um lado, e as interfaces necessárias para trocar dados entre as administrações nacionais e os operadores económicos e os bancos de dados centrais para fornecerem a informação aduaneira e fiscal às administações e aos operadores, por outro.

Encontram-se já em curso determinados projectos mas muito há ainda a fazer. Os projectos que se seguem são indispensáveis no domínio **aduaneiro**

* TARIC (pauta aduaneira comum): melhoria das bases de dados e criação das interfaces necessárias;

* Criação de um sistema de comunicações avançado para a gestão do TARIC, o controlo dos contingentes, as informações pautais obrigatórias, a assistência mútua e o intercâmbio de informações;

* Desenvolvimento do sistema SCENT para a transmissão electrónica de mensagens relativas à luta contra a fraude;

Historical Archives of the European Commission

* Um sistema de controlo do trânsito;

* Um sistema de controlos da exportação.

No que diz respeito ao desenvolvimento dos sistemas informáticos no domínio da **fiscalidade indirecta**, os Estados-membros vão ter que tomar, com base nas orientações dadas pelo Conselho em 1990, as medidas necessárias para permitir a troca de dados informatizados por via telemática e tornar estes sistemas operacionais em 1 de Janeiro de 1993. Isto pressupõe a criação o mais rapidamente possível de:

* uma rede telemática que garanta o intercâmbio rápido de informações entre as administrações nacionais relativamente ao IVA;

* um sistema de controlo para a transferência dos bens sujeitos a impostos sobre consumos específicos entre entrepostos;

* um sistema similar ao sistema SCENT para os bens sujeitos a impostos indirectas para apoiar a supressão ou detecção de fraudes.

**(ii) O domínio veterinário e fitossanitário**

* **SHIFT** (System for Animal Health Inspection at Frontier Posts) que tem por objectivo criar um sistema intensivo de intercâmbio de informações entre a Comissão, as administrações veterinárias nacionais e as unidades de inspecção nos postos fronteiriços a fim de acelerar as importações de carne e de produtos à base de carne;

* **ANIMO** (Animal Moves Management System) que consiste num sistema de registo e de vigilância de todas as deslocações de animais na Comunidade tendo em vista assegurar a saúde animal e do público. Trata-se de um sistema de gestão muito importante para os serviços veterinários e implica uma integração estreita de todas as administrações em causa num sistema único.

Historical Archives of the European Commission

* **FYSAN** (Sistema para o acompanhamento fitossanitário) que consiste num sistema para vigiar as doenças das plantas nos Estados-membros tendo em vista controlar estas doenças e melhorar a situação fitossanitária na Europa.

**iii) A circulação das pessoas**

O Conselho Europeu solicitou a celebração de uma convenção sobre o exercício dos controlos nas fronteiras externas da Comunidade. A aplicação desta convenção pressuporá uma troca importante de informações entre as administrações nacionais em causa. Esta necessidade surgiu já no âmbito do Acordo de Schengen, tendo sido criado para esse efeito um sistema específico de troca de informações (SIS), prefiguração de um sistema à escala comunitária. Ainda que a competência comunitária não seja formalmente reconhecida, a Comissão, tendo em conta a experiência já adquirida na execução de diferentes programas, está disposta a contribuir para a criação destas redes.

**iv) O domínio estatístico:**

* Instalação de infra-estruturas e recolha de dados estatísticos (projectos STATEL e STADIUM) com os institutos nacionais de estatística dos Estados-membros;

* Estudos dos processos a aplicar nos Estados-membros para a elaboração e para a transmissão dos dados do comércio intracomunitário para os sistemas estatísticos (Ex. projecto COMEDI);

* Desenvolvimento de infra-estruturas para a gestão, a difusão e a coerência das informações de referência utilizadas nos sistemas estatísticos (Ex. Nomenclaturas estatísticas).

Historical Archives of the European Commission

Encontram-se em vias de redefinição **três programas existentes** a fim de se tomar em consideração as necessidades mais imediatas associadas à supressão das fronteiras. Proporcionam uma experiência de uma colaboração entre as administrações em causa, permitindo identificar as necessidades mais imediatas e os problemas a resolver. Trata-se de:

- **INSIS** (ao nível das instituições comunitárias e dos Estados-membros) que exige o reforço da participação activa das administrações dos Estados-membros;

- **CADDIA** que se encontra directamente associado à gestão do espaço sem fronteiras nos domínios aduaneiro, agrícola e estatístico;

- **TEDIS**, cuja segunda fase acaba de ser adoptada pela Comissão, que oferece aos actores económicos os meios de desenvolver sistemas EDI paneuropeus intersectoriais que interessam directamente as administrações, os transportes e os serviços financeiros. O êxito alcançado pelo TEDIS junto das empresas revela um pouco mais os atrasos geralmente registados pelas administrações neste domínio.

**b) Melhoria dos sistemas de gestão da circulação rodoviária promovida no âmbito do programa DRIVE:**

O conceito IRIS (Integrated Road Safety, Information and Navigation System), desenvolvido pelo DRIVE Infrastructure Group a fim de resolver os problemas de circulação rodoviária, serviu já de base a duas iniciativas concretas:

(i) Projecto **POLIS** lançado em Dezembro de 1989 por várias cidades europeias e que se destina a desenvolver sistemas de gestão do tráfego urbano (tendo em vista reduzir o congestionamento e o risco de acidentes): estudos de viabilidade em curso, projectos piloto em 1991 e aplicação a partir de 1994. Viabilidade financeira a estudar à luz dos benefícios socioeconómicos e em termos de ambiente.

