



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 01.07.2002
KOM(2002) 344 lopullinen

**KOMISSION KERTOMUS
NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE
JA ALUEIDEN KOMITEALLE**

**EUROOPAN LAAJUISET VERKOT 2000
VUOSIKERTOMUS**

{SEC(2002) 732}

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Tiivistelmä: Katsaus TEN-verkkoihin vuonna 2000.....	5
2.	Erityishankkeiden edistyminen	6
2.1.	Energia	6
2.2.	Televiestintä	6
2.3.	Liikenne.....	6
3.	Uudet suuntaukset ja viimeaikainen kehitys Lainsäädäntö TEN-komiteat ja varainhoidon valvonta.....	8
3.1.	Uudet suuntaukset ja viimeaikainen kehitys	8
3.1.1.	Rautateiden TEN-liikenneverkkojen yhteentoimivuus.....	8
3.1.2.	Euroopan laajuinen rautateiden tavaraliikenneverkko (TERFN).....	8
3.1.3.	Energiainfrastruktuuri	9
3.2.	Lainsäädäntö	9
3.2.1.	Televiestintäalan TEN-verkkoja koskevan työohjelman ja niitä koskevien suuntaviivojen muuttaminen	9
3.2.2.	Liikenteen alan TEN-suuntaviivojen muuttaminen	10
3.3.	TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevät komiteat ja TEN-verkkojen rahoitustukikomiteat Varainhoidon valvonta.....	10
3.3.1.	Energia	10
3.3.2.	Televiestintä	10
3.3.3.	Liikenne.....	11
3.3.4.	TEN-verkkojen rahoitustukikomitea.....	11
3.3.5.	Varainhoidon valvonta	11
4.	Ten-verkkojen rahoitus	14
4.1.	TEN-verkkojen rahoitustukikomitea.....	14
4.1.1.	Energia	14
4.1.2.	Televiestintä	14
4.1.3.	Liikenne.....	14
4.2.	HVT (hallintojen välinen telemaattinen tietojenvaihto)	16
4.3.	Rakennerahastot ja koheesiorahasto	16
4.3.1.	EAKR.....	17
4.3.2.	Koheesiorahasto	17

4.4.	Euroopan investointipankin (EIP) myöntämät lainat.....	18
4.5.	Euroopan investointirahaston (EIR) takaukset.....	20
4.6.	Jäsenvaltioiden myöntämä rahoitus	21
4.7.	Infrastruktuurihankkeiden rahoittaminen EU:n ulkopuolisissa maissa	21
4.7.1.	PHARE.....	21
4.7.2.	CARDS	21
4.7.3.	TACIS	22
4.7.4.	MEDA.....	22
4.7.5.	ISPA	22
5.	Ten-verkkojen rahoitus: Muita kysymyksiä.....	25
5.1.	TEN-rahoitusasetus – liikenteen alan monivuotisen ohjeellisen TEN-ohjelman perustaminen (2001–2006).....	25
6.	Kertomukset, arviointi ja varainhoidon valvonta.....	26
6.1.	Kertomukset	26
6.1.1.	Komission tiedonanto euro-ISDN:n kehittämisestä.....	26
6.2.	Arviointi	27
6.2.1.	Televiestintä	27
6.2.2.	Liikenne.....	28
7.	Ulkosuhteet	28
7.1.	Energia	28
7.2.	Televiestintä	29
7.3.	Liikenne.....	30
8.	Muut unionin politiikat, joihin sisältyy TEN-ulottuvuus.....	30
8.1.	Ympäristö.....	30
8.2.	Tutkimus ja kehittäminen.....	31
8.2.1.	Kansalaisille tarkoitetut järjestelmät ja palvelut (avaintoiminto I).....	33
8.2.2.	Uudet työtavat ja sähköinen kaupankäynti (avaintoiminto II).....	33
8.2.3.	Multimediasisältö ja välineet (avaintoiminto III)	33
8.2.4.	Keskeiset tekniikat ja perusrakenteet (avaintoiminto IV).....	34
8.2.5.	Tutkimuksen verkottuminen	34
9.	Loppupäätelmät.....	35

LIITE: SEC(2002) 732

TAULUKOT

Taulukko 1:	TEN-verkoille myönnetty yhteisön rahoitus vuonna 2000 (miljoonaa ecua/euroa)	14
Taulukko 2:	TEN-energiaverkkoja koskevat maksusitoumukset (miljoonaa ecua/euroa)	16
Taulukko 3:	Liikenne - Hanketyypit	17
Taulukko 4:	Liikenne – Tukitoimenpidetyypit	17
Taulukko 5:	Liikennemuodot	18
Taulukko 6:	Liikenteen alan TEN-hankkeiden rahoitus koheesiorahastosta jäsenvaltioittain	19
Taulukko7:	TEN-hankkeiden rahoitus koheesiorahastosta jäsenvaltioittain ja liikennemuodoittain vuonna 2000, prosentteina	20
Taulukko 8:	EIP:n TEN-hankkeita varten myöntämät lainat (miljoonaa euroa)	22
Taulukko 9:	EIR:n lainatakuut TEN-hankkeita varten (hyväksytyt operaatiot, miljoonaa euroa)	23
Taulukko 10:	ISPA-rahoitus liikenteen alalla vuonna 2000	26
Taulukko 11:	Liikenneala: hankkeet TINA-liikennekäytävittäin (vuonna 2000 rahoitetut)	27

1. TIIVISTELMÄ: KATSAUS TEN-VERKKOIHIN VUONNA 2000

Komissio toimittaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle vuosikertomuksen toiminnasta Euroopan laajuisten verkkojen (TEN) alalla vuonna 2000 Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 2236/95, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 1655/99, 16 artiklan mukaisesti.

Vuonna 2000 käynnistettiin Euroopan laajuisten verkkojen rahoitusta koskevan asetuksen (EY) N:o 2236/95 mukaisesti ensimmäinen Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskeva monivuotinen ohjeellinen ohjelma.

Monivuotinen ohjeellinen ohjelma koskee meneillään olevia Essenissä yksilöityjä hankkeita ja uusia ensisijaisia hankkeita, kuten Galileo-hanketta, pullonkaulojen poistamista TEN-rautatieverkosta, rajat ylittäviä hankkeita sekä tie- ja lentoliikenteen älykkäitä liikennejärjestelmiä.

Yhteistä etua koskevien hankkeiden edistyminen:

Yksityiskohtaista tietoa annetaan kohdassa 2 sekä liitteissä.

Useimmat yhteistä etua koskevat hankkeet edistyivät edelleen tyydyttävällä tavalla. Luettelot erityishankkeista esitetään liitteissä III ja IV.

Suuntaviivat ja muut oikeudelliset näkökohdat:

Komissio teki 16. marraskuuta 2000 neuvoston päätöksessä N:o 1254/96/EY yksilöityjen yhteistä etua koskevien TEN-energiahankkeiden (sähkön siirto, kaasuputkisto ja varastointi) tarkempaa määrittelyä koskevan päätöksen.

Kertomukset ja selonteot

Tilintarkastustuomioistuin antoi erityiskertomuksen nro 9/2000 Euroopan laajuisista televiestintäverkoista¹. Asiakirjaan sisältyivät myös komission vastaukset mainittuun kertomukseen.

Komissio hyväksyi eEurope-strategian, jonka täytäntöönpanoa televiestintäalan TEN-verkon on tarkoitus tukea.

Rahoitus

Yhteenveto yhteisön TEN-rahoituksesta vuonna 2000 esitetään jäljempänä taulukossa 1.

¹EYVL C 166, 15.6.2000.

2. ERITYISHANKKEIDEN EDISTYMINEN

2.1. Energia

Essenissä joulukuussa 1994 kokoontunut Eurooppa-neuvosto laati luettelon kymmenestä ensisijaisesta hankkeesta, joista seitsemässä edistytettiin selvästi vuosina 1995-2000.

Viiden kaasuhankkeen pääosat saatiin tänä aikana toimintakykyisiksi. Algerian, Marokon ja Espanjan välinen kaasuputki sekä Kreikan, Portugalin ja Etelä- ja Länsi-Espanjan uudet kaasuverkot valmistuivat. Myös Jamalista EU:iin rakennettavan kaasuputken ensimmäinen vaihe valmistui (Venäjä–Valko-Venäjä–Puola–EU).

Viidestä sähköhankkeesta yksi saatiin toimintakykyiseksi (Pohjois-Portugalin ja Espanjan välinen yhteys) ja toinen hanke (Italian ja Kreikan välinen yhteys) on rakennusvaiheessa. Muissa kolmessa hankkeessa ei ole pystytty voittamaan vaikeuksia, jotka liittyvät hallinnollisiin lupiin (Ranskaa ja Italiaa sekä Ranskaa ja Espanjaa koskevat hankkeet) tai strategiaan päätöksiin markkinoiden uuden vapauttamisen yhteydessä (Itä- ja Länsi-Tanskan välinen yhteys).

Myös muut yhteistä etua koskevat hankkeet edistyivät hyvin. Liitteessä II on luettelo kaikista energiaverkkohankkeista, joita rahoitettiin kyseisenä ajanjaksona Euroopan laajuisten verkkojen budjettikohdasta.

2.2. Televiestintä

Yleisesti ottaen nämä hankkeet edistyivät tyydyttävästi. TEN-ISDN-hankkeista kaikki vuoden 1996 ehdotuspyyntöön liittyvät hankkeet sekä yhtä lukuun ottamatta myös vuoden 1997 ehdotuspyyntöön liittyvät hankkeet saatiin teknisesti päätökseen. Kaikki etämatkailua koskevat hankkeet (1997) ja suurin osa multimediahankkeista (1997) saatettiin myös päätökseen. Useita vuosien 1998 ja 1999 ehdotuspyynnöissä hyväksytyjä hankkeita saatiin teknisesti päätökseen.

Useimpiin hankkeisiin tehtiin teknisiä tarkistuksia ulkopuolisten asiantuntijoiden avulla. Tarkistuksissa esitetyt suositukset otettiin jäljellä olevien töiden suunnittelussa asianmukaisesti huomioon. Joitakin esimerkkihankkeita esiteltiin julkisesti erilaisissa investointitoimintaa käsittelevissä foorumeissa ja näyttelyissä, ja ne saivat näin sekä julkisen että yksityisen sektorin huomiota.

Tuki- ja koordinoitavien toimien piteitä koskevilla kahdella hankkeella oli edelleen ratkaiseva merkitys televiestintäalan TEN-verkkojen tunnettuuden ja avoimuuden lisäämisessä. Lisäksi niiden avulla saatiin lisää osallistujia ohjelmiin ja hanke-ehdotusten laatu parani. Niiden kautta voitiin myös levittää hankkeiden tuloksia.

Hankkeiden tilanne, tarkistukset mukaan luettuina, esitetään liitteessä III. Yksityiskohtaisempia tietoja hankkeista sekä tuki- ja liitännäistoimien piteistä on saatavilla televiestintäalan TEN-verkkojen verkkosivuilta, joita päivitetään säännöllisesti, Internet-osoitteessa www.europa.eu.int/tentelecom.

2.3. Liikenne

Kaikki 11 jäljellä olevaa Essenin Eurooppa-neuvoston määrittelemistä liikenteen alan 14 erityishankkeesta ovat edistyneet vakaasti. Ruotsin ja Tanskan välistä

Juutinrauman kiinteää yhteyttä koskevan toimeksiannon oli määrä valmistua kesällä 2000. Lisätietoja kaikista 14 hankkeesta on liitteessä IV.

Myös muut yhteistä etua koskevat hankkeet, joille on myönnetty tukea liikenteen alan TEN-budjetista, ovat edistyneet. Komissio ja jäsenvaltiot käynnistivät jo aiemmin, vuonna 2000, menettelyt monivuotisen ohjeellisen ohjelman perustamiseksi TEN-verkkojen alalla vuosiksi 2001–2006 Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 2236/95, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1655/1999, mukaisesti.

Monivuotinen ohjeellinen ohjelma on hyvin merkittävä liikennealalla, jolle on varattu 4,17 miljardia euroa kaikille kolmelle TEN-alalle Agenda 2000-asiakirjan yhteydessä varatusta 4,6 miljardin euron kokonaismäärästä. Yhteisön rahoitustuen monivuotinen suunnittelu vastaa laajojen liikenneinfrastruktuurihankkeiden erityistarpeita ja takaa liikenteen alan TEN-ohjelmalle varatun budjettikohdan entistä tehokkaamman hallinnon.

Valmistellessaan monivuotista ohjeellista ohjelmaa vuosiksi 2001–2006 komissio on vuoden 2000 aikana tehnyt tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa ja kutsunut useita kertoja koolle TEN-verkkojen rahoitustukikomitean sen liikenteen alaa käsittelevässä kokoonpanossa. Komitea antoi myönteisen lausuntonsa ohjelmasta 18. joulukuuta 2000 pitämässään kokouksessa.

Menettelyn tuloksena monivuotisen ohjeellisen ohjelman määrärahat vuosina 2001–2006 ovat 2 781 miljoonaa euroa. Niiden edelleen jatkuvien, Essenissä yksilöityjen hankkeiden tukemisen lisäksi, jotka nyt tarvitsevat rahoitustukea, jotta ne saadaan ajallaan päätökseen, monivuotisessa ohjeellisessa ohjelmassa korostetaan uusia ensisijaisia aloja: Galileo-hanketta, pullonkaulojen poistamista TEN-rautatieverkosta, rajat ylittävien yhteyksien rakentamista yhteisössä sekä yhteisön ja sen ulkopuolisten maiden (erityisesti ehdokasmaiden) välillä sekä tie- ja lentoliikenteen älykkäitä liikennejärjestelmiä. Koska ohjelmassa korostetaan kestävän liikkuvuuden tavoitteita, lähes 64 prosenttia kokonaistuesta on osoitettu rautatieliikenteeseen ja 95 prosenttia varoista koskee rautateitä, sisävesiväyliä sekä älykkäitä liikennejärjestelmiä.

Galileo-satelliittinavigointihankkeen määrittelyvaihe jatkui, ja Nizzassa kokoontunut Eurooppa-neuvosto korosti sen strategista merkitystä sekä tarvetta siirtyä seuraavaksi kehittämis- ja validointivaiheeseen. Tämän vaiheen rahoitus, noin 1,1 miljardia euroa, toteutetaan kokonaan julkisin varoin (yhteisön talousarvio ja Euroopan avaruusjärjestö). Edellä esitetyn perusteella 18. joulukuuta liikennettä käsittelevässä kokoonpanossaan kokoontunut TEN-verkkojen rahoitustukikomitea hyväksyi Galileon osaksi monivuotista ohjeellista ohjelmaa 550 miljoonan euron alustavalla tuella.

