

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (90)585

Vol. 1990/0247

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM (90) 585 def.

Brussel, 23 januari 1991

OP WEG NAAR TRANSEUROPESE NETWERKEN

VOOR EEN COMMUNAUTAIR ACTIEPROGRAMMA

Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Parlement



INHOUD

	<u>Bladzijde</u>
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

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.

(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 prioritaair 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 belanstelling 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 transeuropese 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."

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.

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.

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 vollediger 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.

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, tarifiering, 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 communautair 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

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 productiecapaciteit 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 telecomunicaties 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 eisen 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

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 comfort 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 telecomunicaties 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 gedupliceerd

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 waarmee, 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 telecomunicaties 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 telecomunicaties 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 telecomunicaties aangenomen richtlijnen (zie ontwerp-richtlijn betreffende gehuurde lijnen en de ontwerp-richtlijnen over de toepassing van de mededingingsregels in de sector telecomunicaties op openbare ondernemingen die beschikken over exclusieve of speciale rechten).

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 productiecapaciteiten (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 infrastructuur 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 telecomunicaties 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;

- 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. De huidige communautaire maatregelen

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 telecomunicaties 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.

De communautaire steun (subsidies uit het EFRO) voor grote infrastructuurwerken op het gebied van het vervoer en de telecomunicaties belooft 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 telecomunicaties 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, telecomunicaties en energie (zie cijfers in bijlage 3);
- * de EGKS-leningen die kunnen dienen ter financiering van infrastructuur 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 coördinatie werkzaamheden en van de door het bedrijfsleven geformuleerde opmerkingen.

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 :

- 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-Venetie 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).

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-Zee-kusten 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 fysieke, 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 :

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;

- * FYSAN (Systeem voor fyto-sanitair toezicht) is een systeem waarmee plantenziekten in de Lid-Staten worden bewaakt met het doel de fyto-sanitaire 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 infrastructuur 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.

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 cellulair 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.

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);

- Verbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk (1993), Frankrijk/Spanje-Portugal;
- "Midat"-project tussen Emden en Ludwigshafen (Duitsland) en "Zeepijp"-project (België) die voor het Noorse gas nieuwe penetratieliegens moeten openen (1991-1993);
- Drie projecten in Duitsland om de nieuwe Länder onderling te verbinden (1991-1993);
- Onderlinge verbindings 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 EURYLEE 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);

- 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, telecomunicaties 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 infrastructuur 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 :

de werklust 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. Met betrekking tot het vervoer

- 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. Met betrekking tot telecommunicaties en telematicadiensten.

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

- Satellieten : de normalisatiewerkzaamheden van de ETSI met betrekking tot de uitrusting voor telecomunicaties 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.

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 aanlooperperiode 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.

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.

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 scheepsultrusting⁽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

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);
 - . spraaktelefoon dienst;
 - . 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 satelliettransmissie 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

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

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
<u>Vervoer</u>	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
<u>Telecommunicatie</u>	269.8	1568.4	817.0
<u>Vervoer en distributie van energie</u>	3213.4	3231.9	635.0
B. Alle netten	11966.8	15031.8	4412.9
<u>Vervoer</u>	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
<u>Telecommunicatie</u>	4245.5	4092.3	1258.2
<u>Vervoer en distributie van energie</u>	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

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

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 productiecapaciteiten 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.

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 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.

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 Informatiesystemen 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 automobiellndustrie 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)

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 semafoondienst 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
EURYLEE	- 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
INCIS	- 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

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 Initiatieprogramma (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)