Historical Archives of the European Commission

(ii) Projecto **CORRIDOR** lançado em Setembro de 1990 e que se destina a desenvolver sistemas de gestão do tráfego inter-urbano (prioritariamente nas zonas de congestionamento). Estudos de viabilidade a lançar em 1991. Projectos-piloto previstos em 1992 tendo em vista uma aplicação a partir de 1994. Viabilidade financeira a estudar à luz dos benefícios socioeconómicos e em termos de ambiente.

**(c) Os sistemas transeuropeus de pagamento**

Com base em orientações da Comissão, estudos técnicos de viabilidade que se destinam a incentivar, através dos intervenientes, a criação de redes transeuropeias no domínio dos sistemas de pagamento e a realização de interligações entre os centros de compensação existentes (1991).

**(d) Anuário electrónico europeu para o telefone**

Estudo de viabilidade jurídica e técnica (1991).

**(e) Apoio ao desenvolvimento do mercado da informação**

Projectos-piloto (1990) relativos à interligação dos sistemas de informação respeitantes ao frete rodoviário e à integração das bases de dados relativas às normas (programa IMPACT).

**6.1.2.2. O desenvolvimento de novos serviços**

- Desenvolvimento da rede digital de serviços integrados (RDSI) com base na recomendação do Conselho relativa à introdução cooordenada da RDSI na Comunidade Europeia. 18 países da CEPT, incluindo todos os Estados-membros, assinaram agora um Memorando de Acordo que prevê a aplicação da primeira fase da recomendação do Conselho até 1993 com base em normas europeias de telecomunicações desenvolvidas pelo ETSI.

Historical Archives of the European Commission

- Definição de projectos-piloto com base nos resultados dos trabalhos do fórum dos utilizadores europeus da RDSI.

- Desenvolvimento de serviços de telecomunicações móveis com base em recomendações do Conselho e em directivas que têm por objectivo a reserva de frequências no que diz respeito ao telefone celular (GSM), o telefone digital sem fio (DECT) e os serviços de transmissão de mensagens por rádio (ERMES).

- Instalação de novos serviços de telecomunicações por satélites em conformidade com as propostas contidas no Livro Verde sobre as comunicações por satélites.

### 6.1.2.3. Investigação e desenvolvimento

#### (i) Os sistemas telemáticos de interesse geral

O programa-quadro de investigação e desenvolvimento (1990-1994) oferece, no contexto do **Programa específico em discussão no âmbito do Conselho sobre os sistemas telemáticos de interesse geral, a possibilidade de definir as novas necessidades e os problemas técnicos**, a procura de soluções para esses problemas e a execução de projectos-piloto nos domínios da cooperação administrativa (sistema nervoso europeu), dos transportes, da formação e da medicina.

#### (ii) A gestão dos transportes

- Programa-quadro de investigação e desenvolvimento: estudo ATLAS e programa DRIVE;

- Fora do quadro comunitário (Eureka), desenvolvimento do projecto PROMETHEUS.

Historical Archives of the European Commission

**(iii) Desenvolvimento das ligações de banda larga**

- Realizar o programa RACE destinado a definir os cenários de referência, a assegurar a pré-normalização e a avaliar as aplicações piloto (prazo 1995).

- Instalação da rede METRAN (Managed European Transmission Network), no âmbito do Memorando de Acordo da CEPT em vias de adopção na sequência da Comunicação da Comissão sobre as auto-estradas electrónicas (COM(88)341).

## 6.1.3. As interligações energéticas

Incumbe aos operadores económicos a definição dos projectos e da sua viabilidade económica. A Comissão considera que um determinado número de projectos em estudo ou em curso apresentam um interesse comunitário acentuado, quer tenham por objectivo alargar a rede existente a novos Estados-membros, quer contribuam para reforçar a segurança de abastecimento e a exploração optimizada das capacidades de produção. Nesta fase, foram identificados dois domínios de aplicação.

### 6.1.3.1. As interligações eléctricas

- Interligação República da Irlanda/Reino Unido (1995)
- Interligação Grécia/Itália (1993)
- Reforço das interligações (1991-1995):

  * França para Espanha e Portugal
  * França para a Alemanha, Bélgica, Itália e Suíça;
  * Itália para a Áustria e Suíça;
  * Alemanha para os Países Baixos, Dinamarca e Áustria

- Reforço das interligações internas na Alemanha, França, Bélgica e Países Baixos (1991-1995)

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.3.2. As interligações de gás

- Introdução do gás natural na Grécia (1993) e em Portugal (1994);
- Interligações Irlanda/Reino Unido (1993), França/Espanha-Portugal;
- Projectos "Midal" entre Emden e Ludwigshafen (Alemanha) e "Zeepipe" (Bélgica) destinados à abrir novas vias de penetração para o gás norueguês (1991-1993);
- Três projectos na Alemanha para interligar os novos Länder (1991-1993);
- Interligações Bélgica/Alemanha; Alemanha/Dinamarca; Dinamarca/Noruega ("Scanpipe") e Reino Unido/Continente;
- Reforço do gasoduto Transmed (Itália-Tunísia-1992);
- Interligação Itália continental - Córsega - Sardenha;
- Interligação Espanha - Marrocos (1995).

### 6.1.4. A formação profissional

A maior parte dos projectos acima referidos recorrem a serviços telemáticos. Todas as acções de investigação e de desenvolvimento tecnológico previstas pelo Terceiro programa-quadro de investigação e desenvolvimento (1990-1994) prevêem como medidas de acompanhamento acções de formação de entre as quais algumas serão realizadas em rede. Isto aplica-se em especial ao programa específico "capital humano e mobilidade".

Historical Archives of the European Commission

### 6.1.4.1. Intercâmbio de informação e bases de dados

Os projectos propostos dizem todos eles respeito à melhoria do intercâmbio de informações à escala comunitária com vista a assegurar a transparência dos sistemas de formação, a valorização das experiências e a melhoria dos métodos utilizados. A ligação com os serviços telemáticos é evidente.