Euroopan geostationaariselle navigointilisäjärjestelmälle (EGNOS), joka seuraa nykyisten GPS- ja Glonass-navigointijärjestelmien toimintaa ja tarjoaa käyttäjille tietoa niiden suorituskyvystä, myönnettiin sen kriittisessä suunnitteluvaiheessa edelleen liikenteen alan TEN-verkkojen tukea. ESTB (EGNOS System Test Bed) on lähettänyt todellista EGNOS-avaruussignaalia helmikuusta 2000 alkaen.

Konkreettisia tuloksia saavutettiin viidessä eurooppalaisessa alueellisessa hankkeessa, joiden tavoitteena on soveltaa älykkäitä liikennejärjestelmiä TEN-tieverkkoon. Tietojen vaihto, liikenteen ohjaus ja tietopalvelut ovat toteutumassa yhteisön rajoilla. Yhtenä esimerkkinä voidaan mainita, että Ruotsin ja Tanskan välinen tietojen vaihto toteutui Juutinrauman yhteyden myötä, ja nyt on käytettävissä reaaliaikainen liikennetietopalvelu (RDS-TMC:n, radio Data Systems Channelin kautta) sekä Øbroadcast Saksassa, Ruotsissa, Tanskassa, Etelä-Suomessa, Ranskassa, Espanjassa, Italiassa ja Alankomaissa.

3. Uudet suuntaukset ja viimeaikainen kehitys LAINSÄÄDÄNTÖ TEN-KOMITEAT JA VARAINHOIDON VALVONTA

3.1. Uudet suuntaukset ja viimeaikainen kehitys

3.1.1. Rautateiden TEN-liikenneverkkojen yhteentoimivuus

Suurnopeusjärjestelmien yhteentoimivuuden alalla edistyi hyvin direktiivin 96/48/EY mukaisten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) kehittämisessä. Komissio esitti marraskuussa 2000 sääntelykomitealle kaksi ehdotusta, joista annettiin myönteinen lausunto: komission päätös ERTMS-järjestelmän eritelmiksi ja komission suositus Euroopan laajuisten suurten nopeuksien rautatiejärjestelmän perusparametreista.

Neuvoston 6. lokakuuta 1999 antamien päätelmien mukaisesti komissio antoi 25. marraskuuta 1999 neuvostolle ja parlamentille tiedonannon tavanomaisten rautatiejärjestelmien yhdistämisestä sekä ehdotuksen direktiiviksi Euroopan laajuisten tavanomaisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta. Euroopan parlamentti antoi direktiiviehdotuksesta lausunnon ensimmäisessä käsittelyssään toukokuussa 2000. Neuvosto vahvisti yhteisen kannan 10. marraskuuta 2000. Yhteisessä kannassa otettiin huomioon suurin osa Euroopan parlamentin ehdottamista tarkistuksista, mikä mahdollistaa direktiivin nopean antamisen.

3.1.2. Euroopan laajuinen rautateiden tavaraliikenneverkko (TERFN)

Neuvosto pääsi 9.–10. joulukuuta 1999 pitämässään kokouksessa infrastruktuuripaketista poliittiseen yhteisymmärrykseen. Yhteispäätösmenettely jatkui vuonna 2000 ja johti neuvoston ja Euroopan parlamentin väliseen sopimukseen. Pääpiirteittäin sopimus koskee kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen avaamista. Ensimmäisessä vaiheessa vuonna 2003 avataan pääsy määrättyyn verkkoon (Euroopan laajuiseen rautateiden tavaraliikenneverkkoon), joka käsittää kaikki rahtiliikenteessä käytetyt merkittävät rataosuudet. Jäljelle jäävä osa verkosta avataan toisessa vaiheessa vuonna 2008. On syytä muistaa, että infrastruktuuripaketti koostui seuraavista asiakirjoista: ehdotus neuvoston direktiiviksi yhteisön rautateiden kehittämisestä annetun direktiivin 91/440/ETY muuttamisesta, neuvoston direktiivi rautatieyritysten toimiluvista annetun direktiivin 95/18/EY muuttamisesta ja ehdotus neuvoston direktiiviksi rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta.

3.1.3. *Energiainfrastrukturi*

Energiahuoltoa koskevassa komission vihreässä kirjassa (KOM (2000) 769, 29.11.2000) tuodaan esille energiansiirtoinfrastruktuurin kehittymättömyys kansallisten markkinoiden yhdentymistä hidastavana ja energian toimitusvarmuutta rajoittavana tekijänä. Oli havaittavissa tarve lisätä nykyisten sähkölinjojen kapasiteettia sekä tarvittaessa rakentaa uusia linjoja. Asiakirjassa pohdittiin myös suunnitelmien laatimista siten, että poistettaisiin esteet "Euroopan edun mukaisilta hankkeilta". Myös kaasun osalta on poistettava nykyisiä tai mahdollisia pullonkauloja määrittämällä tarvittavat uudet liittymäkohdat. Liittymäkohdat ja muut infrastruktuuriparannukset on laajennettava myös ehdokasmaihin.

Vuonna 2001 komissio valmisti Tukholmassa kokoontuneen Eurooppa-neuvoston kehotuksesta neuvostolle ja Euroopan parlamentille tiedonannon Euroopan energianinfrastruktuurista. Tiedonannon tarkoituksena oli laatia perinpohjainen arvio energianinfrastruktuurin nykytilasta, ehdottaa toimia sen tehokkaan käytön varmistamiseksi sekä luoda vakaa ja suotuisa sääntelyjärjestelmä, jotta uuden infrastruktuurin tarjonta vastaisi kasvavaa kysyntää, jotta energianinfrastruktuuriasiat saisivat poliittista huomiota ja jotta voitaisiin lisätä energian sisämarkkinoista saatavaa hyötyä.

Komissio laati samanaikaisesti tiedonannon kanssa myös ehdotuksen energia-alan TEN-verkkoja koskevien suuntaviivojen tarkistamisesta mukaan luettuina Euroopan edun kannalta ensisijaiset hankkeet.

3.2. **Lainsäädäntö**

3.2.1. *Televiestintäalan TEN-verkkoja koskevan työohjelman ja niitä koskevien suuntaviivojen muuttaminen*

Televiestintäalan TEN-verkkoja koskevista suuntaviivoista tehdyn päätöksen² mukaisesti komissio hyväksyi tarkistetun työohjelman vuosiksi 2000–2002. Tarkistuksessa otettiin huomioon kehittyvät tarpeet ja tietoyhteiskunnan nopea kehitys sekä ohjelman hallinnosta viimeisten kolmen vuoden aikana saadut kokemukset. Avoimet ehdotuspyynnöt perustuvat uuteen ohjelmaan.

Komissio aloitti suuntaviivapäätöksen³ mukaisesti suuntaviivojen liitteen I tarkistamisen. Tätä varten komissio käynnisti tutkimuksen televiestintäalan TEN-verkkojen nykyisen sisällön, soveltamisalan ja niitä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen arvioimiseksi sekä ehdotti jäsenvaltioiden ja elinkeinoelämän edustajia kuultuaan tarvittavia tarkistuksia. Tutkimuksen toteuttivat ulkopuoliset asiantuntijat⁴ ja loppuraportti julkaistiin huhtikuussa 2001 (TEN Telecom Guidelines Status Review, RAND Report, huhtikuu 2001).

²Päätös N:o 1336/97/EY, tehty 17.6.1997 (EYVL L 183, 11.7.1997, s. 12).

³Päätöksen 14 artiklan mukaan komissio antaa joka kolmas vuosi kertomuksen tämän päätöksen täytäntöönpanosta. Kertomuksen yhteydessä komissio tekee aiheelliset ehdotukset tässä päätöksessä olevan liitteen I tarkistamiseksi tekniikan kehityksen ja saadun kokemuksen perusteella.

⁴EYVL S 227, 23.11.1999, ja EYVL S 13, 20.1.2000.

3.2.2. *Liikenteen alan TEN-suuntaviivojen muuttaminen*

Neuvosto vahvisti 5. kesäkuuta yhteisen kannan ehdotuksesta, joka koskee yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyn päätöksen N:o 1692/96/EY muuttamista siten, että suuntaviivoihin sisällytetään merisatamat ja sisävesisatamat ja muutetaan liitteessä III kuvattua hanketta (taulukko I).

3.3. **TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevät komiteat ja TEN-verkkojen rahoitustukikomiteat Varainhoidon valvonta**

3.3.1. *Energia*

Energia-alan TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevä komitea kokoontui 7. huhtikuuta. Komitea keskusteli yhteistä etua koskevien hankkeiden edistymistä koskevasta tietojenvaihdosta (energia-alan TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevän komitean asiakirja nro 2000/1), komission päätösluonnoksesta, jossa määritetään yhteistä etua koskevien hankkeiden eritelmät (energia-alan TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevän komitean asiakirja nro 2000/2), sekä komission kertomusluonnoksesta, joka koskee energia-alan TEN-verkkoja koskevien suuntaviivojen täytäntöönpanoa (energia-alan TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevän komitean asiakirja nro 2000/3), suuntaviivoihin mahdollisesti tehtävistä muutoksista sekä yhteistä etua koskevien hankkeiden luetteloon lisättävistä uusista hankkeista.

3.3.2. *Televiestintä*

Televiestintäalan TEN-verkkoja koskevia suuntaviivoja käsittelevä komitea kokoontui kolme kertaa vuonna 2000. Ensimmäisessä kokouksessaan 28. tammikuuta komitea antoi lausuntonsa televiestintäalan TEN-verkkojen työohjelmaluonnoksesta sekä luonnoksesta, jossa määritellään TEN-televiestintäverkkojen alalla tehtävän ehdotuspyynnön 2000/1 sisältö: validointitutkimuksia sekä peruspalvelujen, koulutus-, kulttuuri-, liikenne- ja liikkuvuus-, ympäristö- ja hätätilanteiden hallinta-, terveydenhuolto- ja kaupunki- ja aluetietoverkkosovellusten ja pienille ja keskisuurille yrityksille suunnattujen sovellusten ja palvelujen käyttöönottohankkeita.

Toisessa kokouksessaan 25. heinäkuuta komitea antoi lausuntonsa luonnoksesta, jossa määritellään ehdotuspyynnön 2000/2 sisältö peruspalvelujen ja sovelluksien osalta samoilla aloilla kuin ehdotuspyynnössä 2000/1. Lisäksi se keskusteli keinoista a) sellaisten kansallisten hankkeiden löytämiseksi, joita voitaisiin helposti laajentaa Euroopan tasolle, b) hyvien käytänteiden vaihtamiseksi sekä c) tilanteen kartoittamiseksi eri jäsenvaltioissa, jotta voitaisiin määrittää alat, joilla yhteisön toiminnalla on nostovoimaa eli joilla markkinat eivät täytä tarpeita. Komitea toi esiin sen, että hankkeita määritettäessä olisi otettava huomioon synergiamahdollisuudet eEurope-aloitteen vertailutoiminnan (benchmarking) kanssa. Se keskusteli myös televiestintäalan TEN-toimien väliarvioinnin tilasta ja antoi tutkimuksen metodologista lähestymistapaa koskevia rakentavia neuvoja sekä käytännön ohjeita sellaisten eri tahojen kuulemisesta, joita asia koskee.

Komitean viimeisessä, 12. joulukuuta 2000 pidetyssä kokouksessa pääasiallisena aiheena oli ulkopuolisen konsultin esittämä TEN-toimien väliarvioinnin loppukertomus. Komitea otti myönteisesti vastaan seuraavat kertomuksessa esitetyt

yleiset havainnot ja suositukset: a) olisi luotava yhteys eEurope-aloitteen ja televiestintäalan TEN-ohjelman välille sekä koordinoitava ohjelman toimintaa muiden ohjelmien (mm. IST, INFO2000 ja eContent) kanssa, b) hankkeiden Euroopan laajuista ulottuvuutta olisi selvennettävä ja vahvistettava, c) hankkeiden liiketaloudellista suunnitteluvaihetta olisi korostettava aiempaa enemmän, d) palvelujen innovatiivinen luonne olisi asetettava etusijalle, e) olisi toteutettava toimia, jotka koskevat luottamusta teknologiaan ja luottamuksellisuutta, f) jatkossakaan ei pitäisi sitoutua yksittäisiin tekniikoihin, g) sopimusneuvotteluja olisi nopeutettava ja h) suhteita kansallisiin yhteystahoihin olisi kehitettävä edelleen.

3.3.3. *Liikenne*

Suuntaviivojen 18 artiklassa tarkoitettu komitea kokoontui kolme kertaa vuonna 2000. Ensimmäinen kokous pidettiin 14. helmikuuta, toinen kokous 23. maaliskuuta 2000 ja kolmas kokous 18. toukokuuta. Kokouksissa tarkasteltiin komitean useita kertoja kokoontuneiden tilapäistyöryhmien työtä. Työryhmät käsitelivät:

- strategista ympäristöarviointia yhdessä kokouksessaan,
- tieliikenteen pullonkauloja kahdessa kokouksessaan,
- rautatieliikenteen pullonkauloja kahdessa kokouksessaan,
- täytöntöönpanoa koskevia kertomuksia yhdessä kokouksessaan,
- älykkäitä tieliikennejärjestelmiä (katso kohta 2.3).

Komitea avusti kokouksissaan komissiota valmistelemaan Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivojen tarkistamista sekä yksilöimään merkittävimmät tie- ja rautatieliikenteen pullonkaulat. Tietoja vaihdettiin myös strategisen ympäristöarvioinnin täytöntöönpanosta. Kokouksissa avustettiin komissiota myös kysymyslomakkeen suunnittelussa suuntaviivojen täytöntöönpanoa koskevien kertomusten laatimista varten.

3.3.4. *TEN-verkkojen rahoitustukikomitea*

TEN-verkkojen rahoitustukikomitea kokoontui vuonna 2000 seitsemän kertaa (yhdessä kokouksessa käsiteltiin horisontaalisia kysymyksiä, yhdessä energia-asioita, kahdessa televiestintää ja kolmessa liikennettä). Se antoi myös myönteisen lausunnon 643,3 miljoonan euron maksusitoumuksesta. Rahoituspäätöksistä annetaan lisätietoja kohdassa 4.1.

3.3.5. *Varainhoidon valvonta*

Vuoden 1999 aikana komissio aloitti TEN-verkkojen rahoitustukikomitean horisontaalisia kysymyksiä käsittelevän ryhmän ja kolmen alakohtaisia kysymyksiä käsittelevän ryhmän kanssa keskustelun varainhoidon valvontaa koskevan yhteistyön käytännön järjestelyistä komission ja jäsenvaltioiden välillä. Yleisesti todettiin, että tilanne vaihtelee ajoittain ja että toimenpiteiden olisi oltava kustannustehokkaita. Lisäksi tultiin siihen tulokseen, että pitkälle yksityistetty televiestintäala tarvitsee erityiskohtelua.

Jatkona tälle vuonna 1999 käynnistyneelle vuoropuhelulle komitea käsitteli asiaa televiestintää käsittelevässä kokoonpanossaan 12. joulukuuta 2000. Komitea tuli siihen tulokseen, ettei jäsenvaltiolle synny taloudellisia velvoitteita, kun se hyväksyy ehdotuksen toimittamisen TEN-televiestintäalan ehdotuspyyntöön, lukuun ottamatta tapauksia, joissa selkeästi annetaan rahoitustakuu tai joissa se on hankkeessa osallistujana.

Taulukko 1: TEN-verkoille myönnetty yhteisön rahoitus vuonna 2000 (miljoonaa ecua/euroa)

Ala	Tukityyppi	Rahoitusväline	1993–1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	2000 ⁵
<i>Liikenne</i>	Lainat	EIP ^{6,7}	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4 989
	Lainatakuut	EIR ⁶⁻⁷	161	303	55	71	256	55
	Avustukset	EAKR ⁷⁻⁸	999	2 639	527	e.s.	e.s.	e.s.
		Koheesiorahasto	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1 287
	Avustukset, korkotuet, lainatakuut ja tutkimusten yhteisrahoitus	TEN-budjettikohta B5-700	625	280	352	474	497	581
		(josta 14 erityishankkeen osuus)	362	211	211	305	266	288 ⁹
<i>Energia</i>	Lainat	EIR ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174	392
	Takaukset	EIR ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0	0
	Avustukset ja tutkimusten yhteisrahoitus	Rakennerahastot	764	1 265	277	e.s.	355	e.s.
		TEN-budjettikohta B5-710	12	9	24	19	29	14
<i>Televiestintä</i>	Lainat	EIR ⁶⁻⁷	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2 726
	Takaukset	EIR ⁶⁻⁷⁻⁹	175	9	276	230	44	165
	Rahoitusosuudet	Rakennerahastot	295	173	e.s.	e.s.	387 ¹⁰	e.s.
	Toteutettavuus- ja validointitutkimusten sekä käyttöönottohankkeiden yhteisrahoitus	TEN-budjettikohta B5-720	45	16	27	28	22	35
<i>Telemaattiset verkot</i>	Avustukset	TEN-budjettikohta B5-721	119	44	47	15	21	22

E.s. = tieto ei saatavilla

⁵Maksusitoumukset.

⁶Allekirjoitetut sopimukset.

⁷TEN-hankkeet ja TEN-verkkoihin liittyvät hankkeet.

⁸Sisältää yleensä maksusitoumukset vuosiksi 1996–1999.

⁹Sisältää rautatieliikenteen ohjauksen.

¹⁰Ainoastaan TEN-verkkoihin liittyvät hankkeet.

4. TEN-VERKKOJEN RAHOITUS

Edellä olevassa taulukossa 1 on annettu yleiskuva EU:n TEN-verkoille myöntämästä rahoituksesta.

4.1. TEN-verkkojen rahoitustukikomitea

4.1.1. Energia

TEN-verkkojen rahoitustukikomitea kokoontui 8. kesäkuuta ja hyväksyi myöhemmin kirjallisen menettelyn turvin 13 toteutettavuustutkimusta ja muuta tutkimusta, joille komissio esitti 13,6 miljoonan euron rahoitustukea. Vastaava komission päätös tehtiin 16. lokakuuta. Lisätietoja on annettu liitteessä V.

Taulukko 2: TEN-energiaverkkoja koskevat maksusitoumukset (miljoonaa ecua/euroa)

	1995-97		1998		1999		2000	
	määrä	%	määrä	%	määrä	%	määrä	%
Sähkö	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
Kaasu	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
YHTEENSÄ	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

4.1.2. Televiestintä

TEN-verkkojen rahoitustukikomitea kokoontui televiestintää käsittelevässä kokoonpanossaan kahdesti: 25. heinäkuuta ja 12. joulukuuta.

Heinäkuun kokouksessa komitea antoi lausunnon komission päätösluonnoksesta, joka koski yhteisön rahoitustuen myöntämistä ehdotuspyyntöön 2000/1 saaduista ehdotuksista valituille 35:lle yhteistä etua koskevalle hankkeelle. Yhteisön rahoitustuen enimmäismäärä oli yhteensä 35 miljoonaa euroa. Hankkeista 31 oli markkinoiden validointitutkimuksia ja 4 käyttöönottohankkeita. Komitea antoi lausunnon myös päätösluonnoksesta, joka koski yhden tuki- ja koordinoitintoimen valintaa televiestintäalan TEN-verkkojen osalta jatkuvan ehdotuspyynnön 1998/3 tulosten joukosta. Yhteisön tuen enimmäismäärä oli 0,9 miljoonaa euroa. Joulukuun kokouksessa komitea vaihtoi näkemyksiä komission kertomuksesta televiestintäalan TEN-verkkojen teknisistä tarkistuksista vuonna 2000 (katso jäljempänä kohta 6.2.1). Komitea keskusteli myös TEN-verkkojen rahoitusta koskevan asetuksen 8 artiklan (tukihakemusten jättäminen) ja 12 artiklan (varainhoidon valvonta) tulkinnasta (katso myös jäljempänä kohta 3.3.5).

4.1.3. Liikenne

Komissiolle toimitettiin liikenteen alalla 288 rahoitustukihakemusta, joista muutamassa oli kyse suhteellisen vähäisistä summista. Sääntöä, jonka mukaisesti liikennehankkeisiin myönnettävän rahoitustuen on oltava vähintään miljoona euroa, sovellettiin vuonna 2000 laajalti, ja sen avulla päätösten määrää pystyttiin

vähentämään. Yhteensä tukea haettiin yli 1 700 miljoonaa euroa. TEN-rahoitustukikomitea piti kolme kokousta vuonna 2000 ja antoi myönteisen lausunnon 102 hankkeesta ja tutkimuksesta, joihin komissio oli ehdottanut yhteensä 591,659 miljoonan euron rahoitustukea. Useissa valituissa toimissa oli kyse aiemmin tuetun toiminnan jatkamisesta (tai täydentämisestä). Yksityiskohtaiset tiedot esitetään liitteessä VII.

Loppujen lopuksi vuonna 2000 tuettiin kaikkiaan 99:ää toimea yhteensä 580,659 miljoonalla eurolla. Kuten taulukosta 3 käy ilmi, komissio keskittää edelleen suuren osan (49,54 %) käytettävissä olevista varoista Essenissä määriteltyihin 14 erityishankkeeseen. Ensisijaisiin hankkeisiin ohjattiin kuitenkin pienempi osuus maksusitoumusmäärärahoista kuin aiempina vuosina, koska niistä kolme – Malpensan lentokenttä, rautatieyhteys Cork–Dublin–Belfast–Larne sekä Juutinrauman kiinteä yhteys – on saatu päätökseen ja eräät suurnopeusjunahankkeet eivät ole vielä edenneet rakennusvaiheeseen. Osuus on pienempi kuin Euroopan parlamentin vuoden 2000 talousarviota koskevissa huomautuksissa mainittu suurin mahdollinen prosenttiosuus.

Taulukko 3: Liikenne - Hanketyypit

	Tuki vuonna 2000	%	
	(miljoonaa euroa)	2000	1999
Essenissä kokoontuneen Eurooppa-neuvoston vahvistamat 14 erityishanketta (sis. rautatieliikenteen ohjauksen)	287,69	49,54	58
Liikenteenohjaus (kaikki liikennemuodot paitsi rautatieliikenne)	58,33	10,05	9
Muut tärkeät yhteistä etua koskevat hankkeet (paitsi 14 erityishanketta)	234,63	40,41	33
YHTEENSÄ	580,65	100	100

Taulukko 4: Liikenne – Tukitoimenpidetyypit

	Tuki vuonna 2000	%	
	Miljoonaa euroa	2000	1999
Toteutettavuustutkimukset / tekninen tuki	188,70	33	28
Suorat avustukset	337,95	58	58
Korkotuki	54,00	9	14
YHTEENSÄ	580,65	100	100

Taulukko 5: Liikennemuodot

Liikennemuoto	Hankkeiden/tutkimusten määrä liikennemuotoa kohti	Tuki vuonna 2000	
		miljoonaa euroa	%
Lentoliikenteen ohjaus	7	14,700	2,53%
Lentoasemat	7	11,104	1,91%
Yhdistetyt kuljetukset	1	5,000	0,86%
Maailmanlaajuinen satelliittinavigointijärjestelmä	1	12,000	2,07%
Sisävesiliikenne	4	15,800	2,72%
Multimodaaliliikenne	1	34,000	5,85%
Satamat	2	2,500	0,43%
Rautatiet	45	346,122	59,60%
Rautatieliikenteen ohjaus	1	35,000	6,02%
Maantiet	17	71,400	12,30%
Tieliikenteen ohjaus	12	32,133	5,53%
Meriliikenteen ohjaus	1	0,900	0,15%
YHTEENSÄ:	99	580,659	100%

Muille merkittävillä hankkeilla myönnetyn tuen huomattava määrä heijastelee jäsenvaltioilta saatujen ja myöhemmin valittujen hakemusten määrää. Tuen määrässä on otettu huomioon vuoden 2000 talousarviossa esitetyt eri liikennemuotojen prosenttiosuuksia ja ensisijaisille hankkeille myönnettävän tuen enimmäismäärää koskevat huomautukset. Tutkimuksille myönnettävä tuki rajattiin 33 prosenttiin kokonaismäärästä, koska useat hankkeet olivat jo edenneet rakennusvaiheeseen. Yleisesti Euroopan parlamentin vuoden 2000 talousarviota koskevat huomautukset otettiin huomioon myös liikennemuotojen osuuksissa.

4.2. HVT (hallintojen välinen telemaattinen tietojenvaihto)

HVT-hankkeita (alakohtaiset ja horisontaaliset toimet) ei rahoiteta TEN-rahoitustukiasetuksen nojalla. Esityksen kattavuuden vuoksi ne kuitenkin mainitaan tässä. Vuonna 2000 HVT-toimiin myönnettiin 22,3 miljoonaa euroa.

4.3. Rakennerrahastot ja koheesiorahasto

Selvästi suurin osa unionin TEN-hankkeisiin myönnettyistä avustuksista myönnetään Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR) ja koheesiorahastosta. Koska

aluekehitysrahaston menoja ei ole esitetty TEN-hankekohtaisesti, ei TEN-verkoille tästä lähteestä myönnetyn tuen määrää voida esittää.

4.3.1. EAKR

Vuonna 2000 valmisteltiin uutta rakennerahastojen ohjelmakautta 2000–2006. Jäsenvaltiot toimittivat tätä varten tarvittavat ohjelma-asiakirjat. Komissio neuvotteli asiakirjoista jäsenvaltioiden kanssa ja suurimmasta osasta päästiin sopimukseen vuoden 2000 loppuun mennessä, joten hankkeiden rahoitus uudelle kaudelle saattoi alkaa vuonna 2001.

Infrastruktuuriin myönnettiin jälleen runsaasti tukea rakennerahastojen tavoitteesta 1. Kun infrastruktuurihankkeiden osuus edellisellä ohjelmakaudella 1994–1999 oli hieman alle 30 prosenttia, se on tällä kaudella noin 34 prosenttia. Noin puolet infrastruktuurihankkeille osoitetusta tuesta on ohjattu liikenneverkoille lähinnä koheesiomaissa.

4.3.2. Koheesiorahasto

(Katso lisätietoja liitteessä VIII)

Vuonna 2000 koheesiorahaston TEN-liikennehankkeita koskevat maksusitoumukset olivat 1 287 miljoonaa euroa. Tämä on noin kolme kertaa niin paljon kuin vuonna 1999, mikä osoittaa, että koheesiorahaston toiminta on päässyt uudelleen vauhtiin vuonna 2000.

Taulukko 6: Liikenteen alan TEN-hankkeiden rahoitus koheesiorahastosta jäsenvaltioittain

	Maksusitoumukset vuoteen 1999 saakka	Maksusitoumukset vuonna 2000
	(miljoonaa euroa)	(miljoonaa euroa)
Kreikka	1 535	155
Espanja	4 606	852
Irlanti	748	34
Portugali	1 446	246
YHTEENSÄ	8 334	1 287

Vuonna 2000 myönnetyistä 28 avustuksesta (katso lisätietoja liitteessä VIII olevassa taulukossa) 15 osoitettiin tieverkostoon liittyville hankkeille, 12 rautatieverkkoon liittyville hankkeille (mukaan luettuna yksi metrohanke) sekä yksi satamainfrastruktuurihankkeelle. Vuosina 1993–1999 yli puolet koheesiorahastosta liikenteen alalle myönnetystä tuesta osoitettiin tierakennushankkeisiin (katso lisätietoja TEN-verkkojen vuosikertomuksesta 1999), mutta vuonna 2000 pääosan saivat rautatiet, joita koskeviin hankkeisiin osoitettiin kolme neljäsosaa maksusitoumusten kokonaismäärästä.

Taulukko 7 : TEN-hankkeiden rahoitus koheesiorahastosta jäsenvaltioittain ja liikennemuodoittain vuonna 2000, prosentteina

	Maantiet	Rautatiet	Lentoasemat	Satamat
Kreikka	74	26	0	0
Espanja	15	85	0	0
Irlanti	52	48	0	0
Portugali	20	75	0	5
YHTEENSÄ	24	75	0	1

Kreikassa koheesiorahaston tuki keskittyi laajalti Essenissä määritellyn hankkeen nro 7 (Patra ja via Egnatia -moottoritiet) loppuunsaattamisen jatkuvaan tukeen (115 miljoonaa euroa). Uuden rautatien (Korintti-Kiato) rakentamiseen osoitettiin kuitenkin 40 miljoonaa euroa, mikä nosti rautateiden osuuden yli neljännekseen kokonaismäärästä.

Espanjassa 85 prosenttia vuoden 2000 tuesta osoitettiin rautatieverkostolle. Määrärahat käytettiin kokonaisuudessaan Madridin, Barcelonan ja Ranskan rajan välisen suurnopeusradan rakentamiseen. Tuen kokonaismäärä oli 728 miljoonaa euroa, joka on 57 prosenttia kaikesta koheesiorahaston liikenteen alan TEN-verkoille myönnettävästä tuesta. Tieverkkoon osoitetulla 124 miljoonan euron tuella rahoitettiin kolmea hanketta, joista suurimman osuuden (60 prosenttia) sai Autovia de Levante a Francia por Aragon.