- Desenvolvimento da rede Eurydice e das suas capacidades de tratamento e de transferência de informações entre os Estados;

- Instalação de uma rede da mesma natureza nos sistemas de formação profissional em ligação com o CEDEFOP;

- Desenvolvimento da rede electrónica EURYCLEE entre os centos de formação inicial e contínua para intercâmbios de informações e de dados entre os professores e os alunos em todas as línguas comunitárias;

- Criação ou extensão das redes de bases de dados nacionais sobre os cursos de formação, as formações de alto nível e tecnologias avançadas e os programas de investigação;

- Organização de um banco de dados acessível directamente às organizações públicas e privadas sobre a correspondência das qualificações profissionais;

- Criação de uma rede telemática para os intercâmbios e as bolsas dos programas ERASMUS e COMETT, bem como para as bolsas de investigadores (uma bolsa das bolsas);

- Criação de um banco de dados de pedidos de parceria de empresas relativamente às diferentes acções transnacionais de formação em ligação com os programas COMETT, EUROTECNET e FORCE.

Historical Archives of the European Commission

**6.1.4.2. Sistemas de ensino à distância**

- Organizar em rede os pólos dinâmicos do ensino à distância que surgiram nos diferentes programas comunitários de formação;

- Realizar projectos-piloto conjuntos e em rede explorando plenamente as novas tecnologias da informação e da comunicação;

- Desenvolver os sistemas de ensino e de formação à distância transnacionais que foram experimentados, quer numa base sectorial, quer numa base geográfica;

- Estimular o desenvolvimento de programas de televisão para a educação e a formação;

**6.2. Medidas tendentes a acelerar a emergência de redes transeuropeias**

**6.2.1. A elaboração de planos directores.**

Trata-se de um método de trabalho válido para os transportes, as telecomunicações e a energia.

Consiste em reunir todos os actores implicados no âmbito de uma rede e procurar o esquema de rede mais apropriado à escala comunitária para todas as partes interessadas, procurando simultaneamente identificar as dificuldades que possam afectar a realização da rede, tanto a nível técnico, como a nível regulamentar ou administrativo.

Este método deve poder ser acompanhado da realização de estudos aprofundados sobre os problemas identificados e, nomeadamente, de estudos de viabilidade realizados por iniciativa conjunta dos Estados interessados e da Comissão. O financiamento comunitário destes estudos justifica-se especialmente neste caso.

Historical Archives of the European Commission

### 6.2.2. Elaboração rápida das regulamentações necessárias à emergência das redes transeuropeias

São ainda necessárias medidas regulamentares já propostas ou ainda por propor para assegurar o desenvolvimento das redes transeuropeias em condições satisfatórias.

Todas estas medidas se destinam a criar um enquadramento jurídico que favoreça simultaneamente a prestação de serviços, o estabelecimento das empresas e a livre circulação das mercadorias, condições essenciais à aplicação e ao funcionamento das redes transeuropeias.

A lista destas medidas consta do anexo à presente Comunicação.

### 6.2.3. O reforço dos programas de normalização

As necessidades em termos de normalização europeia afiguram-se consideráveis se se pretender assegurar a prazo a integração das infra-estruturas. Esta tarefa essencial teve um bom arranque, mas há que reforçá-la sob o impulso de todos os intervenientes em causa. Devem ser acentuadas as seguintes consequências: a carga de trabalho que deverá resultar para os organismos europeus de normalização reforça ainda mais a necessidade de descentralização através dos organismos associados (ASB) que favorecem a pré-normalização (ver o exemplo do Edifact Board para o EDI ou do AECMA para a indústria aeronáutica) com a plena partipação das indústrias em causa; por outro lado, as restrições orçamentais actuais não permitem tomar em consideração as eventuais necessidades suplementares de financiamento.

Em todos os domínios em questão a normalização estatística deve ser reforçada (conceitos, métodos e definições).

Historical Archives of the European Commission

### 6.2.3.1. Em matéria de transportes

- Transportes aéreos

  * estabelecimento das especificações técnicas relativas aos equipamentos destinados ao controlo aéreo e para o acesso aos contratos de direito público.

- Transportes ferroviários

  * normalização a efectuar com base na directiva "nova abordagem" relativamente aos materiais e às infra-estruturas da rede a grande velocidade.

- Transporte combinado

  * Normalização dos contentores

  * Iniciativa a tomar na sequência de trabalhos do Grupo de alto nível (Junho 1991).

- Transportes marítimos

  * Normalização resultante da directiva de harmonização técnica a propor

### 6.2.3.2. Em matéria de telecomunicações e de serviços telemáticos

O rápido desenvolvimento das tecnologias neste domínio impõe um ritmo sustentado de normalização e uma adaptação permanente dos programas conduzidos pelos organismos europeus de normalização e em especial pelo ETSI. A título de exemplo, existem as seguintes necessidades em termos de normalização:

Historical Archives of the European Commission

- Correio electrónico: definição das últimas especificações técnicas;

- Definição de uma massa crítica de mensagens EDI conformes à norma internacional EDIFACT;

Videotexto:

* Definição dos protocolos de acesso do videotexto ao RDSI

* Definição das normas videotexto da segunda geração

- RDSI:

* Conclusão da normalização em curso

* Normas necessárias para garantir a migração das aplicações

- Satélites : acelerar o trabalho de normalização do ETSI relativo aos equipamentos de telecomunicações por satélite.

- Radiocomunicações móveis: incentivo da produção das normas pertinentes para os novos sistemas móveis.