Irlannissa tuki jakautui lähes tasan tieverkon ja rautatieverkon kesken. Noin 17 miljoonaa euroa osoitettiin Cloghrenista Lissenhalliin vievän M1-tien toisen vaiheen rakentamiseen ja 16 miljoonaa euroa lounaisen rautatiekäytävän kehittämiseen.

Portugalissa kolme neljäsosaa vuoden 2000 tuesta käytettiin rautatiehankkeisiin. Tukea myönnettiin viiteen hankkeeseen. Algarven linjojen II ja III nykyaikaistamiseen osoitettiin 68 miljoonaa euroa. Pohjoisen rautatieverkon kehittämiseen osoitettiin vastaavasti 64 miljoonaa euroa. Suurin yksittäinen tuki (52 miljoonaa euroa) osoitettiin Portugalissa Lissabonin metrohankkeelle sen yhdistämiseksi TEN-rautatieverkkoon. Maantieverkon osalta tuettiin IP 2, IP 3 ja IP 6 -tiehankkeita. Suurin osa tuesta (20 miljoonaa euroa) käytettiin yhteyksiin IP 3 ja IP 5 -teiden välillä. Portugalin merikuljetusten parantamiseksi jatkuvien töiden osalta myönnettiin 12 miljoonaa euroa Setubalin sataman multimodaaliterminaalin perustamiseen.

4.4. Euroopan investointipankin (EIP) myöntämät lainat

(Katso lisätietoja liitteessä IX)

Yksi EIP:n ensisijaisista tavoitteista on yhä sellaisen laajan yleishyödyllisen infrastruktuurin kehittäminen, jonka pääosan muodostavat Euroopan laajuiset verkot. Vuonna 2000 EIP:n hallintoneuvosto hyväksyi yhteensä 8 597 miljoonan euron arvosta lainoja TEN-verkkoja ja niihin liittyviä hankkeita varten EU:ssa.

Rahoitussopimuksia allekirjoitettiin kaikkiaan 6 613 miljoonan euron arvosta, joka vastaa 22:ta prosenttia pankin toiminnasta jäsenvaltioissa. Vuonna 1999 lainaa myönnettiin 7 341 miljoonan euron arvosta ja sopimuksia allekirjoitettiin 8 277 miljoonan euron arvosta. Toisin sanoen hankkeille myönnettyjen lainojen määrä on lisääntynyt huomattavasti (+17 prosenttia) ja tehtyjen sopimusten määrä on laskenut (-20 prosenttia), mikä osoittaa TEN-verkkoja koskevan toiminnan suhteellista hidastumista mutta merkittäviä sitoumuksia uusiin investointeihin.

Vuodesta 1993¹¹ pankki on myöntänyt TEN-hankkeisiin lainaa yhteensä 64 057 miljoonan euron arvosta ja allekirjoittanut rahoitussopimuksia kaikkiaan 47 082 miljoonan euron arvosta. Kyseessä olevien hankkeiden investointikustannukset ovat arviolta yhteensä 215 miljardia euroa.

EIP on osallistunut TEN-hankkeiden rahoituksen suunnitteluun erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin väliseen kumppanuuteen perustuvissa hankkeissa. Näistä parhaita esimerkkejä ja myös mahdollisia malleja tuleville hankkeille ovat DBFO-periaatteella toteutetut hankkeet Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Suomessa ja Portugalissa. Lisäksi EIP on osallistunut aktiivisesti eräiden innovatiivisten rahoitusvälineiden kuten jälleenrahoitusjärjestelmien kehittämiseen, jotta kaupallisilla rahoittajilla olisi mahdollisuus irtautua pitkän aikavälin rahoituksesta tarkoin määritellyin ehdoin. Lisäksi EIP edistää sellaisista infrastruktuurihankkeista saatujen kokemusten hyödyntämistä, joita julkinen ja yksityinen sektori ovat yhdessä rahoittaneet eri jäsenvaltioissa.

Vuonna 2000 EIP myönsi EU:ssa toteutettaviin liikenteen alan TEN-hankkeisiin lainaa 6 718 miljoonaa euroa (4 807 miljoonaa euroa vuonna 1999, eli 40 prosenttia enemmän), minkä jälkeen alalle tähän mennessä myönnettyjen lainojen kokonaisarvo on 41 252 miljoonaa euroa¹². Rahoitussopimuksia allekirjoitettiin kaikkiaan 4 010 miljoonan euron arvosta vuonna 2000 (4 977 miljoonaa euroa vuonna 1999, eli 19 prosenttia vähemmän), minkä jälkeen rahoitussopimuksia on tähän mennessä allekirjoitettu 26 666 miljoonan euron arvosta. Rahoitussopimusten arvon lasku on kohdistunut erityisesti suuriin (Essenin) hankkeisiin, joiden osuus on laskenut 25 prosenttia vuoden 1999 lukuihin verrattuna. Vuonna 2000 myönnettiin lainoja esimerkiksi Pariisin, Brysselin, Kölnin, Amsterdamin ja Lontoon välisen rautatien osuuksille Belgiassa ja Alankomaissa, itäiselle suurnopeusjunaradalle Ranskassa sekä Kreikan moottoriteille (Attican kehätie (E.S.S.I.), Egnatia kesk., Thessaloniki itäinen, PATRA (Katerini)).

Keski- ja Itä-Euroopan maiden osalta EIP on allekirjoittanut Kreetan ja Helsingin yleiseurooppalaisten liikennekonferenssien hyväksymillä yhdellätoista liikennekäytävällä toteutettavia hankkeita koskevat sopimukset, joiden arvo on 979 miljoonaa euroa.

Energia-alalla uusia lainoja myönnettiin vuonna 2000 kaikkiaan 299 miljoonan euron arvosta Euroopan laajuisia kaasu- ja sähköverkoja varten, mikä nostaa vuodesta 1993 myönnettyjen lainojen yhteenlasketun määrän 6 353 miljoonaan euroon. Vuonna 2000 rahoitussopimuksia allekirjoitettiin 392 miljoonan euron arvosta. Ne koskivat Italian ja Kreikan sähköverkkojen yhteenliittämistä, Irish Gas Transmission

¹¹TEN-liikenneverkkoihin vuodesta 1995.

¹²Vuodesta 1995 alkaen.

-hanketta Irlannissa sekä Itävallassa toteutettavaa Verbund Burgenland Line -hanketta. Vuonna 1999 vastaava määrä oli 174 miljoonaa euroa.

Lisäksi EIP myönsi vuonna 2000 uusia lainoja sellaisiin eurooppalaisiin televiestintäverkkoihin, joita ei kateta televiestinnän TEN-suuntaviivoilla. Näitä lainoja myönnettiin 1 580 miljoonan euron arvosta ja rahoitus sopimuksia allekirjoitettiin 2 211 miljoonan euron arvosta (2 126 miljoonaa euroa vuonna 1999). Tähän mennessä sopimuksia on allekirjoitettu vuodesta 1993 alkaen yhteensä 15 196 miljoonan euron arvosta.

Taulukko 8: EIP:n TEN-hankkeita varten myöntämät lainat (miljoonaa euroa)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Yhteensä
EU	3 280	4 754	5 568	6 522	7 677	8 242	8 277	6 613	50 933
Liikenne	1 908	1 939	3 819	3 505	4 943	4 415	5 977	4 010	30 516
Essenin hankkeet	1 346	1 137	1 603	1 189	1 751	1 142	1 616	1 224	11 008
Energia	367	715	910	1415	854	393	174	392	5 220
Essenin hankkeet	207	315	523	695	300	100	75	25	2 240
Televiestintä	1 005	2 100	839	1 602	1 880	3 434	2 126	2 211	15 197
KIE-maat	579	777	400	668	784	1 507	1 456	1 494	7 665

4.5. Euroopan investointirahaston (EIR) takaukset

(Lisätietoja liitteessä X)

EIR:n kokonaissitoumukset olivat vuonna 2000 arvoltaan 1 102,4 miljoonaa euroa, josta 807 miljoonaa liittyi takauksiin ja 295,4 miljoonaa pääomarahoitukseen.

EIR hyväksyi vuonna 2000 yksitoista infrastruktuurihankkeiden takausoperaatiota yhteensä 238,9 miljoonan euron arvosta. Vuoden aikana allekirjoitetuista yhdestätoista uudesta sopimuksesta viisi koski televiestintäalan, kolme liikenteen alan ja kolme energia-alan hankkeita.

EIR:n perustamisen jälkeen takauksia on myönnetty yhdessätoista jäsenvaltiossa (Alankomaat, Belgia, Espanja, Irlanti, Italia, Kreikka, Luxemburg, Portugali, Ranska, Saksa ja Yhdistynyt kuningaskunta) sekä EU:n ulkopuolella Puolassa, Unkarissa, Slovakiassa ja Tšekin tasavallassa sekä Norjalle kuuluvissa osissa Pohjanmerta sijaitsevia TEN-hankkeita varten.

Taulukko 9: EIR:n lainatakuut TEN-hankkeita varten (hyväksytyt operaatiot, miljoonaa euroa)

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

YHTEENSÄ EIR:n TEN-verkkoihin liittyvät, EIP:n toimintoja täydentävät toiminnot on siirretty EIP:lle kuten EIR:n asiantuntijaryhmäkin. Asiaa koskeva sopimus allekirjoitettiin EIP:n kanssa 7. joulukuuta 2000. Pankki saa siirretyistä toiminnoista koituvat edut, mutta kantaa viime kädessä myös vastuun toimista, kun taas EIR on enää pelkkä takaaja.

4.6. Jäsenvaltioiden myöntämä rahoitus

Joitakin koheesiorahaston kohdemaissa toteutettavia hankkeita lukuun ottamatta EU:n rahoitus on useimmissa TEN-hankkeissa vain pieni osa kokonaiskustannuksista. Valtaosa rahoituksesta on peräisin joko jäsenvaltioiden viranomaisilta tai energia- ja televiestintähankkeissa yksityiseltä sektorilta. Tarkkoja tai käyttökelpoisia lukuja jäsenvaltioiden TEN-menoista on vaikea saada.

4.7. Infrastruktuurihankkeiden rahoittaminen EU:n ulkopuolisissa maissa

4.7.1. PHARE

PHAREn Keski-Eurooppaa koskevan investointistrategian tarkistuksen seurauksena perustettiin vuosiksi 1998 ja 1999 suurten infrastruktuurihankkeiden rahoitusväline LSIF. Komission päätöksen (Agenda 2000) mukaisesti vuodesta 2000 alkaen kaikki yhteisön rahoitustuki KIE-maissa toteutettaviin liikenteen infrastruktuurihankkeisiin ohjataan ISPAn kautta (katso jäljempänä).

4.7.2. CARDS

Neuvosto antoi 5. joulukuuta 2000 asetuksen, jolla perustettiin yhteisön CARDS-tukiohjelma vakautus- ja assosiaatioprosessiin osallistuville Albanialle, Bosnialle ja Hertsegovinalle, Kroatialle, Jugoslavian liittotasavallalle ja entiselle Jugoslavian tasavallalle Makedonialle annettavasta avusta. Rahoitusohje tämän ohjelman toteuttamiseksi vuosina 2000–2006 on 4 650 miljoonaa euroa. Ohjelmasta tuetaan kyseisten viiden maan demokraattisia, taloudellisia ja institutionaalisia uudistuksia.

Yksi CARDS-ohjelman päätavoitteista on alueellisen yhteistyön edistäminen. Tämän osalta on määritetty seuraava erityistavoite: vakautus- ja assosiaatioprosessiin

osallistuvien maiden liittäminen eurooppalaisiin infrastruktuuriverkkoihin erityisesti liikenteen, rajahallinnon ja energian aloilla sekä laajempiin yhteistyöverkkoihin esimerkiksi ympäristönsuojelun ja kestävän kehityksen aloilla (erityistavoite sisällytettäväksi Euroopan komission vuonna 2001 laadittavaan CARDS-ohjelman alueellista strategiaa koskevaan asiakirjaan).

4.7.3. TACIS

Uusi TACIS-asetus tuli voimaan 21. tammikuuta 2000. Se kattaa ohjelman toiminnan vuosina 2000-2006. Kyseisenä ajanjaksona kokonaismäärärahat ovat 3,318 miljoonaa euroa. Uudessa asetuksessa korotettiin investointeihin osoitettavien vuosittaisten määrärahojen osuutta 10 prosentista enintään 20 prosenttiin.

Yksi investointien rahoituksen ensisijaisista aloista on edelleen rajat ylittävä yhteistyö mukaan luettuna rajainfrastruktuuri. Kaupan ja veronkannon helpottamiseksi rajoilla komissio kiinnittää edelleen erityistä huomiota rajanylityspaikkojen toimivuuteen.

4.7.4. MEDA

MEDA-ohjelmasta myönnettävä rahoitus, joka on tarkoitettu Välimeren alueen maiden ja EU:n välisten yhteyksien parantamiseen, on tällä hetkellä vähäistä ja koskee ainoastaan pientä määrää toteutettavuustutkimuksia.

4.7.5. ISPA

Liittymistä edeltävä rakennepolitiikan väline ISPA oli vuonna 2000 ensimmäistä kertaa toiminnassa. ISPA on suunniteltu koheesiorahaston mallin mukaan, ja 50 prosenttia sen kautta myönnettävästä tuesta on suunnattu Euroopan laajuisten liikenneverkkojen parantamiseen unionin jäsenyyttä hakeneessa kymmenessä KIE-maassa. Vuosina 2000–2006 ISPasta myönnetään vuosittain noin 520 miljoonaa euroa rahoitustukea liikenneinfrastruktuurihankkeisiin.

Liikenteen infrastruktuuritarpeiden arviointiohjelmassa (TINA) määritellyssä verkossa kiinnitetään huomiota erityisesti kymmeneen yleiseurooppalaiseen liikennekäytävään, jotka hyväksyttiin Kreetalla (1994) ja Helsingissä (1997) pidetyissä liikennekonferensseissa.

Liikenteen alalla ISPA perustuu komission ehdokasmaissa toteuttamaan TINA-tutkimukseen. TINA-verkon arvioidut toteuttamiskustannukset ovat 91,6 miljardia euroa vuoteen 2015 mennessä, mutta ISPAn määrärahat liikenteen alalla ovat vain 3,6 miljardia vuoteen 2006 mennessä. Tämän eron vuoksi on tärkeää, että ISPA keskittyy ensisijaisiin aloihin.