**6.2.3.3. Em matéria aduaneira e fiscal**

As administrações nacionais encontram-se em níveis diferentes neste domínio. É pois difícil assegurar a uniformidade de tratamento necessária ao bom funcionamento do mercado interno. Deve ser dado um elevado grau de prioridade nos próximos meses às medidas necessárias para garantir uma aplicação uniforme das regras comunitárias por parte dos Estados-membros. Deverá ser assegurada, no mínimo, a compatibilidade dos sistemas, o que implica:

* um estudo imediato sobre as dimensões do problema e as recomendações para os resolver;

Historical Archives of the European Commission

* o desenvolvimento de mensagens electrónicas normalizadas para a troca de dados que utilizem a norma EDIFACT;

* o desenvolvimento de códigos normalizados para a utilização por todos os Estados-membros;

* na perspectiva do desenvolvimento do intercâmbio com a AECL e os países da Europa Central e de Leste, a participação no programa PHARE e nas negociações em curso para assegurar a compatibilidade exigida.

**6.2.3.4. Em matéria energética**

- Normas dos equipamentos e qualidade dos produtos

## 6.2.4. A concessão de uma declaração de interesse europeu

O interesse de uma declaração de interesse europeu surgiu no decurso dos contactos que a Comissão realizou com os círculos económicos e, especialmente, bancários.

Esta declaração poderia ser concedida segundo um processo a determinar, em casos bem determinados e limitados em número, à uma rede transeuropeia ou a um projecto pertencente à uma rede transeuropeia a fim de mobilizar os investidores potenciais.

As condições de concessão deveriam ser rigorosas e aplicar-se unicamente a projectos bem definidos e economicamente viáveis, que contribuam para o desenvolvimento da Comunidade e que tenham sido objecto de estudos independentes de viabilidade e de impacte ambiental positivos.

Historical Archives of the European Commission

As consequências desta declaração poderiam ser triplas: (i) reduzir a incerteza política que afecta qualquer grande projecto de infra-estrutura através do compromisso que acarreta; (ii) facilitar o acesso ao financiamento sem implicar uma contribuição financeira automática da Comunidade; (iii) assegurar aos investidores que a coordenação e a cooperação administrativa necessária são apoiadas ao mais alto nível.

O processo de concessão e as condições de consulta deverão ser especificadas.

Esta declaração poderia ser válida para todos os tipos de redes ou de projectos transeuropeus.

Esta abordagem acaba de se concretizar, sob a forma de uma "Declaração de utilidade europeia", no programa de acção no domínio das infra-estruturas de transportes (1990-1992) adoptado em 20 de Novembro de 1990 pelo Conselho.

**6.2.5. Uma reflexão integrada sobre as necessidades e a evolução das redes transeuropeias com todos os intervenientes**

Durante a audição de 8 de Outubro de 1990, os principais representantes da indústria europeia lamentaram a ausência de uma reflexão integrada sobre as necessidades e a evolução das redes transeuropeias.

Esta reflexão deveria ser conduzida à escala continental a fim de tomar em consideração as necessidades em termos de interligações com os países da AECL e com os países da Europa Central e de Leste com os quais inúmeros projectos de cooperação da Comunidade estão em desenvolvimento, bem como o seu prolongamento para os países mediterânicos.

Historical Archives of the European Commission

Esta reflexão deve permitir:

- a análise da evolução a longo prazo das necessidades de redes: isto pressupõe a disponibilidade de estatísticas satisfatórias e de análises prospectivas sólidas;

- a identificação da natureza e da configuração optimizada das redes a realizar;

- a implicação de todas as partes implicadas na realização concreta destas redes.

A organização encarregada desta missão de estudo deveria ser independente das autoridades políticas e poder autofinanciar-se após um período de arranque. Deveria constituir uma instância de reflexão na qual todas as partes interessadas e representativas (entidades públicas, utilizadores, produtores, consumidores) poderiam participar. É especialmente importante implicar, desde o início das reflexões, os principais intervenientes que estarão directamente ligados à exploração das redes transeuropeias (por exemplo: para as indústrias de natureza marítima, a construção naval, os fabricantes de equipamentos, os transportadores marítimos, os responsáveis por infra-estruturas portuárias e os responsáveis por outros modos de transporte, os carregadores).

Historical Archives of the European Commission

### 6.3. As intervenções financeiras potenciais

A criação e a aplicação das medidas horizontais referidas na secção anterior deveriam favorecer a emergência das redes transeuropeias, a mobilização de recursos financeiros independentes e o ajustamento dos circuitos financeiros.

No que diz respeito ao financiamento público e a Comunidade em especial, são de prever as seguintes soluções para ajudar a ultrapassar as três dificuldades identificadas anteriormente: financiamento de estudos de viabilidade, insuficiência de rentabilidade que ameaça conduzir a um elo inexistente,

financiamento de projectos com carácter transeuropeu nas regiões periféricas que tenham por objectivo reduzir o afastamento destas regiões e assegurar a coesão.

### 6.3.1. Os instrumentos orçamentais

A Comunidade poderia, no âmbito das disponibilidades orçamentais e no respeito das perspectivas financeiras, conceder às redes transeuropeias uma prioridade de financiamento no que diz respeito:

- à execução de estudos de viabilidade de projectos de interesse europeu que se insiram na lógica das redes transeuropeias;

- à concessão de empréstimos para projectos cuja rentabilidade é muito retardada no tempo;

- a contribuições orçamentais para projectos sob a forma mais apropriada (apoio directo, bonificações de juros, etc.).

Além disso, recorda-se que as políticas estruturais contribuem substancialmente para a realização deste objectivo no âmbito e nos limites das tarefas que lhe são próprias.

O estabelecimento de novas perspectivas financeiras para o período pós 1992 poderia proporcionar o reforço do carácter prioritário da realização das redes transeuropeias.