Vuonna 2000 valintamenettelyn pääasiallinen edunsaaja oli yleiseurooppalainen liikennekäytävä IV, jonka osalta on hyväksytty yhdeksän hanketta, joista seitsemän rautatiehankkeita. ISPAn rahoitusosuus liikennekäytävästä on 518,3 miljoonaa euroa 800 miljoonan euron kokonaistalousarviosta. Maantie- ja rautatiehankkeiden rahoitus jakautuu suhteellisen tasaisesti.

Vuonna 2000 liikenteen alan tuesta 53 prosenttia osoitettiin rautatiehankkeisiin ja 42 prosenttia maantiehankkeisiin. Kaikkien tukea saavien liikennemuotojen yhteensopivuus eurooppalaisten normien kanssa on tarkistettu erityisesti

yhteentoimivuuden, merkinannon, turvallisuuden ja kuorma-autojen 11,5 tonnin enimmäisakselipainon osalta.

Valittaessa ISPA-hankkeita vuodelle 2000 tärkeä tekijä oli infrastruktuurin mukauttaminen liikenteen tarpeisiin ja liikenne-ennusteisiin. Erityisesti pullonkaulojen poistamista pidettiin ensisijaisena tavoitteena. Muita olennaisia seikkoja olivat ympäristövaikutusten asianmukainen huomioon ottaminen sekä monivuotiset kunnossapitosuunnitelmat.

Infrastruktuuriparannukset ovat osoittautuneet välttämättömiksi, mutta ne eivät ole riittävä edellytys edunsaajamaan liikenneverkkojen tehokkaan toiminnan takaamiseksi. Asiakkaiden toiveita vastaavien korkealaatuisten kaupallisten palvelujen tarjoaminen erityisesti rautatieliikenteessä katsottiin olennaiseksi edellytykseksi. Tämän osalta ISPan ja PHAREn välistä yhteisvaikutusta kehitetään edelleen. Lisäksi muut kuin infrastruktuuriin liittyvät pullonkaulat, erityisesti pitkälliset rajanylitysmenettelyt, on ratkaistava samanaikaisesti infrastruktuurien kehittämispolitiikan kanssa.

ISPA tarjoaa merkittävää tukea KIE-maiden yritysten pyrkimyksille, ottaen huomioon erityisesti poliittisen yhteisön työn liikenteen alalla sekä tarpeen vahvistaa yhteyksiä Euroopan laajuiseen verkkoon.

Komissio korosti Agenda 2000 -asiakirjassaan liikennealan merkitystä uusien jäsenvaltioiden liittymistä edeltävässä EU:n strategiassa. KIE-maat ovat olennainen yhteys EU:n, IVY-maiden ja Välimeren maiden välillä. Alueen liikenneinfrastruktuuri on tärkeä tekijä EU:n tulevan kilpailukyvyyn, talouskasvun ja työllisyyden kannalta.

Komissio edellytti myös jokaiselta ehdokasmaalta sellaisen liikenteen alan ISPA-strategian laatimista, jossa kuvataan ISPasta saatujen varojen käyttöä, hankkeiden arviointikehystä sekä välineen käytön ensisijaisten kohteiden valintaa.

Kaikki 10 maata saivat strategiansa valmiiksi touko- ja kesäkuussa 2000. Strategioissa on otettu huomioon seuraavat perusteet:

- Euroopan laajuisen verkon vahvistaminen erityisesti kymmenen Euroopan laajuisen multimodaaliliikennekäytävän osalta. Nämä käytävät hyväksyttiin Helsingissä kesäkuussa 1997 pidetyssä kolmannessa yleiseurooppalaisessa liikennekonferenssissa. Etusijalle asetetaan puuttuvat yhteydet sekä pullonkaulojen poistaminen.
- Tärkein tavoite on investointien keskittäminen liikennekäytävähankkeisiin sekä mahdollisesti näiden käytävien liityntäyhteyksiin.
- Eri liikennemuotojen välisen tasapainon noudattaminen. Erityisesti on pyrittävä pysäyttämään rautatieliikenteen jatkuva väheneminen.
- Investointien taloudellinen kannattavuus on varmistettava erityisesti infrastruktuurin toiminnan ja kunnossapidon osalta ottaen huomioon ympäristö- ja terveysnäkökohdat sekä yhteisön säännösten noudattaminen.

- Ympäristövaikutusten arviointia koskevan direktiivin noudattaminen, mukaan luettuna yleisön osallistuminen.
- Ulkopuolisen rahoituksen käyttötarve ISPA-rahoituksen vaikutuksen lisäämiseksi erityisesti kansainvälisten rahoituslaitosten (varsinkin EIP:n ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin) myöntämien luottojen kautta.

Vuoden 2000 talousarviosta osoitettiin liikenteen alan hankkeisiin yhteensä 537 miljoonaa euroa, mikä oli yli 53 prosenttia ISPA:n kokonaismäärärahoista (lisäksi 39 ympäristöhankkeelle myönnettiin yli 46 prosenttia vuoden 2000 määrärahoista).

Taulukko 10: ISPA-rahoitus liikenteen alalla vuonna 2000

Edunsaaja-maa	Yhteensä (euroa)	Rautatiet (euroa)	Maantiet (euroa)	Lento-liikenne (euroa)	Muut (euroa)^o	Yhteensä (euroa)
Bulgaria	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
Tšekki	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Viro	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Unkari	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Latvia	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Liettua	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Puola	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Romania	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Slovakia	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Slovenia	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
YHTEENSÄ	536 659 104	280 690 447	224 170 797	28 000 000	3 833 860	36

^o sisältää pääasiassa teknisen tuen ohjelmia.

Taulukko 11: Liikenneala: hankkeet TINA-liikennekäytävittäin (vuonna 2000 rahoitetut)

Käytävä	Hankkeiden määrä	ISPA-rahoitus (euroa)	Prosenttiosuus liikenteen alan talousarviosta vuonna 2000
Käytävä 1	4	27 819 326	5,18
Käytävä 2	2	72 282 461	13,47
Käytävä 3	2	78 431 376	14,61
Käytävä 4	9	163 193 570	30,41
Käytävä 4 -5	1	94 860	0,02
Käytävä 5	1	12 331 000	2,30
Käytävä 5 10	2	8 280 000	1,54
Käytävä 5A	1	30 853 200	5,75
Käytävä 6	1	10 051 734	1,87
Käytävä 9	1	34 747 696	6,47
Käytävä 9B	3	24 779 328	4,62
Käytävä I-L	3	12 955 328	2,41
Käytävien ulkopuolella*	7	60 875 225	11,34
YHTEENSÄ	37	536 695 104	

* Hankkeita ei välttämättä voida osoittaa osaksi tiettyä TINA-käytävää. Tähän voi olla monia syitä. Esimerkiksi projektihallinnon teknisen tuen hanke ei kuulu mihinkään erityiseen TINA-käytävään.

5. TEN-VERKKOJEN RAHOITUS: MUITA KYSYMYKSIÄ

5.1. TEN-rahoitusasetus – liikenteen alan monivuotisen ohjeellisen TEN-ohjelman perustaminen (2001–2006)

Osana Agenda 2000 -pakettia Euroopan parlamentti ja neuvosto sopivat kesäkuussa 1999 Euroopan laajuisten verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevista yleisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 2236/95 muuttamisesta.

Kuten vuosikertomuksessa 1999 esitettiin, muutetussa rahoitusasetuksessa vahvistettiin kaikkia kolmea TEN-verkkojen alaa koskeva 4 600 miljoonan euron rahoituskehys vuosiksi 2000–2006. Tästä 4 600 miljoonan euron määrästä noin 4 170 miljoonaa euroa osoitetaan liikennehankkeisiin, 155 miljoonaa euroa energiahankkeisiin ja 275 miljoonaa euroa televiestintähankkeisiin.

Perustamalla muutetun asetuksen mukaisesti liikenteen alan monivuotinen ohjeellinen TEN-ohjelma vuosiksi 2000–2006 pyrittiin erityisesti ottamaan huomioon liikenteen alan laajojen TEN-hankkeiden rahoitustarpeet. Essenissä määriteltyjen ensisijaisten hankkeiden jatkuvan tuen lisäksi ohjelman tarkoituksena on tukea erityisesti sellaisia verkon kehittämishankkeita, joilla pyritään poistamaan pullonkauloja, sekä rajat ylittäviä hankkeita ja maanteiden, rautateiden ja lentoliikenteen älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevia ehdotuksia. Galileo-hanke on tärkeä osa monivuotista ohjeellista ohjelmaa. Liikenteen alan TEN-verkkojen suuntaviivoja tarkistettaessa ja monivuotista ohjeellista ohjelmaa valmisteltaessa Euroopan komission ja tieliikenteen älykkäitä hallintajärjestelmiä TEN-verkossa käsittelevän, kansallisista asiantuntijoista koostuvan ryhmän yhteistyö johti siihen, että yksilöitiin kahdeksan älykkäiden liikennejärjestelmien sovellusala, jotka voidaan toteuttaa Euroopan laajuisessa maantieverkossa 15 jäsenvaltiossa.

Komission ja jäsenvaltioiden välisen liikenteen alan TEN-verkkoja koskevan monivuotisen ohjeellisen ohjelman olennaisia tekijöitä, kuten ohjelman rakennetta, joustavia järjestelyjä ja hallintoedellytyksiä, koskevan vuoropuhelun seurauksena julkaistiin syyskuussa 2000 hakemuspyyntö, johon saatiin yli 200 vastausta. Näissä hakemuksissa haettiin tukea yhteensä 7 miljardia euroa.

Liikenteen alan TEN-verkkojen rahoitustukikomiteoille esitettiin saatujen ehdotusten arvioinnin jälkeen yhteensä 2 781 miljoonan euron rahoitusta monivuotisen ohjeellisen ohjelman ohjelmakaudella 2001–2006. Tämä vastasi noin kahta kolmasosaa kyseisellä ajanjaksolla käytettävissä olevasta kokonaismäärästä. Komitea pyrki jättämään riittävän liikkumavaran monivuotisen ohjeellisen ohjelman ulkopuolella myönnettäviä tukia varten. Liikkumavara on tarpeen myös, jos ohjelmaan sisällytetään sen tarkistuksen yhteydessä vuonna 2003 liikenteen alan uusia ensisijaisia tavoitteita.

6. KERTOMUKSET, ARVIOINTI JA VARAINHOIDON VALVONTA

6.1. Kertomukset

6.1.1. *Komission tiedonanto euro-ISDN:n kehittämisestä*

Komissio antoi 8. toukokuuta 2000 tiedonannon Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle 9. marraskuuta 1995 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 2717/95/EY 10 artiklan mukaisesti¹³. Tiedonannossa se esitti yleisarvion euro-ISDN:n (digitaalinen monipalveluverkko) kehittämisestä osana Euroopan laajuisia verkkoa (TEN-ISDN).

¹³KOM (2000) 267 lopullinen, 8.5.2000.

6.2. Arviointi

Komissio korostaa moitteetonta ja tehokasta varainhoitoa koskevassa SEM 2000 -ohjelmassaan toimiensa arvioinnin merkitystä.

6.2.1. Televiestintä

Yhteensä 33 hanketta tarkasteltiin 7. toukokuuta ja 26. lokakuuta 2000 (katso liite III). Tarkastajat suosittelivat yleisesti hankkeiden tukemista yrityssuunnitelmien kehittämiseksi ja tarvittaessa paikalla suoritettavien tarkistusten järjestämiseksi (myöskin tilintarkastustuomioistuimien suosittelee tätä erityiskertomuksessaan).

Etämatkailua koskevien hankkeiden arviointi

Tietoyhteiskunnan ja aluepolitiikan pääosastojen vuonna 1997 käynnistämän yhteisaloitteen tuloksena TEN-Telecom-ohjelman talousarviosta yhteisrahoitettiin 15:tä hanketta. Niiden tarkoituksena on parantaa matkailua ja pk-yrityksiä koskevan paikallistietouden laatua yhteensopivan ja luotettavan riittävän tiedon avulla.

Huhtikuussa 2000 toteutettiin 13 hankkeen¹⁴ tekninen arviointi ulkopuolisten asiantuntijoiden avustuksella (katso liite III). Päätelmissä todetaan hankkeiden edistäneen merkittävästi tätä alaa, joka on sähköisen Euroopan toteuttamisessa edelläkävijä: hankkeissa yhdistettiin paikallisia toimia Euroopan tasolla toteutettuihin toimiin toissijaisuusperiaatetta noudattaen.

Televiestintäalan TEN-ohjelman väliarviointi

Suuntaviivoja koskevan päätöksen 14 artiklan mukaan komission on tehtävä televiestintäalan TEN-toimista väliarvio. Lisäksi komission SEM 2000 -aloitteessa edellytetään kaikkien EU:n ohjelmien järjestelmällistä arviointia. Komissio julkaisi Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä ennakkoilmoituksen¹⁵ sen jälkeen, kun suuntaviivoja käsittelevä komitea oli antanut myönteisen lausunnon suunnitelluista arviointiperusteista 15.–16. heinäkuuta 1999 pidetyssä kokouksessa. Vuoden 2000 alussa komissio teki tavalliseen avoimeen tarjouskilpailumenettelyyn perustuvan toimeksiantosopimuksen ulkopuolisten asiantuntijoiden kanssa. Komissio myös perusti ohjausryhmän, johon kuului sidosryhmien edustajia, ohjaamaan asiantuntijoiden työtä ja takaamaan näiden riippumattomuuden.

Toimeksisaaja esitti arvioinnin tulokset ja suositukset televiestintäalan TEN-verkkojen rahoitustukikomitealle ja suuntaviivoja käsittelevälle komitealle 12. joulukuuta 2000 pidetyssä kokouksessa (katso edellä kohta 3.2.2). Kertomus on kokonaisuudessaan saatavilla televiestintäalan TEN-verkkojen sivustolla Internet-osoitteessa www.ispo.cec.be/tentelecom. Seuraavassa esitetään yhteenvedona ulkopuolisen arvioinnin pääkohdat:

Televiestintäalan TEN-toimien väliarvioinnista ilmenee, että kyseessä on merkityksellinen, suunnitelman mukainen ohjelma, jolla on edellytykset kehittää

¹⁴Televiestintäalan TEN-verkkojen rahoitusta myönnettiin tämän aloitteen yhteydessä aluksi 15 hankkeelle. BRANDENBURG-D-hanke kuitenkin päättyi ennen arviointia, sillä se ei pystynyt täyttämään sopimusvelvoitteita sisäisten ongelmien vuoksi. CORSICA ON-LINE -hanke arvioitiin toukokuussa 1999.