Historical Archives of the European Commission

## 6.3.2. Os instrumentos de empréstimos BEI e CECA

* O BEI está disposto a prosseguir e a alargar o mais possível a sua acção a favor do financiamento das redes transeuropeias no âmbito da missão que lhe foi confiada pelo artigo 130º do Tratado CEE. Isto significa, por um lado, que se encontra disposto a participar, tal como no passado, no financiamento propriamente dito destes projectos, exercendo uma influência mobilizadora a nível dos meios financeiros. Isto implica igualmente que poderia facilitar a sua emergência e o seu desenvolvimento, intervindo, tendo em conta a sua experiência, através de iniciativas adequadas, a partir da fase dos estudos preparatórios, ou contribuindo para a criação de uma estrutura financeira optimizada. Este papel poderia ser exercido em estreita colaboração com os intervenientes interessados, em especial a Comissão.

* Os empréstimos CECA devem igualmente servir para o financiamento de redes transeuropeias nos limites deste instrumento.

**CONCLUSÕES**

O programa apresentado pela Comissão exige um acompanhamento permanente por parte da Comissão e do Conselho. Exige igualmente orientações políticas exactas por parte deste último e, à partida, a adopção de um programa de acções. É esta a razão pela qual a Comissão propõe ao Conselho adoptar o projecto de resolução anexo e, em aplicação desta resolução, de lhe apresentar as propostas adequadas e um relatório regular sobre a evolução dos trabalhos.

Historical Archives of the European Commission

## ANEXO I : ELABORAÇÃO DO QUADRO REGULAMENTAR

Lista das medida regulamentares propostas ou que devem ser propostas e que são necessárias para assegurar o desenvolvimento e a exploração das redes transeuropeias.

### 1. Medidas gerais

Algumas medidas de âmbito geral são aplicáveis a vários dos domínios em causa:

- Execução das directivas para a adjudicação dos contratos de direito público, em especial nos sectores das telecomunicações, dos transportes e da energia;

- Apresentação e adopção da directiva sob a protecção dos dados;

- Propostas relativas à validade contratual e jurídica das mensagens electrónicas;

- Adopção do estatuto da sociedade europeia;

- Proposta de directiva fiscal relativa a um regime de tomada em consideração por parte das empresas dos prejuízos sofridos pelos seus estabelecimentos permanentes e filiais situados noutros Estados-membros.

Historical Archives of the European Commission

### 2. No domínio dos transportes

(i) A maior parte das medidas regulamentares neste domínio referem-se o regime de cabotagem que deve ser introduzido em relação a todos os modos de transporte (transportes rodoviários de mercadorias e de passageiros, transporte combinado, transportes fluviais e marítimos). As propostas encontram-se no Conselho e devem ser adoptadas o mais rapidamente possível.

(ii) Prevêem-se medidas de natureza técnica a fim de assegurar a interoperabilidade, nomeadamente no que diz respeito:

- aos transportes ferroviários

    * A propor pela Comissão: directiva "nova abordagem" relativa às exigências essenciais para assegurar a compatibilidade das tecnologias e das infra-estruturas dos comboios que operam em ligações a grande velocidade.

- aos transportes marítimos

    * Proposta de directiva de harmonização técnica para os equipamentos de navios(11)

(iii) Outras medidas dizem respeito á instituição de uma concertação comunitária no domínio das infra-estruturas dos transportes aéreos e dos transportes marítimos(12).

**3. No domínio das telecomunicações**

- Elaboração e adopção das directivas de aplicação da Directiva ONP de 28 de Junho de 1990 (6), nomeadamente nos seguintes domínios:

    . linhas alugadas;
    . serviços de transmissão de dados por comutação de pacote e por comutação de circuito;
    . rede digital de serviços integrados;
    . serviços de telefonia vocal;
    . serviços telex;
    . serviços móveis, se necessário;
    . sob reserva de estudos suplementares, novo tipo de acesso às redes e acesso à rede de banda larga;

---

(11) COM(89)266.
(12) COM(88)577 de 16.1.1989.

Historical Archives of the European Commission

- Harmonização dos processos de declaração e de autorização para a prestação de serviços na rede pública de telecomunicações tendo em vista estabelecer as condições nas quais o reconhecimento mútuo das declarações e das autorizações seja assegurado;

- Preparação de orientações regulamentares relativas às radiocomunicações para os móveis;

- Elaboração e adopção das medidas referidas no Livro Verde de 14/11/1990 relativas às telecomunicações por satélite, nomeadamente nos seguintes domínios:

  . o reconhecimento mútuo das autorizações relativamente aos equipamentos de terminais de comunicações por satélites;
  . o reconhecimento mútuo das autorizações para a rede de satélites uni-direccionais e bi-direccionais;
  . a harmonização das condições relativas ao fornecimento de uma rede aberta para a conexão das redes de terminais de satélites
  . a harmonização das técnicas futuras já identificadas de transmissão para a difusão por satélite destinada ao grande público.

**4. No domínio da energia**

- Aplicação efectiva das directivas relativas ao trânsito;

- Conclusões das reflexões relativas ao acesso de terceiros às redes;

- Estudos e propostas sobre a eliminação dos obstáculos administrativos e jurídicos à criação de interconexões;

- Processos de concertação sobre a optimização da gestão das redes.