¹⁵EYVL S 230, 26.11.1999.

oma osa-alueensa, jolla se voi saada jotain aikaan. Ohjelma on strateginen, ja sen tehtäviin kuuluu Euroopan laajuisten riskialttiiden (liiketoiminta)hankkeiden sekä tutkimushankkeiden tulosten saattaminen erityisesti pk-yritysten käyttöön. Ohjelman suhteellisen vaatimaton koko ei ole haitta. Se takaa pikemminkin televiestintäalan TEN-toimille kyvyn toimia joustavasti televiestintäalan hyvin vaihtelevassa ympäristössä ja tukea sähköistä Eurooppaa koskevaa strategiaa. Suhteessa hankkeille ominaisiin suuriin riskeihin alustavat tulokset ja hankkeisiin osallistuvien odotukset ennustavat useille hankkeille hyviä käyttöönottomahdollisuuksia televiestintäalan TEN-ohjelmasta rahoitettujen vaiheiden loppuunsaattamisen jälkeen.

Jos televiestintäalan TEN-ohjelman mahdollisia vaikutuksia halutaan hyödyntää, toimia on kuitenkin keskitettävä. Toiminnan aloja on liian paljon, ja vaarana on toiminnan laajeneminen ja ohentuminen. Lisäksi on tarpeen parantaa hankkeiden tehokkuutta erityisesti liiketoiminta- ja investointisuunnitelmien alalla, varojen jakamista hankkeiden eri osille sekä hankkeiden Euroopan laajuisen ulottuvuuden vahvistamista edelleen.

6.2.2. *Liikenne*

Liikenteen alan TEN-hankkeiden hallinto on annettu liikennepolitiikasta vastaavien yksiköiden tehtäväksi. Näin varmistetaan, että noudatetaan yhteisön politiikkaa ja lainsäädäntöä ja osaltaan edistetään niitä. Nämä tekijät vaikuttavat suuresti valintaan ja arviointiin. Hakuvaiheessa perinteisten vaatimusten mukaisesti tehtävien arviointien lisäksi esimerkiksi kaikista liikenteen alan TEN-verkkojen budjettikohdasta rahoitetuista älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevista hankkeista (tieliikenteen hallinta) suoritetaan myös loppuarviointeja sen arvioimiseksi, kuinka tulokset vastaavat alkuperäisiä tavoitteita. Vuonna 2000 komissio suoritti seitsemän hankkeen arvioinnin ulkopuolisten asiantuntijoiden avulla ja kahden hankkeen osalta (SERTI ja VIKING) toteutettiin huolelliset tarkastukset paikan päällä (Ranskassa ja Suomessa).

7. **ULKOSUHTEET**

7.1. **Energia**

Energiaverkkojen osalta pääpaino ulkosuhteissa on kilpailun ja sääntelyn käyttöönotossa kunkin kyseessä olevan yhteisön ulkopuolisen maan sähkö- ja maakaasumarkkinoilla.

Tämä koskee erityisesti ehdokasmaita, jotka valmistautuvat ottamaan käyttöön ja panemaan täytäntöön yhteisön säännösten tällä alalla, mutta myös muiden yhteisön ulkopuolisten maiden olisi toimittava samoin.

Energiamarkkinoiden avaamisen ja sääntelyn katsotaan olevan edellytys kannattaville investoinneille energiaverkkoihin Euroopan uusilla kilpailukykyisillä energiamarkkinoilla.

Energiaverkon laajentaminen ja kunnostaminen on elintärkeää paitsi nykyisen Euroopan unionin energiansaannille, joka on edelleen hyvin riippuvaista ulkopuolisista erityisesti öljy- ja maakaasuvaroista, myös tulevalle laajentuneelle unionille. Unionin energiariippuvuus ei muutu suuresti laajentumisen jälkeenkään.

Asianmukaiset ja toisiinsa yhteydessä olevat energiaverkot ovat tärkeitä myös ehdokasmaiden liittyessä tuleviin energian sisämarkkinoihin.

Energia-alan TEN-suuntaviivoissa on jo yksilöity kaasui- tai sähköalan hankkeita, joihin osallistuu ehdokasmaita. Hankkeet saivat yhteisön rahoitustukea myös vuonna 2000 energia-alan TEN-ohjelmasta sekä PHARE-ohjelmasta.

Brysselissä 29.–30. maaliskuuta 2000 pidetyssä alueellisessa rahoituskonferenssissa hyväksyttiin Kaakkois-Euroopan ja erityisesti Länsi-Balkanin osalta EIP:n valmistelema ns. **nopean alun paketti** (Quick Start Package, QSP), jossa keskityttiin pääasiassa infrastruktuuriin. Siihen sisältyi useita energia-alan hankkeita.

Komissio lupasi **nopean alun paketin** myötä valmistella alueellisen infrastruktuurien tutkimusohjelman, joka käynnistyisi vuonna 2001. Komission tehtäväksi annettiin myös suunnitella vuonna 2001 strateginen lähestymistapa Kaakkois-Euroopan liikenne- ja energiainfrastruktuureihin keskittyen vakautus- ja assosiaatioprosessiin osallistuviin viiteen maahan.

7.2. Televiestintä

Televiestinnän infrastruktuuri ja siihen liittyvät uudet palvelut ja sovellukset ovat avaintekijöitä EU:n naapurimaiden sosioekonomisessa kehityksessä ja niiden yhdistämisessä EU-maihin. Nämä tekijät voivat auttaa erityisesti Keski- ja Itä-Euroopan maita (KIE-maat) sekä Välimeren alueen maita uudistamaan talouksiaan ja siten lisäämään vaurauttaan.

Kaupallisten rahoituslähteiden varmistamiseksi televiestinnän kehittämistä varten alalla on oltava oikeudenmukainen ja vakaa sääntelykehys, hyvin johdettuja yrityksiä sekä houkutteleva liiketoimintaympäristö, minkä lisäksi investointiehdotusten on oltava hyvin valmisteltuja. Kaikissa tapauksissa televiestintäalan menestyksellisen kehittymisen ennakoedellytyksenä on, että hallitukset sekä vapauttavat että sääntelevät markkinoita riittävästi.

EU:n ensimmäisenä tehtävänä onkin edistää institutionaalisia muutoksia, joita tarvitaan alan seurantaan sekä sääntelykehysten noudattamisen varmistamiseen. Uusien, yhteiskunnallisesti ja liiketaloudellisesti merkittävien televiestintäsovellusten ja -palvelujen käyttöönoton valmistelussa on lisäksi vielä paljon tehtävissä yhteisön televiestintäalan TEN-toimista ja MEDA-ohjelmaan perustuvasta Eumedis-aloitteesta saatujen kokemusten perusteella.

Lisäksi komissio varmistaa, että EIP:n ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin investointeja tuetaan mahdollisuuksien mukaan asianmukaisella lainsäädännön uudistuksella. Tähän on pyritty laatimalla komission ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin välinen yhteisymmärryspöytäkirja, jonka mukaan kaikista televiestintäalan investoinneista neuvotellaan etukäteen. Samaa käytäntöä sovelletaan myös EIP:n investointeihin: niiden on saatava komission yksiköiden hyväksyntä. Komissio tekee yhteistyötä myös muiden kansainvälisten rahoituslaitosten, erityisesti Maailmanpankin, kanssa vastaavien tavoitteiden saavuttamiseksi. Sääntelyuudistuksen tukena voidaan käyttää yhteisön ohjelmien, kuten Phare, Tacis ja MEDA, teknistä tukea.

7.3. Liikenne

TINA-työn ja PHARE, TACIS ja CARDS-ohjelmien osana toteutettujen lentoasemia koskevien toimien lisäksi varoja on käytetty menestyksellisesti näiden maiden lentoliikenteen valvontajärjestelmien heikkouksien määrittämiseen sekä tulevaisuuden suunnitelmien tukemiseen. CARDS-ohjelmasta on tuettu lentoliikenteen valvontajärjestelmien puutteiden poistamista erityisesti Bosniassa ja Herzegovinassa. Toiminta on herättänyt kiinnostusta EIP:ssa ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankissa, jotka suorittavat asiaa koskevia tutkimuksia. Näin aikaansaatu kehitysvauhtia olisi pidettävä yllä.

Ehdokasmaiden menestyksellinen yhdentymisen laajentuneeseen unioniin edellyttää, että nämä maat hyväksyvät yhteisön lainsäädännön ja että ne mukauttavat liikenneinfrastruktuuriaan Euroopan laajuisen liikenneverkon laajentumisen synnyttämiin sosioekonomisiin ja ympäristöä koskeviin tarpeisiin. Vuonna 2000 EU:n rahoitusvälineitä muutettiin merkittävästi, mutta kuitenkin siten, että infrastruktuurin kehittämiseen kyseisissä maissa liittyvät yleiset strategiat ja ensisijaiset tavoitteet säilytettiin ja niitä vahvistettiin. PHARE-ohjelma ja erityisesti sen LSIF-väline korvattiin ISPalla, joka on nyt liikenneinfrastruktuuri-investointien EU-rahoituksen pääasiallinen lähde.

Edellä esitetyn johdosta PHARE alkoi viime vuonna keskittyä liikenteen alalla yhteisön lainsäädännön tehokkaaseen täytäntöönpanoon ja instituutioiden kehittämiseen liittyvään tekniseen tukeen ja myönsi jonkin verran tukea kansallisille ja rajat ylittävän yhteistyön ohjelmille sellaisten alueellisten ja paikallisten liikenneinfrastruktuurien kehittämiseen, jotka eivät saa ISPA-tukea.

Useat ehdokasmaat joko etenevät vaiheittain kohti TEN-suuntaviivojen tärkeimpiä periaatteita ja tavoitteita liikennehankkeiden investointipäätösten osalta. Toiset ovat jo saattaneet ne osaksi kansallista lainsäädäntöään ja soveltavat niitä.

Kaakkois-Euroopassa (Länsi-Balkanilla) EU tukee Helsingissä 1997 pidetyssä yleiseurooppalaisessa liikennekonferenssissa hyväksytyjen yleiseurooppalaisten liikennekäytävien (rautatiet, maantiet, vesiliikenne) kehittämistä. Käytävät yhdistävät Euroopan laajuisen liikenneverkon Keski-, Itä- ja Kaakkois-Euroopan maihin ja niistä eteenpäin. Strategisesti erityisen tärkeitä Kaakkois-Euroopan maille ovat käytävät IV, V, VII, VIII ja X. Euroopan unioni tukee näitä maita liikenneinfrastruktuurien kehittämisessä mainittujen käytävien ja niihin liittyvien verkkojen yhteyksien parantamiseksi.

Kaakkois-Euroopan osalta alueellisessa rahoitusta käsittelevässä konferenssissa hyväksytyssä ns. **nopean alun paketissa** keskitytään pääasiassa infrastruktuuriin, erityisesti maantieverkon kehittämiseen. Tämä vastaa 71 prosenttia koko infrastruktuuripaketista.

8. MUUT UNIONIN POLITIIKAT, JOIHIN SISÄLTYY TEN-ULOTTUVUUS

8.1. Ympäristö

TEN-hankkeiden rahoituksen osalta vuonna 2000 hyväksytty lähestymistapa perustui siihen, että riittävästi tietoa toimitetaan sen takaamiseksi, että TEN-hankkeet ovat yhteisön lainsäädännön mukaisia. Tämän seurauksena TEN-hankkeiden

standardihakemuslomakkeita muutettiin joulukuussa 1999 siten, että niihin sisällytettiin Natura 2000 -kohteiden seurannasta vastaavan viranomaisen erityinen ilmoitus ympäristölainsäädäntöä koskevassa liitteessä. Muutoksen tarkoituksena oli helpottaa jäsenvaltioiden sisäisiä menettelyjä ja varmistaa TEN-hankkeiden yhteensopivuus Natura 2000 -ohjelman ja erityisesti luontotyyppidirektiivin 6 artiklassa tarkoitettujen aluesuojeluvaatimusten kanssa.

8.2. Tutkimus ja kehittäminen

Euroopan yhteisön tutkimuksen, teknologisen kehittämisen ja esittelyn neljännen puiteohjelman (1994-1998) useisiin erityisohjelmiin sisältyi liikenteen alan TEN-politiikan kehittämistä ja täytäntöönpanoa edistäviä toimia. Hankkeet käsittelivät mm. infrastruktuurihankkeiden päätöksenteon tukemista, liikenteen havaintoasemien perustamisen metodologiaa sekä TEN-politiikan sosioekonomisen ja ympäristöulottuvuuden arviointia. Lisäksi tutkimushankkeiden tuloksia ja suosituksia on sovellettu useissa kokeiluissa. Suurin osa hankkeista on jo päättynyt ja yhteenvedot niistä ja niiden tuloksista ovat saatavilla joko Internet-sivustolta <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> tai hankkeiden omilta sivustoilta, joille pääsee edellä mainitun sivuston linkkien kautta. Tulokset ovat tukeneet myös yhteisön liikenneverkkojen kehittämisen suuntaviivojen sekä valkoisessa kirjassa esitetyn yhteisen liikennepolitiikan tarkistusta.

Tutkimuksen, teknologisen kehittämisen ja esittelyn viidennen puiteohjelman (1998-2002) yhteydessä on käynnistetty useita hankkeita kestäväää liikennettä ja liikennemuotojen yhteensopivuutta, maaliikennettä, meriteknologiaa, lentoliikennettä, kansalaisille tarkoitettuja tehokkaita energiajärjestelmiä ja -palveluita sekä satelliittinavigointia (Galileo) koskevien avaintoimintojen osana. Sosioekonomisen tutkimuksen päätavoitteiksi on määritetty liikenteen alan TEN-politiikan arviointi, infrastruktuurien parantaminen, politiikkaa tukevien kvantitatiivisten välineiden kehittäminen ja parantaminen (liikenteen tietojärjestelmät, mallintaminen, lentoasemien havaintoasemien verkko) sekä keskustelufoorumien perustaminen liikenteen alan TEN-politiikan ja hankkeiden (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE) käsittelemiseksi.