Historical Archives of the European Commission

ANEXO 2

CONTRIBUIÇÕES COMUNITÁRIAS A FAVOR DAS PRINCIPAIS INFRA-ESTRUTURAS DE BASE (FEDER)

QUADROS COMUNITÁRIOS DE APOIO (QCA)

DAS REGIÕES OBJECTIVO Nº1 (1989-93)

EM MILHÕES DE ECUS

| | INFRA - ESTRUTURAS DE TRANSPORTES | | | | | INFRA-ESTRUTURAS TELECOM+STAR | INFRA-ESTRUTURAS ENERGIA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ESTRADAS AUTO-ESTRADAS | COMBOIO | PORTOS | AEROPORTOS | OUTRAS | | |
| GR | 271 | 160 | - | - | 181 | 345 | 513 |
| E | 2051 | 636 | 102 | 104 | 18 | 309 | 117 |
| F | 3,7 | - | 5,7 | 6,6 | - | 5,2 | 3,1 |
| IRL | 512 | 4 | 35 | 63 | 18 | 25 | 13 |
| I | 300 | 66 | 44 | - | 15 | 311 | 879 |
| P | 460 | 123 | - | 19 | | 121 | 172 |
| UK | 14 | 27 | 67 | 29 | - | 12 | 5 |
| TOTAL | 3611,7 | 1016 | 253,7 | 221,6 | 232 | 1128,2 | 1702,1 |

Historical Archives of the European Commission

ANEXO 5

Financiamentos do BEI (empréstimos individuais e dotações sobre empréstimos globais) na Comunidade, a favor de redes de interesse comunitário (1)

(montantes em milhões de ecus)

| | 1959-1984 | 1985-1989 | 1989 |
|---|---|---|---|
| A. Redes de interesse comunitário | 4817.3 | 8463.7 | 2836.7 |
| Transportes | 1334.1 | 3663.4 | 1384.7 |
| . Comboio | 103.9 | 1090.3 | 605.9 |
| . Estradas | 1148.4 | 1503.2 | 434.5 |
| . Infra-estruturas portuárias | 29.0 | 235.6 | 129.2 |
| . Infra-estruturas aeroportuárias | 52.8 | 715.7 | 169.2 |
| . Centros intermodais | | 83.1 | 16.4 |
| Transportes urbanos | | 35.5 | 35.5 |
| Telecomunicações | 269.8 | 1568.4 | 817.0 |
| Transporte e distribuição de energia | 3213.4 | 3231.9 | 635.0 |
| B. Conjunto das Redes | 11966.8 | 15031.8 | 4412.9 |
| Transporte | 3927.7 | 7060.8 | 2206.5 |
| . Comboio | 599.8 | 1475.9 | 606.8 |
| . Estradas | 2789.5 | 4002.2 | 1015.4 |
| . Infra-estruturas portuárias | 320.0 | 370.7 | 135.6 |
| . Infra-estruturas aeroportuárias | 106.2 | 738.3 | 169.2 |
| . Centros intermodais | | 83.2 | 16.4 |
| . Transportes urbanos | 107.3 | 326.5 | 228.2 |
| . Outros | 4.9 | 64.0 | 34.9 |
| Telecomunicações | 4245.5 | 4092.3 | 1258.2 |
| Transporte e distribuição de energia | 3793.6 | 3878.7 | 948.2 |
| C. Total da actividade na Comunidade | 32432.8 | 40024.4 | 11265.9 |
| % A/B | 40.3 | 56.3 | 64.3 |
| % A/C | 14.9 | 21.1 | 25.2 |
| % B/C | 36.9 | 37.6 | 39.2 |

(1) não incluídos 578 milhões para redes localizadas na Jugoslávia:
- transporte de electricidade : 92 milhões
- linhas de caminho de ferro : 124,3 milhões
- auto-estradas : 361,7 milhões

Historical Archives of the European Commission

PROJECTO DE RESOLUÇÃO DO CONSELHO RELATIVA ÀS REDES TRANSEUROPEIAS

**O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,**

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Considerando que o Conselho Europeu (Estrasburgo em Dezembro de 1989 e Dublim em Junho de 1990) solicitou que fossem adoptadas antes do final de 1990 "linhas orientadoras" sobre as redes transeuropeias e que o Conselho solicitou à Comissão, através da sua Resolução de 22 de Janeiro de 1990 *, que lhe apresentasse nesse mesmo prazo um programa de trabalho e propostas de medidas apropriadas;

Considerando que a realização do espaço sem fronteiras e a realização da liberdade de circulação das pessoas, dos bens e dos serviços exigem redes transeuropeias de transporte, de telecomunicações, de energia e de formação profissional a fim de permitir ao mercado interno desenvolver todos os seus efeitos benéficos;

Considerando que a realização de redes transeuropeias ligando igualmente as regiões periféricas ao centro da Comunidade contribuirá para a coesão económica e social da Comunidade;

Considerando que as redes transeuropeias devem igualmente ser concebidas na perspectiva do desenvolvimento harmonioso das relações da Comunidade com os países da AECL e com os países da Europa Central e de Leste, e tendo em conta o seu prolongamento para os países mediterrânicos;

---

* JO nº C 27 de 6.2.1990.

Historical Archives of the European Commission

Considerando que a análise efectuada pela Comissão durante ano de 1990, com a ajuda dos Estados-membros e dos operadores económicos, revelou as insuficiências das redes existentes e a necessidade de uma maior concertação a nível da concepção e da exploração optimizada das redes futuras;

Considerando que as razões destas insuficiências foram identificadas e que é conveniente eliminá-las tomando as medidas apropriadas tal como propostas pela Comissão sob a forma de um programa de acção comunitário;

Considerando que é conveniente que o Conselho adopte este programa;

Considerando que incumbe a Comissão apresentar as propostas complementares necessárias à aplicação deste programa;

Considerando que o programa de acção comunitário adoptado deve ser objecto de um relatório anual da Comissão relativo à sua aplicação;

**ADOPTA A PRESENTE RESOLUÇÃO:**

1. O Conselho afirma que, com base na **verificação efectuada pela Comissão** no seu relatório, a realização do espaço sem fronteiras internas, previsto no artigo 8º-A do Tratado CEE, deve ser acompanhada pela colocação à disposição dos cidadãos, das empresas e das administrações, de redes realmente transeuropeias, ou seja, interligadas e interoperáveis nos domínios dos transportes, das telecomunicações, da energia e da formação profissional.

2. O Conselho considera que as actuais insuficiências justificam a **aplicação imediata de um programa de acções**. Por conseguinte, adopta o **programa proposto pela Comissão**, que se articula em torno de três elementos complementares e indissociáveis: **projectos prioritários** escolhidos em função da sua contribuição para o funcionamento do mercdo interno e para o reforço da coesão

Historical Archives of the European Commission

económica e social, **medidas gerais** destinadas a facilitar a emergência, a realização e a exploração optimizada das redes transeuropeias e **medidas financeiras.**

3. No que diz respeito aos **projectos prioritários**, sem prejuízo dos trabalhos em curso ou já decididos, o Conselho convida a Comissão a apresentar propostas complementares para a aplicação destes projectos e insiste especialmente, tendo em vista a realização do mercado interno, nos **seguintes princípios.**

3.1. No domínio dos **transportes,** o bom funcionamento do mercado dos transportes exige uma **abordgem multimodal do conjunto dos modos de transporte** que permita a utilização optimizada das infra-estruturas e simultaneamente que contribua para o reforço da protecção do ambiente. Convida a Comissão a prosseguir os seus trabalhos nos diferentes sectores identificados na sua comunicação;

3.2. No domínio das **telecomunicações e dos serviços telemáticos**, convida a Comissão a **tomar, antes de meados de 1991,** baseando-se nos programas existentes, nomeadamente o INSIS e o CADDIA, **as iniciativas que permitam a criação das redes de serviços telemáticos necessárias ao funcionamento do mercado interno,** em especial através da interconexão dos sistemas de informação das administrações públicas em causa; convida, além disso, a Comissão a assegurar, o mais rapidamente possível, a realização do programa específico de investigação relativo aos sistemas telemáticos de interesse geral, logo após a sua adopção, para reforçar os resultados das redes de serviços telemáticos.

3.3. No domínio **energético,** tendo em vista a realização do mercado interno e na perspectiva de uma Carta Europeia da Energia, convida a Comissão a analisar com as partes interessadas **o modo como as redes podem** ser melhor desenvolvidas e exploradas à escala continental para assegurar a utilização optimizada das capacidades de produção e reforçar a segurança de abastecimento da Comunidade.

Historical Archives of the European Commission

3.4. No domínio da **formação profissional** o Conselho convida a Comissão a promover com os Estados-membros e com as partes interessadas, a **interconexão das diferentes redes existentes** entre todos os intervenientes da formação profissional a fim de produzirem todos os seus efeitos multiplicadores no conjunto da Comunidade e nos outros países europeus.

4. No que diz respeito às **medidas de âmbito geral** e no respeito do princípio da subsidiariedade, o Conselho pretende que contribuam para criar um ambiente favorável à criação de redes transeuropeias por todos os intervenientes em causa.

4.1. O Conselho considera que as **medidas regulamentares necessárias**, referidas pela Comissão em anexo à sua comunicação, a fim de assegurar a **interoperabilidade das redes e a prestação de serviços transeuropeus**, devem ser adoptadas e aplicadas sem demora ou serem propostas rapidamente pela Comissão.

4.2. O Conselho convida a Comissão, em estreita colaboração com todas as partes interessadas, a proceder:

- ao estabelecimento regular, sob a forma mais apropriada, de **planos directores** de redes transeuropeias nos domínios dos transportes, das telecomunicações e da energia;

- ao estabelecimento de um **programa anual de normalização europeia** necessário para garantir a interoperabilidade das redes e que tenha por efeito impedir a elaboração de novas normas nacionais divergentes;

- a **recolha de todos os dados necessários** para avaliar as necessidades de redes e as dificuldades técnicas e financeiras que afectam a sua emergência tendo em vista alimentar os trabalhos acima referidos;

- **a elaboração de estudos de viabilidade** que permitam identificar os projectos de interesse europeu;

Historical Archives of the European Commission

4.3. O Conselho acolhe favoravelmente o princípio de uma **declaração de interesse europeu** e convida a Comissão a **apresentar-lhe propostas** para a criação de um processo comunitário que permita conceder uma tal declaração a projectos específicos.

**5. No que diz respeito às medidas de carácter financeiro,** o Conselho considera que os projectos devem ser rentáveis e recorda que tenciona **privilegiar o financiamento privado**, criando as condições mais favoráveis para a emergência, a realização e a exploração das redes transeuropeias para esse fim. Considera **no entanto** que se **revelam indispensáveis intervenções públicas** num certo número de casos bem identificados pela Comissão. Estas intervenções comunitárias revestem um carácter complementar, o que não impede que a Comunidade conceda, no âmbito das disponibilidades orçamentais e no respeito das perspectivas financeiras, uma **prioridade de financiamento às redes transeuropeias**. Este **carácter prioritário poderia ser reforçado** aquando do estabelecimento de novas perspectivas financeiras para o período pós 1992.