SCENES-hankkeessa on kehitetty liikenteen ennustemalli. Verkkoperusteinen malli sisältää yksityiskohtaisen kuvauksen liikenteen alan TEN-verkosta. Se kattaa kaikki EU:n 15 jäsenvaltiota sekä ehdokasmaat. Jos mitään ei tehdä, matkustajaliikenne kasvaa laajentuneessa EU:ssa vuosittain 1,3 prosenttia ja rahtiliikenne 2,5 prosenttia vuoteen 2010 mennessä. Vaikka EU:n sisäisen maanteiden rahtiliikenteen ennakoita kasvavan vain 1,1 prosenttia vuodessa, kansainvälinen maanteiden rahtiliikenne kasvaa edelleen nopeasti: 2,9 prosenttia vuodessa EU:n sisällä ja jopa 3,9 prosenttia vuodessa ehdokasmaiden ja EU:n välillä. SCENES-mallia laajennetaan parhaillaan siten, että se yhdistetään kansallisiin liikennemalleihin ja ennusteisiin (EXPEDITE ja THINK-UP) ja että sen avulla voidaan arvioida TEN-verkkojen ja muiden liikennepolitiikkojen (TIPMAC) makrotaloudellisia – BKT, työllisyys – vaikutuksia.

Politiikan laadintaa tukevan liikenteen tietojärjestelmän toteutettavuuden testaamiseksi päätettiin neljännen puiteohjelman yhteydessä käynnistää liikennetietojärjestelmää Alppien alueella koskeva käytännön koesovellushanke ATIS (Alpine Transport Information System). Vaikka tutkimus toteutettiin tarkkaan rajatulla Alppien alueella, se koski yhteisön kannalta hyvin tärkeitä poliittisia aiheita.

Tutkimuksen tärkein saavutus oli eri lähteistä saatavien kauppaa ja liikennettä koskevien tietojen yhdistäminen menestyksellisesti pilottihankkeessa. Tämä toteutettiin seuraavien vaiheiden kautta: a) maiden välisten kauppavirtojen alueellistaminen (NUTS 2-taso) liikennemuodoittain ja tavararyhmittäin, b) tärkeimpien liikenneketjujen organisointirakenteen soveltaminen kauppavirtoihin, c) erityisen Alppien liikenneketjun organisointirakenteen soveltaminen Alppien kauppavirtoihin, d) Alppien halki kulkevien reittien kauppavirtojen jakaminen kaikille liikenneketjujen organisointirakenteille, e) Alppien liikennepolitiikkaan liittyvien vaikutusten arviointi (esim. hinnoittelu, yhdistetyt kuljetukset).

Hankkeessa tehdyn työn tuloksena luotiin politiikan laadinnassa mahdollisesti hyödyllinen väline, joka osoittautui infrastruktuurin kehittämistä koskevaa päätöksentekoa tukevaksi (esim. liikenteen alan TEN-ohjelma, Brennerin käytävä). ATIS-järjestelmän laajentamis- ja parantamismahdollisuuksia käsitellään viidennen puiteohjelman aihepiirikohtaisessa ALP-NET-verkossa.

MAESTRO-suuntaviivat ovat MAESTRO-hankkeen merkittävin saavutus. Suuntaviivojen tärkein tavoite on tukea liikenteen alan pilotti- ja esittelyhankkeiden valinnan, suunnittelun ja arvioinnin päätöksentekoprosessia Euroopassa. MAESTRO-suuntaviivoilla luodaan yhtymäkohtia pilotti- ja esittelyhankkeen eri päätöksentekohetkien ja arviointitasojen välillä, ja niitä voidaan pitää ensimmäisinä suuntaviivoina, joita voidaan helposti soveltaa koko pilotti- ja esittelyhankkeen elinkaaren ajan. Suuntaviivat on suunniteltu laajalle loppukäyttäjien ryhmälle. Suuntaviivoissa määritetään neljä avainryhmää, jotka vastaavat käyttäjän asemaa pilotti- ja esittelyhankkeen prosessissa ja näiden tehtävänsä tehokkaassa toteuttamisessa tarvitsemaa tietoa. Suuntaviivat on suunniteltu tietyille käyttäjille, mutta niitä voidaan tarkastella myös yleisemmästä näkökulmasta.

Suuntaviivoissa pilotti- ja esittelyhankkeen suorittamisprosessi jaetaan kolmeen osaan:

1. **aikaan ennen hankkeen käynnistymistä**, jolloin käyttäjät määrittelevät erityisen ongelman liikenteen alalla ja päättävät siitä, onko pilotti- ja esittelyhanke asianmukaisin tapa ratkaista ongelma,
2. **hankkeeseen kuluvaan aikaan**, jolloin käyttäjät soveltavat MAESTRO-menetelmää hankkeen käynnistämiseen ja toteuttamiseen liittyvissä asioissa,
3. **aikaan hankkeen loppuunsaattamisen jälkeen**, jolloin käyttäjät pohtivat, kuinka hankkeen tulokset olisivat parhaiten hyödynnettävissä ja olisiko syytä edetä laajalaisempaan soveltamiseen.

Tietoyhteiskunnan tekniikat -ohjelmaa (IST) toteutettiin tutkimuksen, teknologisen kehittämisen ja esittelyn neljännessä ja viidennessä puiteohjelmassa. Vuonna 2000 yhteisön politiikassa edettiin monella tapaa: eEurope-aloite on toiminut liikkeellepanevana voimana kohti tietoyhteiskuntaa ja "eurooppalainen tutkimusalue" antaa suuntaa tulevalle viitekehykselle. IST on osoittautunut olevan näiden politiikan alojen mukainen. IST-ohjelman laadullinen arviointi osoitti sen konkreettisen myötävaikutuksen ja vaikutuksen, jota tutkimuksella on jo ollut näiden alojen politiikkaan. Seuraavassa esitetään yhteenveto edistymisestä ja saavutuksista pääaloilla:

8.2.1. *Kansalaisille tarkoitetut järjestelmät ja palvelut (avaintoiminto I)*

Telemaattisten sovelluksien ohjelmasta saadaan edelleen onnistuneita tuloksia:

- Terveiden alalla on tuotettu kannettavia, täysin toiminnallisia etälääketieteen työasemia sekä verkossa toimiva standardoitu tietokanta elinsiirtoja varten (TELEINVIVO ja RETRANSPLANT). Henkilöille, joilla on erityistarpeita, on kehitetty erityisiä käyttöliittymiä, joiden turvin vanhukset ja vammaiset voivat entistä paremmin käyttää matkaviestintää ja kiinteän verkon viestintää (MORE ja WAI). Pitkälle kehittyneiden automaattisten pyörätuolien kehittäminen on myös edistynyt (TRANSWHEEL).
- Suurkaupungit, alueet ja pienemmät kaupungit kaikkialla Euroopassa ovat esitelleet monikäyttöisiä, digitaalisia, monikielisiä älykkään hallinnon ohjelmia (CITIES, NET FOR NETS ja muut), jotka tarjoavat palveluja uudella tavalla.
- Menestyksessä *ympäristöalan* hankkeissa on esitelty veden laadun tarkkaa, reaaliaikaista ja laaja-alaista seuranta, koko Euroopan kattavan ympäristötiedon saattamista kansalaisten saataville sekä rannikkoalueiden käyttöä ja hoitoa (INION, IRENIE, THESIS).

Liikenteen ja matkailun alalla menestyksessä hankkeissa on tuotettu eri liikennemuodot kattavaa matkustajatietoa, yhdenmukaistettuja tieliikenteen hallintojärjestelmiä, yhdenmukaistettuja sähköisiä maksukeruujärjestelmiä, kaupallisia tuotteita kasvavaa ilmailualan televiestintäverkkoa varten. Niissä on myös esitelty yhdenmukaistettujen matkailupalvelujen mahdollisuuksia (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN, EU-SPIRIT).

8.2.2. *Uudet työtavat ja sähköinen kaupankäynti (avaintoiminto II)*

Avaintoimintoon II liittyvä työ nojautuu ohjelman visioon maailmanlaajuisesta verkottuneesta taloudesta, jossa kuluttajat, työntekijät ja yritykset voivat toimia yhdessä saumattomasti ja dynaamisesti ja olla vuorovaikutuksessa keskenään luottamusta lisäävän paikasta riippumattoman infrastruktuurin välityksellä. Tämän avaintoiminnon tavoitteena on edistää Euroopan mahdollisuuksia hyödyntää tätä visiota ja samanaikaisesti vahvistaa yritysten kilpailukykyä, antaa kansalaisille paremmat valmiudet toimia työntekijöinä, asiakkaina ja yrittäjinä sekä edistää kestävämpää taloutta. Keskeisiä vaatimuksia ovat yhteentoimivuutta painottavien rakenteiden ja ratkaisujen tutkimus ja kehittäminen.

8.2.3. *Multimediasäilytys ja välineet (avaintoiminto III)*

Digitaalisia kirjastoja, monitahoisten tietojen ja taitojen hankkimista, virtuaalisia oppimisyhteisöjä, monikielisyyttä, luonnollista ja monimuotoista vuorovaikutusta, monikielistä tiedonhallintaa ja tietojen älykästä ja interaktiivista havainnollistamista koskevissa hankkeissa on edistytty hyvin. Useimmilla avaintoiminnon III aloilla kansainvälistä yhteistyötä kannustettiin edelleen yhteisten työryhmien kautta, joihin osallistui toimijoita Yhdysvalloista, Venäjältä ja assosioituneista maista. Kulttuuriperinnön sovelluksista vastaava komission yksikkö allekirjoitti Yhdysvaltain luonnontiedesäätiön (National Science Foundation) digitaalisista kirjastoista vastaavan osaston kanssa yhteistyötä digitaalisten kirjastojen alalla koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan. Säätiön älykkäistä järjestelmistä vastaava

osasto oli aiemmin sovittanut yhteen toimintaansa komission kieliteknologiayksikön kanssa vuonna 1999. Avaintoiminnolla III edistetään EY:n politiikkaa koulutus- ja kulttuurialalla (vrt. "eLearning-toimintasuunnitelma: Katse huomispäivän koulutukseen", Sokrates- ja Leonardo- sekä MEDIA-ohjelmat, Kulttuuri 2000) ja eEurope-toimintasuunnitelman alalla (jo 50 prosenttia käynnissä olevista avaintoiminnon III hankkeista koskee eEurope-toimintasuunnitelmaa, erityisesti tietoon perustuvaa taloutta ja digitaalista sisältöä koskevien toimintalinjojen kautta) sekä INFO2000 ja MLIS-ohjelmien seuranta. Tiedotus- ja levitystoiminta on tähän asti rajoittunut Internet-sivuston laatimiseen ja ylläpitoon ja aktiiviseen osallistumiseen merkittävässä kansainvälisissä tapahtumissa (esim. Frankfurtin kirjamesut, Milia 2000 jne.), mutta toiminnan odotetaan laajentuvan vuoden 2001 aikana.

8.2.4. Keskeiset tekniikat ja perusrakenteet (avaintoiminto IV)

Tässä toiminnossa tuetaan hankkeita, jotka koskevat:

- maanpäällisiä langattomia järjestelmiä sekä integroituja *satelliittiverkostoja*, -järjestelmiä ja -palveluja, jotka usein edistävät maanpäällisten verkkojen yhteistoimintaa satelliittilähetysten kanssa,
- tietojenkäsittelyä, viestintää ja **verkkoja, ohjelmoitavia** virtuaalisia yksityisverkkoja (VPN), sulautettujen (webbi)järjestelmien viestintämahdollisuuksia, vuorovaikutteisia yhdyskäytäviä, verkon hallintaa, kiinteän ja langattoman televiestinnän lähentymistä sekä runkoverkkoja,
- ohjelmistoja, järjestelmiä ja palveluita, joissa keskitytään erityisesti hajautettuun ohjelmistojen kehittämiseen ja loppukäyttäjille suunnattuihin palveluihin ja joissa kiinnitetään erityistä huomiota ilmaisiin / avoimen lähdekoodin ohjelmistoihin,
- reaaliaikaista, suuressa mittakaavassa toteutettua simulointia, jossa painopiste on havainnollistamisessa ja käyttöliittymissä todellisen maailman ja virtuaalimaailman välisen kuilun kaventamiseksi sekä eri verkkojen audiovisuaalipalvelujen ja erilaisten metatietojärjestelmien välisessä yhteentoimivuudessa,
- matka- ja henkilöviestintää sekä viestintäjärjestelmiä: työssä pyritään eri radio- ja verkkoliityntäteknikoiden integrointiin, jolla edistetään pitkällä aikavälillä kehitystä kohti neljännen sukupolven matkaviestinjärjestelmien käyttöönottoa sekä sellaisten järjestelmien ja verkkojen kehittämistä, joiden kokoonpanoa voidaan muuttaa tietokoneohjelmoinnin avulla.

8.2.5. Tutkimuksen verkottuminen

Tämän toimintalinjan kaksi tavoitetta ovat seuraavat:

- tutkimusalan runkoverkon tehon nostaminen (X) gigabittiin sekunnissa; GEANT-verkon avaaminen merkitsee tärkeän välivaiheen saavuttamista eEurope 2000-toimintasuunnitelman toteuttamisessa,
- kehittyneiden verkkopohjaisten sovellusten edistäminen sellaisten testilaitteistojen avulla, jotka ovat välttämättömiä uusien tekniikoiden ja palvelujen testaamiseksi,

todentamiseksi ja esittelemiseksi todellisessa ympäristössä. Tähän pyritään 11 vuonna 2000 käynnistyneellä hankkeella. Pääasialliset alat ovat optinen terabittitason viestintä (ATRIUM), seuraavan sukupolven verkottuminen (NGN Lab), yhteystekniikka (TORRENT ja MOICANE), palvelujen laatu (SEQUIN), Internet-yhteyskäytäntö IPv6 (LONG, 6WINIT), runkoverkkotekniikka ja sovellukset (EUROGRID, DATGRID ja DAMIEN) sekä virtuaaliyhteisöt (SCHOLNET ja MOICANE).

Lisätietoja IST-hankkeista Internet-osoitteessa: <http://www.cordis.lu/ist/>

9. LOPPUPÄÄTELMÄT

Loppupäätelmät

TEN-verkkoja koskevassa vuosikertomuksessa 2000 esitetään yksityiskohtaisesti, kuinka Euroopan laajuiset verkot ovat kehittyneet sekä millaista yhteisön rahoitusta niille on myönnetty eri lähteistä. Vaikka tilanne näyttää budjettinäkökulmasta suhteellisen valoisalta, komissio on havainnut joukon erityisesti TEN-liikenneverkkojen toteuttamiseen liittyviä heikkouksia ja puutteita, jotka on korjattava huolellisesti lähivuosina.

Yksi viime vuosien suurimmista TEN-liikenneverkkoihin liittyvistä ongelmista on ollut maanteiden tavaraliikenteen merkittävä kasvu ja muiden liikennemuotojen, erityisesti rautateiden, osuuden huomattava pieneneminen, joka on johtanut eri liikennemuotojen väliseen epätasapainoon. Raskas tavaraliikenne ja henkilöautoliikenne ovat aiheuttaneet pahaa ruuhkautumista Euroopan laajuisen verkon pääväylillä, alueellisessa infrastruktuurissa ja kaupungeissa, millä on vakavia vaikutuksia ympäristöön ja miljoonien Euroopan kansalaisten päivittäisiin elinolosuhteisiin.

Vaikka jäsenvaltiot ovat tehneet merkittäviä investointeja rautatieverkkoon, usein yhteisön rahoituksen turvin, erityisesti tärkeiden rajat ylittävien hankkeiden toteuttamisessa on havaittu pitkiä viipeitä. Tämän hetkiselä toteuttamisvauhdilla jotkin vuonna 1996 hyväksytyissä liikenteen alan TEN-suuntaviivoissa esitetyt suuret hankkeet eivät valmistu niille asetettuun määräaikaan vuoteen 2010 mennessä. Todennäköisesti kuluu ainakin 15 vuotta, ennen kuin kaikki mainittujen suuntaviivojen liitteessä III yksilöidyt hankkeet on toteutettu. Pahimmin viivästyneitä hankkeita ovat Alppien ylittämistä koskevat hankkeet (Lyon–Torino ja Brennerin reitti). Nämä viipeet johtuvat huomattavista vaikeuksista Euroopan laajuisen rajat ylittävän infrastruktuurin suunnittelussa, yhteensovittamisessa ja rahoituksessa sekä siitä, etteivät tällaiset hankkeet ole poliittisesti yhtä kiinnostavia kuin puhtaasti kansalliset hankkeet.

Nykyisessä rautatieverkossa ei ole kovinkaan paljon ylimääräistä kapasiteettia, joka riittäisi kasvaviin Euroopan laajuisiin liikennevirtoihin. Tämä johtaa siihen, etteivät rautatiet enää ole varteenotettava vaihtoehtoinen kuljetusmuoto tavaraliikenteessä. Rautateiden pullonkaulat vaikuttavat noin kymmenesosaan koko TEN-rautatieverkon pituudesta. Tilanne on vaikea pohjoisen ja eteläisen Euroopan välisillä kauttakulkuliikenteen reiteillä, Alpeilla sekä Pyreneillä, missä Ranskan ja Espanjan verkot eivät ole yhteentoimivia erilaisen raideleveyden vuoksi. Pullonkaulat vaikuttavat myös rautatieliikenteen solmukohdissa, joissa erityyppinen liikenne kohtaa, ja ne ovat yksi rautateiden tavaraliikenteen kehittämisen pääasiallisista

esteistä. Euroopan unionin laajentumisprosessin myötä myös itä-länsi-suuntaiset rautatiereitit uhkaavat ruuhkautua lähitulevaisuudessa, koska yhteisön ja ehdokasmaiden välisen kaupan odotetaan kasvavan.

Näiden ongelmien ratkaisemiseksi ja liikenteen haasteisiin vastaamiseksi tulevan vuosikymmenen aikana komissio on selkeästi määritellyt rautateiden kehittämisen ja erityisesti rautatieinfrastruktuurin rahoittamisen yhdeksi tärkeimmistä painopistealueistaan. Rautatiet on asetettu TEN-budjetissa etusijalle siitä alkaen, kun TEN-rahoitusasetus hyväksyttiin 1990-luvun puolivälissä. Vuonna 2000 rautatiehankkeisiin myönnettiin noin kaksi kolmannesta käytettävissä olevista varoista. Tämä on täysin Euroopan parlamentin antamien suositusten mukaista. Näihin kahteen kolmannekseen sisältyy myös tuki hankkeille liikenteenohjauksen alalla, jolla parannukset ovat tarpeen täysin yhteentoimivan rautatieverkon saavuttamiseksi.

Rautateitä ei kuitenkaan ole asetettu samalla tavoin etusijalle, kun varoja on myönnetty muista yhteisön rahoituslähteistä, erityisesti rakennerahastoista, vaikka yhteisö on 1990-luvun alusta lähtien pyrkinyt politiikassaan nykyistä kestävämpään liikkuvuuteen.

Ruuhkautuneita ovat myös TEN-verkon maantiet, mutta uusien Euroopan laajuisten suuren kapasiteetin maantieyhteyksien rakentaminen ei mainittavasti paranna tilannetta, lukuun ottamatta yhteyksiä, joita tarvitaan syrjäisten ja liikenteellisesti eristyksissä olevien alueiden liittämiseen keskusalueisiin. Tämä vaihtoehto on kuitenkin viimeinen keino, sillä se saattaa johtaa pian ruuhkien lisääntymiseen. Todellinen haaste on pitkän matkan liikenteen kasvun siirtäminen maanteiltä muihin, ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin, kuten rautateille, sisävesiliikenteeseen tai lähimerenkulkuun. Tällainen liikennemuotojen välisen tasapainon palauttaminen on ainoa todellinen vaihtoehto pitkällä aikavälillä. Se edellyttää olemassa olevan kapasiteetin käytön parantamista (sisävesillä ja merenkulussa kapasiteettia on paljon), puuttuvien yhteyksien rakentamista sekä liikennemuotojen yhteiskäytön tehostamista.

Sen vuoksi tulevaisuudessa tarvitaan nykyistä paremmin yhteensovitettua suunnittelua ja rahoitusta, joista suunnittelu on edelleen jäsenvaltioiden vastuulla. Yhteisön tuki on kohdennettava tieliikennettä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin TEN-verkon tärkeimmillä reiteillä (ottaen huomioon EU:n tuleva laajentuminen). Tuki on keskitettävä nykyistä pienempään määrään hankkeita, erityisesti hankkeisiin, joiden taloudellinen kannattavuus on heikko mutta jotka tuovat runsaasti Euroopan laajuista lisäarvoa.

Näin ollen näyttää tarpeelliselta kehittää liikenteen alan TEN-suuntaviivoja, joiden perusteella määritetään, voivatko hankkeet saada yhteisön tukea, sekä yhteisön varojen hallinnointia. Euroopan parlamentti ja neuvosto tarkastelevat parhaillaan näitä suuntaviivoja uudelleen. Tässä uudelleentarkastelussa olisi pyrittävä yksilöimään nykyistä pienempi määrä erityishankkeiden kaltaisia suurhankkeita (kuten Essenissä päätetyt 14 hanketta, jotka esitetään suuntaviivojen liitteessä) tai aihepiirikohtaisia painopisteitä, jotka on suunniteltu tärkeimpien TEN-liikennekäytävien kestävästä kehitystä silmällä pitäen. Lisäksi olisi pyrittävä siihen, että asianomaiset viranomaiset sitoutuisivat hankkeisiin ja painopisteisiin nykyistä paremmin. Liikenteen alan TEN-suuntaviivoja muutetaan ensimmäisen kerran vuoden 2002 loppuun mennessä osana tätä prosessia.

Liikenteen alan TEN-budjetista myönnettävää TEN-rahoitusta koskeva uusi rahoitusasetus tuli voimaan vuonna 1999. Asetuksella otettiin käyttöön TEN-hankkeita tukeva uusi rahoituksen hallinnointiväline, monivuotinen ohjeellinen ohjelma, jonka tarkoituksena on kohdentaa erityishankkeisiin jopa 75 prosenttia budjetin kokonaismäärästä – 4,17 miljardista eurosta – vuosina 2000–2006. Nämä ovat joko erityishankkeita (14 ns. Essenin hanketta) tai muita ensisijaisia tai yhteisölle erityistä lisäarvoa tuovia hankkeita, kuten rautateiden pullonkauloja poistavia tai rajat ylittäviä hankkeita tai älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevia hankkeita.

Luetteloon voitaisiin lähiaikoina lisätä uusia hankeryhmiä, ja uusiksi painopisteiksi olisi asetettava (kaikkien liikennemuotojen) turvallisuus ja yhteentoimivuus. Lisäksi olisi annettava enemmän painoarvoa tavaraliikenteeseen tarkoitettun rautatieverkon kehittämiseksi. Tavaraliikenteen rautatieinfrastruktuuri on aina jäänyt tärkeysjärjestyksessä toiselle sijalle henkilöliikenteeseen verrattuna. Tästä on seurauksena, että rautateiden henkilöliikenne – erityisesti suurnopeusliikenne – on erittäin kilpailukykyistä verrattuna maantie- tai lentoliikenteeseen, mutta rautateiden tavaraliikenne on vähäistä ja menettää markkinaosuuttaan. Monivuotinen ohjeellinen ohjelma antaa hankkeista vastaaville organisaatioille tiettyä varmuutta siitä, että pitkäaikaista rahoitusta on saatavilla tietyin selkein ehdoin. Joulukuun 18. päivänä 2000 tehtiin kehyspäättös, joka selkeytti vuosina 2001–2006 käytettävissä olevien varojen määrää ja jolla taattiin yhteisrahoituksen jatkuvuus pitkällä aikavälillä (näin ei ollut ennen, koska rahoituspäätökset tehtiin vuosittain). Tämä rahoitusväline on erittäin tärkeä erityisesti suurille infrastruktuurihankkeille.

Tässä vaiheessa voidaan ottaa esille rahoituksen taso. Asetuksella 1655/99 muutettu asetus 2236/95 mahdollistaa tuen osuudeksi enintään 50 prosenttia selvitysten ja 10 prosenttia rakennustöiden kokonaiskustannuksista. Kokemus on osoittanut, että yhteisön tuen katalysaattorivaikutuksesta huolimatta nykyinen tukitaso ei riitä varsinkaan rajat ylittävissä rautatiehankkeissa tuottamaan vipuvaikutusta ja houkuttelemaan yksityistä rahoitusta – erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin yhteisrahoitusta – vaikka liikenne-ennusteet olisivat lupaavat. Yhteisön tuen enimmäismäärän nostaminen – jota ei ole otettu uudessa rahoitusasetuksessa huomioon – on näin ollen erityisen tärkeää, ja se on toteutettava lähitulevaisuudessa.

Nykyistä kilpailukykyisemmän rautatieverkon rakentamisessa rahoitusnäkökohdat ovat avainasemassa. Ei kuitenkaan tule aliarvioida muiden liikennemuotojen (sisävesiliikenteen ja lähimerenkulun) käyttöä: niissä on vielä laajalti vapaata kapasiteettia, mutta ne vaativat investointeja yhteyksien parantamiseksi maaliikennemuotoihin. Jäsenvaltioiden ja komission olisi kiinnitettävä entistä enemmän huomiota näihin liikennemuotoihin.

Yhteisön varat (tuet ja lainat) eivät kuitenkaan riitä rahoittamaan kaikkea tarvittavaa TEN-verkkoinfrastruktuuria. Tämän infrastruktuurin kustannukset ovat 400–450 miljardia euroa yhteisön alueella, ja summaan olisi lisättävä 100 miljardia euroa, joilla olisi kehitettävä yhteyksiä ehdokasmaihin ja ehdokasmaissa. Tärkeän infrastruktuurin rahoittaminen kokonaan julkisista varoista (yhteisön varat mukaan luettuina) on yhä vaikeampaa, ja kokonaan yksityiset investoinnit ovat osoittautuneet rajallisiksi eivätkä ne houkuttele mahdollisia investoijia. Olisi kehitettävä vaihtoehtoisia rahoitusratkaisuja, joissa yhdistetään julkisten ja yksityisten varojen käyttö ja joissa jaetaan riskit mutta annetaan tietyt takuut yksityisille investoijille. Komissio tarkasteli tätä lähestymistapaa ensimmäisen kerran vuonna 1997

komissaari Neil Kinnockin aloitteesta. Nykyiset julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusmuodot eivät kuitenkaan vaikuta olevan riittävän houkuttelevia ainakaan liikennehankkeissa. Yhteisön kehysten luominen infrastruktuurin käyttömaksujen asteittaista käyttöönottoa varten vaikuttaa lupaavalta tavalta lisätä julkista rahoitusta ja houkuttaa yksityisiä investointeja. Tarvitaan tällainen kehys sekä innovatiivinen tapa rahoittaa liikennehankkeita, ja komissio aikookin tehdä lähitulevaisuudessa niitä koskevia ehdotuksia. Hyvä esimerkki tällaisesta uudesta rahoitustavasta on Ruotsin ja Tanskan yhdistävä Juutinrauman silta, johon myönnettiin tukea liikenteen alan TEN-budjetista ja joka avattiin liikenteelle elokuussa 2000.

Liikenteen alan TEN-verkkojen toteuttamisessa on edistytty merkittävästi, mutta vielä on paljon tehtävää. Verkon kehittäminen on nyt ja lähivuosina yhteisön suurimpia haasteita. Liikenneinfrastruktuuri on todennäköisesti yksi niistä keinoista, joilla luodaan yhteyksiä yhteisön ja ehdokasmaiden välille ja joiden avulla ihmiset voivat matkustaa, tavarat liikkua ja ideoita voidaan vaihtaa entisten rajojen yli. Infrastruktuuri on yksi – mutta ei ainoa – tärkeä edellytys verkon toimivuudelle. Verkon toimivuus edellyttää infrastruktuurin oikeaa käyttöä ja korkealaatuisia palveluja, jotka voidaan saavuttaa vain yhdenmukaisesti ja avointen liikennemarkkinoiden avulla. Tämä on ehtona yhteiskuntataloudellisen tuoton saamiselle tiettyjen liikennemuotojen, kuten rautateiden, edellyttämistä suurista investoinneista. Lisäksi tarvitaan selkeästi määritelty liikenne- ja verkkostrategia sekä hyvää yhteistyötä ja toimien yhteensovittamista yhteisön tasolla.

Lopuksi on vielä mainittava Galileo, hanke, jolla on määrä olla merkittävä vaikutus liikenteen alalle. Galileo on selkeästi monikansallinen hanke ja ensimmäinen satelliittipaikannus- ja -navigointijärjestelmä, joka luodaan siviilikäyttöä varten. Kölnissä, Feirassa ja Nizzassa kokoontuneet Eurooppa-neuvostot korostivat tämän hankkeen poliittista, taloudellista ja teknistä strategista merkitystä. Poliittisesti Euroopan unionin tarkoituksena on kehittää järjestelmä, joka täyttää tarkkuutta, luotettavuutta ja turvallisuutta koskevat tarpeet ja varmistaa Euroopan unionin riippumattomuuden alan amerikkalaisesta monopolista. Galileo-järjestelmän tarjoamien sovellusmahdollisuuksien luomat markkinat tuovat huomattavia taloudellisia hyötyjä. Teknisesti Galileo antaa puolestaan eurooppalaiselle teollisuudelle mahdollisuuden saavuttaa riippumattomuus tällä alalla.