**6. O Conselho convida finalmente a Comissão a:**

6.1. Apresentar-lhe durante o ano de 1991 as **propostas apropriadas** que permitam a realização do que precede;

6.2. Apresentar-lhe **anualmente um relatório sobre a realização das redes transeuropeias.**

Historical Archives of the European Commission

Glossário das abreviaturas, siglas e outros termos utilizados no relatório final por ordem alfabética

AECMA - Associação Europeia dos Construtores de Equipamentos Aeronáuticos

AECL - Associação Europeia de Comércio Livre

AIM - Acção Comunitária no domínio das Tecnologias da Informação e das Telecomunicações Aplicadas aos Cuidados de Saúde - Informática Avançada no domínio da Medicina - Acção Exploratória

ANIMO - Sistema de Gestão do Movimento dos Animais

ASB - Organismo de Normalização Associada

ATLAS - Controlo do Tráfego Aéreo/Sistema Air-Sol

BC-NET- Rede Europeia de Cooperação e de Aproximação das Empresas

BEI - Banco Europeu de Investimento

CADDIA- Cooperação no domínio da Automatização dos Dados e da Documentação relativa às Importações/Exportações e à Agricultura

CEAC - Conferência Europeia da Aviação Civil

CECA - Comunidade Europeia do Carvão e do Aço

CEDEFOP-Centro Europeu da Formação Profissional

CEPT - Conferência Europeia das Administrações dos Correios e Telecomunicações

CLCA - Comité de Ligação dos Construtores Automóveis

COMETT- Programa de Acção Comunitária de Educação e Formação em matéria de Tecnologia

CORRIDOR-Cooperação no domínio da Informática Aplicada aos Problemas Rodoviários das Regiões

CSCE - Conferência sobre a Segurança e a Cooperação na Europa

DECT - Projecto Telefone sem fios

DELTA - Desenvolvimento do Ensino Europeu através do Processo Tecnológico

DRIVE - Infra-estrutura rodoviária específica para a segurança dos veículos na Europa

EDI - Intercâmbio de Dados Informatizados

Historical Archives of the European Commission

EDIFACT - Norma internacional para a troca de dados informatizados para a administração, o comércio e os transportes

ENS - Sistemas Nervosos Europeus

ERASMUS - Programa de Acção Comunitária em matéria de Mobilidade dos Estudantes

ERMES - Sistema Público Pan-europeu Terrestre de Chamada de Pessoas por Rádio

ERT - Mesa Redonda dos Industriais Europeus

ETSI - Instituto de Normas Europeias de Telecomunicações

EUREKA - Agência Europeia para a coordenação da Investigação

EUROCONTROL - Organização Europeia de Controlo do Tráfego Aéreo

EUROFORM - Programa de iniciativa comunitária (Fundo Social) para a formação profissional

EUROTECNET - Programa de acção nos domínios das novas tecnologias e da formação profissional

EURYCLEE - Rede de centros nacionais de informação sobre as novas tecnologias de informação e de educação nos Estados-membros da Comunidade Europeia

EURYDICE - Rede Informática sobre a educação na Comunidade Europeia

FEDER - Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

FIEC - Federação das Indústrias Europeias da Construção

FORCE - Programa de Formação Profissional Contínua

FYSAN - Sistema para o acompanhamento fitossanitário

GSM - Grupo Especial Móvel (Telefone Celular)

IMPACT - Plano de acção para a criação de um Mercado de Serviços de Informação

INSIS - Sistema comunitário inter-institucional de Serviços Integrados de Informação

INTERREG - Programa de iniciativa comunitária (FEDER, FSE, FEOGA Orientações) relativo às regiões transfronteiriças

LINGUA - Acção para a promoção do Ensino e Aprendizagem de línguas estrangeiras

METRAN - Rede Europeia de Transmissão

ONP - Oferta de uma Rede Aberta de Telecomunicações

PCRD - Programa-quadro de investigação e desenvolvimento

Historical Archives of the European Commission

PETRA - Programa de Acção para a Formação Profissional e a Preparação dos Jovens para a Vida Adulta e Profissional

PHARE - Plano de acção para uma ajuda coordenada à Polónia e à Hungria - Polónia-Hungria ajuda à recuperação económica

PHARE - Projecto EUROCONTROL relativo à ligação entre sistemas de controlo no solo e sistemas de gestão aerotransportados

POLIS - Promoção das Ligações Operacionais à Integração de Serviços (informática aplicada ao transporte urbano)

PROMETHEUS - Programa para um Sistema Europeu do Tráfego com a mais Elevada Eficiência e Segurança

RACE - Programa de Investigação e Desenvolvimento sobre as Tecnologias de Ponta das Comunicações na Europa

REGEN - Programa de iniciativa comunitária (FEDER) relativo a interligações energéticas

RDIS - Rede Digital de Serviços Integrados

SCENT - System Customs Enforcement Network

SCIENCE - Plano de Estímulo às Cooperações Internacionais e aos Intercâmbios Necessários aos Investigadores Europeus (1988-1992)

SHIFT - Regime de Controlo Sanitário das Importações Provenientes de Países Terceiros nos Postos de Controlo Fronteiriço (Projecto SHIFT)

SIS - Sistema de Informação Schengen

STAR - Programa Comunitário relativo ao Desenvolvimento de Certas Regiões Desfavorecidas da Comunidade através de um melhor Acesso aos Serviços Avançados de Telecomunicações

TARIC - Pauta aduaneira comum

TEDIS - Programa Comunitário relativo à Transferência Electrónica de Dados de Uso Comercial, que utiliza as Redes de Comunicação

TELEMATIQUE- Programa de iniciativa comunitária (FEDER) relativo ao acesso aos serviços avançados de telecomunicações

UNICE - União das Confederações da Indústria e dos Empregadores da Europa

VSAT - Very Small Aperture Terminals (satélites)

Historical Archive of the European Commission

ISSN 0257-9553

COM(90) 585 final

# DOCUMENTOS

**PT** **15**

Historical Archives of the European Commission

N.° de catálogo : CB-CO-90-661-PT-C
ISBN 92-77-67659-0

| PREÇO DE VENDA | até 30 páginas: 3,50 ECU | cada 10 páginas a mais: 1,25 ECU |
|---|---|---|

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo