



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 7.8.2003
COM(2003) 442 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE
AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ
EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

**TRANS-EUROPESE NETWERKEN
JAARVERSLAG 2001**

{SEC(2003) 849}

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting: Een overzicht van de TEN in 2001	5
1. Vorderingen inzake specifieke projecten	12
1.1. Energie	12
1.2. Telecommunicatie	12
1.3. Vervoer	12
2. Nieuwe richtingen en ontwikkelingen; wetgeving; TEN-comités en de gezamenlijke werkgroep	14
2.1. Nieuwe richtingen en ontwikkelingen	14
2.1.1. Energie	14
2.1.2. Telecommunicatie	16
2.1.3. Vervoer	16
a) Het witboek van de Commissie over het Europese vervoersbeleid	16
b) Interoperabiliteit van spoorwegnetten voor TEN-vervoer	17
c) Het European Railway Traffic Management System (ERTMS)	18
d) Het “spoorweginfrastructuurpakket”	19
e) Luchtverkeerbeheer (ATM)	21
f) Luchthavens	21
2.2. Wetgeving	22
2.2.1. Herziening van de TEN-financieringsverordening	22
2.2.2. Herziening van de richtsnoeren voor TEN-energie	23
2.2.3. Herziening van de richtsnoeren voor TEN-telecommunicatie	23
2.2.4. Herziening van de richtsnoeren voor TEN-vervoer	24
2.3. Energie-, telecommunicatie- en vervoerscomité; gezamenlijke werkgroep	24
2.3.1. Energie	24
2.3.2. Telecommunicatie	24
2.3.3. Vervoer	25
2.3.4. Gezamenlijke werkgroep (Vervoer/milieu)	25
3. Financiering van de TEN	26
3.1. Energie	26
3.2. Telecommunicatie	26

3.3.	Vervoer.....	27
3.4.	IDA.....	29
3.5.	Structuurfondsen en Cohesiefonds.....	29
3.5.1.	EFRO	30
3.5.2.	Cohesiefonds	30
3.6.	Leningen van de Europese Investeringsbank (EIB).....	31
3.7.	Financiering door de lidstaten.....	34
3.8.	Financiering van de infrastructuur in derde landen.....	34
3.8.1.	PHARE.....	34
3.8.2.	CARDS	34
3.8.3.	TACIS	35
3.8.4.	MEDA.....	35
3.8.5.	ISPA	35
4.	Financiering van de TEN: Overige zaken.....	39
4.1.	Indicatief meerjarenprogramma voor TEN-vervoer (2001-2006)	39
4.2.	Begroting voor TEN-vervoer buiten het IMP	42
4.3.	Het TEN-risicokapitaalinstrument	43
5.	Evaluatie.....	44
5.1.	Energie	44
5.2.	Telecommunicatie	44
5.3.	Vervoer.....	45
6.	Buitenlandse Betrekkingen	46
6.1.	Energie	46
6.2.	Vervoer.....	47
7.	Andere beleidsvormen van de Unie met een TEN-dimensie.....	51
7.1.	Milieu	51
7.2.	Onderzoek en ontwikkeling	51
7.3.	Mededinging	53

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1: Communautaire financiering van de TEN in 2001 (<i>in miljoen euro</i>).....	11
Tabel 2: Vastleggingen voor TEN-energie (<i>in miljoen euro</i>)	26
Tabel 3: TEN-vervoer-2001 – Financiële bijstand en aantal voorgestelde projecten per categorie	28
Tabel 4: In het kader van TEN-2001 voorgestelde projecten en bijstand per soort en financieringswijze	28
Tabel 5: Vervoerswijzen	29
Tabel 6: Bedragen vastgelegd via het Cohesiefonds ter financiering van TEN-vervoer, per land.....	30
Tabel 7: In 2001 genomen TEN-financieringsbesluiten uit hoofde van het Cohesiefonds, per land en per sector, in %	31
Tabel 8: EIB-leningen voor de TEN (in miljoen euro)	33
Tabel 9: ISPA-begroting 2001 – Vervoerssector, per subsector	36
Tabel 10: ISPA-begroting 2001: Vastleggingen per land	37
Tabel 11: ISPA-financiering voor in 2000 en 2001 goedgekeurde vervoersprojecten	37
Tabel 12: Indicatief meerjarenprogramma voor TEN-vervoer 2001-06 - Kaderbeschikking..	41

SAMENVATTING: EEN OVERZICHT VAN DE TEN IN 2001

De Commissie legt het “Jaarverslag 2001 over de trans-Europese netwerken (TEN)” voor aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s op grond van artikel 16 van Verordening nr. 2236/95 als gewijzigd bij Verordening nr. 1655/99 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

In 2001 werd een begin gemaakt met de tenuitvoerlegging van het Indicatieve meerjarenprogramma voor 2001-2006 (IMP) voor TEN-vervoer, dat is opgezet uit hoofde van de TEN-financieringsverordening (Verordening nr. 2236/95 van de Raad). Het IMP is in het leven geroepen om het beheer van het trans-Europese vervoersnetwerk te stroomlijnen en te verbeteren: het omvat de lopende prioritaire “Essen”-projecten en de nieuwe prioriteiten, namelijk het Galileo-project, de verwijdering van knelpunten op het TEN-netwerk voor vervoer per spoor, grensoverschrijdende projecten en intelligente vervoerssystemen voor het weg- en luchtvervoer. Meer informatie over het IMP is opgenomen in hoofdstuk 4, paragraaf 1, en in bijlage X.

1. CONCRETE VORDERINGEN INZAKE SPECIFIEKE PROJECTEN

Energie: eind 2001 waren er zes prioritaire projecten in bedrijf genomen; één project was in uitvoering en er waren er drie in de aanpassings- of goedkeuringsfase.

Telecommunicatie: er was meer aandacht voor bedrijfsplannen, getuige het BPS-steunproject (Business Planning Service), dat deelnemers aan projecten voorzag van deskundig advies om tekortkomingen op dit gebied te verhelpen.

Vervoer: 2001 kan worden beschreven als een succesvol jaar voor de tenuitvoerlegging van de veertien door de Europese Raad van Essen aangewezen projecten. Twee van deze projecten werden voltooid, de meeste andere lagen goed op schema en slechts enkele hadden te kampen met problemen of vertraging.

Nadere bijzonderheden hierover zijn opgenomen in hoofdstuk 1 en de bijlagen.

2. NIEUWE RICHTINGEN EN ONTWIKKELINGEN; WETGEVING; TEN-COMITES EN DE GEZAMENLIJKE WERKGROEP

Op 2 oktober diende de Commissie een voorstel in voor de wijziging van de TEN-financieringsverordening, dat wil zeggen de verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

Bovendien wees de Commissie ingevolge haar mededeling over de energie-infrastructuur (COM(2001) 775) op een aantal hiaten in het trans-Europese energienetwerk. Daarom werd besloten het voorstel (inhoudende het maximale steunpercentage van 20 %) uit te breiden tot prioritaire energieprojecten.

Energie:

Op 20 december 2001 heeft de Commissie een herziening voorgesteld van Beschikking nr. 1254/96/EG inzake de opstelling van communautaire richtsnoeren voor trans-Europese netwerken in de energiesector.

Tevens werd op bovengenoemde datum een mededeling over de Europese energie-infrastructuur (COM(2001) 775 def.) ingediend.

In 2001 kwam het comité financiële steunverlening voor TEN-energie eenmaal bijeen.

Telecommunicatie:

De Commissie rondde de beoordeling van de tenuitvoerlegging van Beschikking 1336/97/EG in de periode juli 1997 tot juni 2000 af. Op basis daarvan diende de Commissie op 10 december 2001 voorstellen in tot wijziging van de richtsnoeren voor trans-Europese telecommunicatienetwerken.

Het comité financiële steunverlening voor telecommunicatie kwam driemaal bijeen.

Vervoer:

1. Nieuwe richtingen en ontwikkelingen

- Het witboek van de Commissie over het Europese vervoersbeleid: In september 2001 heeft de Commissie haar Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" goedgekeurd. Hierin stelt de Commissie een programma van een zestigtal maatregelen voor die moeten leiden tot geleidelijke ontkoppeling van de groei van het vervoer van de groei van het BNP, zoals is aanbevolen in de strategie inzake duurzame ontwikkeling die in juni 2001 is goedgekeurd door de Europese Raad van Göteborg.
- Interoperabiliteit van de spoorwegnetten van TEN-vervoer: Interoperabiliteit van de spoorwegnetten is een van de belangrijkste beleidsinstrumenten om te komen tot integratie van de nationale conventionele spoorwegsysteem teneinde internationale vervoersdiensten concurrerender te maken. In het geval van hogesnelheidsvervoer per spoor heeft de Gemeenschap deze doelstelling in 1996 verwezenlijkt door het goedkeuren van een richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het hogesnelheidssysteem. Het voornaamste doel van Richtlijn 2001/16/EG, die werd goedgekeurd op 19 maart 2001, was de voor het hogesnelheidsnet in het leven geroepen mechanismen uit te breiden tot het conventionele spoorwegnet, met enkele wijzigingen.
- Het European Railways Traffic Management System (ERTMS) is een overkoepelend programma, dat drie hoofdstromen van ontwikkeling van activiteiten op het gebied van controle/besturing en seingeving (ERTMS/ETCS), telecommunicatie (GSM-R) en verkeersleiding (ERTMS/ETML) bundelt. Over het algemeen vorderden de werkzaamheden in 2001 goed in termen van horizontale en verticale stromen.

- The “spoorweginfrastructuurpakket”: In 1998 heeft de Commissie drie voorstellen inzake de spoorweginfrastructuur gedaan: het “infrastructuurpakket”. Het betrof drie richtlijnen die op 20 december 2000 door de Raad werden goedgekeurd en op 1 februari 2001 door het Europees Parlement, tijdens een “mini-zitting”. De richtlijnen werden gepubliceerd op 15 maart 2001 en traden op dezelfde datum in werking. De lidstaten kregen twee jaar de tijd voor het nemen van nationale omzettingsmaatregelen.
- Luchtverkeerbeheer: Het TEN-vervoer-programma is een belangrijk financieel instrument ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van een efficiënt trans-Europees netwerk, dat nationale ATM-systemen (systemen voor luchtverkeerbeheer) omvat, in het bijzonder door bevordering van interoperabiliteit, onderlinge koppeling en technische vooruitgang.
- Luchthavens: In overeenstemming met de prioriteiten voor luchthavenbeleid, die ook in het witboek van de Commissie zijn opgenomen, is bijzondere aandacht besteed aan de bevordering van intermodaliteit en de bescherming van het milieu. In feite hebben vijf van de acht projecten die onlangs steun hebben ontvangen, betrekking op de intermodaliteit van lucht- en spoorvervoer.

2. Wetgeving

- Herziening van de TEN-financieringsverordening: Om de in het witboek aangegeven uitdagingen voor de nabije toekomst aan te gaan, diende de Commissie op 2 oktober 2001¹ een voorstel² in voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken, met het doel het maximumniveau van communautaire steun in uitzonderlijke gevallen te verhogen van 10 % tot 20 %.
- Herziening van de richtsnoeren voor TEN-vervoer: Op 2 oktober 2001 stelde de Commissie een wijziging voor van Beschikking 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Volgens het voorstel, dat is vervat in het witboek, moeten de investeringen zich richten op enkele horizontale prioriteiten en een beperkt aantal specifieke projecten.

3. Vervoerscomité: Het comité financiële steunverlening voor TEN-vervoer kwam in 2001 driemaal bijeen en het comité voor richtsnoeren voor TEN-vervoer eenmaal.

De gezamenlijke werkgroep (vervoer/milieu): In juni 1998 verzocht de Europese Raad van Cardiff de Raad Vervoer, de Raad Energie en de Raad Landbouw strategieën te ontwikkelen ter bevordering van de milieu-integratie en duurzame ontwikkeling op hun respectieve beleidsterreinen. In reactie hierop ontwikkelde de Raad Vervoer een strategie voor de vervoerssector, die tijdens de bijeenkomst van oktober 1999 werd goedgekeurd. De Raad voorzag in een regelmatige beoordeling

¹ COM (2001) 545.

² Gewijzigd bij COM 2002/134. Gewijzigd door het EP in eerste lezing in juli 2002. Het voorstel is momenteel in bespreking bij de financiële adviseurs van de Permanente Vertegenwoordigingen bij de Raad.

van de strategie op basis van verslagen van de Commissie; de eerste beoordeling had plaats in juni 2001.

3. FINANCIERING VAN DE TEN

De kredieten toegewezen uit hoofde van de begroting voor TEN 2001 belopen:

- voor vervoer: 563 miljoen euro;
- voor energie: 19 miljoen euro;
- voor telecommunicatie: 30,4 miljoen euro.

Voor een gedetailleerd overzicht van de communautaire financiering van de TEN in 2001 zie de tabellen 1-5.

Een aantal werkzaamheden in het kader van de TEN werd gefinancierd uit de structuurfondsen en het Cohesiefonds (tabellen 6-7) en door middel van leningen van de Europese Investeringsbank (EIB) (tabel 8).

Financiering van de infrastructuur in derde landen: De instrumenten PHARE, CARDS, TACIS, MEDA en ISPA zorgden voor de financiering van werkzaamheden in kandidaat-lidstaten en derde landen.

4. FINANCIERING VAN DE TEN: OVERIGE ASPECTEN

Indicatief meerjarenprogramma (IMP) voor TEN-vervoer (2001-2006): In september 2001 keurde de Europese Commissie Beschikking nr. 2654 betreffende het indicatief meerjarenprogramma voor de financiering van het trans-Europese vervoersnet voor de periode 2001-2006 goed. Na de beoordeling van alle ontvangen inschrijvingen wees de Commissie op indicatieve wijze 2 780 miljoen euro toe aan de succesvolle projecten. Bijna 50 % van dit bedrag zal gaan naar de grootschalige infrastructuurprojecten die zijn aangewezen door de Europese Raad van Essen in 1994, 20 % zal gaan naar het Galileo-programma en de rest zal worden verdeeld over verschillende spoorwegknelpunten, grensoverschrijdende projecten en intelligente vervoerssystemen.

De begroting buiten het IMP: er werden 53 vervoersinfrastructuurprojecten en -studies geselecteerd voor medefinanciering via het gewone jaarlijkse deel van de begroting voor TEN-vervoer van 2001 in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

Het TEN-risicokapitaalinstrument: Vanwege het grote hefboomeffect zal het TEN-risicokapitaalinstrument niet alleen aanvullende middelen verschaffen voor een sector waarin sprake is van onvoldoende marktwerking, maar ook steun verschaffen voor de ontwikkeling van innovatieve financiële instrumenten in een sector die traditioneel op subsidies is gericht. In tegenstelling tot rentesubsidies of andere vormen van subsidiëring zullen bijdragen uit hoofde van dit instrument ook terugvorderbaar zijn.

5. EVALUATIE

Energie: 2001 was een overgangsjaar wat betreft de evaluatie van het TEN-energieprogramma, aangezien de tussentijdse evaluatie in 1999 is uitgevoerd en de volgende pas in 2003/2004 zal plaatsvinden.

Telecommunicatie: In 2001 werden alle projecten ten minste eenmaal beoordeeld. In totaal bleken zeven projecten onvoldoende te zijn, ofwel om technische redenen ofwel omdat er geen vooruitzicht was op levensvatbare diensten als resultaat ervan, en derhalve werd besloten tot beëindiging van die projecten.

Vervoer: Projecten gefinancierd uit hoofde van de begrotingslijn voor TEN-vervoer worden niet alleen in het aanvraagstadium beoordeeld; ze worden ook onderworpen aan tussentijdse evaluaties en evaluaties achteraf ter beoordeling van de conformiteit met de oorspronkelijke doelstellingen.

Ook voor vervoer was 2001 een overgangsjaar, aangezien de tussentijdse evaluatie in het jaar 2003/2004 zal plaatsvinden. Maar elk jaar worden TEN-vervoersprojecten onderzocht en beoordeeld aan de hand van een verslag over de voortgang van afzonderlijke projecten dat door projectontwikkelaars wordt ingediend met toestemming van de betrokken lidstaten.

6. BUITENLANDSE BETREKKINGEN

Met betrekking tot de ontwikkeling van de netwerken zal het voorstel van de Commissie voor de herziening van de richtsnoeren voor TEN-energie de aspecten van de buitenlandse dimensie van de EU voor vijf elektriciteitsprojecten versterken.

De onderhandelingen over de uitbreiding van de Unie verlopen goed en hebben duidelijkheid verschaft over de vervoersbehoeften van de kandidaat-lidstaten³.

In 2001 zijn belangrijke investeringen gedaan langs de pan-Europese corridors.

7. OVERIGE BELEIDSTAKKEN VAN DE UNIE MET EEN TEN-DIMENSIE

Milieu

Bij de toekenning van gelden uit de TEN-begroting voor het jaar 2001 kreeg de conformiteit van medegefinancierde werkzaamheden met communautaire milieuwetgeving speciale aandacht. In het bijzonder werd gevraagd om een specifieke verklaring van de voor het toezicht op Natura 2000-gebieden verantwoordelijke autoriteit van de lidstaten.

Onderzoek en ontwikkeling

Binnen het vijfde kaderprogramma voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (1998-2002) zijn uit hoofde van verscheidene kernactiviteiten en

³ Met het oog op de uitbreiding van de EU in 2004 en ter voorbereiding van het voorstel voor een grootschalige herziening van de richtsnoeren voor TEN-vervoer in 2003 zal een groep op hoog niveau worden samengesteld, onder voorzitterschap van voormalig commissaris Karel van Miert, waaraan alle lidstaten en voor de eerste maal ook hoge ambtenaren uit de toetredingslanden als waarnemers zullen deelnemen.

programma's al veel projecten van de grond gekomen die bijdragen tot de ontwikkeling en implementatie van TEN-vervoersbeleid. Andere projecten werden in 2001 gestart en zullen in de nabije toekomst nuttige resultaten opleveren.

Mededinging

In het belang van de consumenten en de Gemeenschap als geheel zijn TEN-projecten geselecteerd en beheerd op een wijze die volledig rekening houdt met de mogelijke mededingingsvoordelen. In dit opzicht moet toegang tot TEN worden gewaarborgd in overeenstemming met de regels die in de betreffende sector gelden.

Tabel 1: Communautaire financiering van de TEN in 2001 (in miljoen euro)

<i>Sector</i>	<i>Soort steun</i>	<i>Instrument</i>	1993-1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁴
<i>Vervoer</i>	<i>Leningen</i>	<i>EIB⁵⁻⁶</i>	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161
	<i>Garanties voor leningen</i>	<i>EIF⁵⁻⁶</i>	161	303	55	71	256	55	<i>n.b.</i>
	<i>Subsidies</i>	<i>EFRO⁶⁻⁷</i>	999	2 639	527	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	2 200 ⁹
		<i>Cohesiefonds</i>	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	<i>Subsidies, rentesubsidies, garanties voor leningen en medefinanciering van onderzoeken</i>	<i>Begrotingslijn TEN B5-700</i>	625	280	352	474	497	581	563
		<i>(waarvan voor de specifieke projecten)</i>	362	211	211	305	266	288 ⁸	247
<i>Energie</i>	<i>Leningen</i>	<i>EIB⁵⁻⁶</i>	1992	1415	854	393	174	392	220
	<i>Garanties</i>	<i>EIF⁵⁻⁶</i>	220	270	4	5	0	0	<i>n.b.</i>
	<i>Subsidies en medefinanciering van onderzoeken</i>	<i>Structuurfondsen</i>	764	1 265	277	<i>n.b.</i>	355	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>
		<i>Begrotingslijn TEN B5-710</i>	12	9	24	19	29	14	19
<i>Telecommunicatie</i>	<i>Leningen</i>	<i>EIB⁵⁻⁶⁻⁹</i>	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994
	<i>Garanties</i>	<i>EIF⁵⁻⁶⁻⁸</i>	175	9	276	230	44	165	<i>n.b.</i>
	<i>Financiële bijdragen</i>	<i>Structuurfondsen</i>	295	173	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>	387 ¹⁰	<i>n.b.</i>	<i>n.b.</i>
	<i>Medefinanciering van haalbaarheids- en validatieonderzoeken en ontwikkelingsprojecten</i>	<i>Begrotingslijn TEN B5-720</i>	45	16	27	28	22	35	<i>n.b.</i>
<i>Telematicanetwerken</i>	<i>Subsidies</i>	<i>Begrotingslijn TEN B5-721</i>	119	44	47	15	21	22	<i>n.b.</i>

NB: n.b. = niet beschikbaar.

- 4 Toewijzingen.
5 Ondertekende contracten.
6 TEN en daarmee samenhangende projecten.
7 Meestal inclusief toewijzingen voor de periode 1996-1999.
8 Inclusief railverkeersleiding.
9 Schatting.
10 Alleen met TEN samenhangende projecten.

1. VORDERINGEN INZAKE SPECIFIEKE PROJECTEN

1.1. Energie

Aan het einde van 2001 was de stand van zaken ten aanzien van de prioritaire “Essen”-projecten als volgt: zes prioritaire projecten waren voltooid (de vijf gasprojecten en de koppeling van de elektriciteitsnetten van Portugal en Spanje), één prioritair project was in uitvoering (de koppeling van de elektriciteitsnetten van Italië en Griekenland) en drie prioritaire projecten waren in de aanpassings-/goedkeuringsfase (de koppeling van de elektriciteitsnetten van Frankrijk en Spanje, Frankrijk en Italië en het oosten en westen van Denemarken).

In feite ging voor de koppeling van de elektriciteitsnetten van Italië en Griekenland in 2001 de laatste uitvoerings- en beproevingsfase in en werd deze in juli 2002 in bedrijf genomen.

1.2. Telecommunicatie

Een tussentijdse evaluatie door onafhankelijke consultants¹¹ liet zien dat, hoewel de voornaamste doelstelling van projecten in dat stadium het opstellen van een bedrijfsplan was, deze bedrijfsplannen in het algemeen de zwakste schakel waren. Daarom kreeg dit aspect van alle projecten meer aandacht, getuige het steunproject BPS, dat deelnemers aan projecten voorzag van deskundig advies voor het verhelpen van deze tekortkoming.

1.3. Vervoer

Het trans-Europese vervoersnetwerk is een ambitieus programma voor de aanleg, modernisering en onderlinge koppeling van Europa's grote vervoersinfrastructuren.

A. Prioritaire “Essen”-projecten

Bij de uitvoering van de veertien prioritaire projecten (PP) werden in 2001 in verschillende mate vorderingen gemaakt. Deze kunnen als volgt worden samengevat.

PP1 (Berlijn-Halle/Leipzig-Erfurt Nürnberg; München-Verona (Brenner-as): grootschalige werkzaamheden waren in uitvoering in het bijzonder aan het knooppunt Berlijn en aan het gedeelte Nürnberg-München. De technische studies voor het gedeelte Wörgl-Baumkirchen (Oostenrijkse toegangsweg tot geplande Brenner-basistunnel – gedeelte benedenloop Inn-dal) zijn afgerond; onderhandelingen voor het verlenen van de bouwvergunning zijn gestart; afronding ervan wordt verwacht in de eerste maanden van 2002. De technische, economische, geologische en milieustudies voor het kritische deel van het gehele prioritaire project - de Brenner-basistunnel – verlopen volgens plan; de organisatie die deze studies uitvoert – het Europese samenwerkingsverband voor de Brenner-basistunnel, dat zetelt in Innsbruck – verwacht de eerste studiefase in 2002 te kunnen afronden. Aan de Italiaanse kant zijn verscheidene lange tunnels gebouwd ter verbetering van het tracé van de spoorlijn en ter vermijding van gedeelten met sterke stijging. Met name

¹¹ Intermediate Evaluation of the TEN-Telecom Action, PLS Rambøll, mei 2001.

de Fleres-tunnel (7,4 km), die werd voltooid in 2001, en het nieuwe tracé van de spoorlijn bij ‘Ceraino’, die het jaar daarvoor in dienst is genomen, maken het mogelijk vroegere lijnsecties te vermijden die als knelpunten werden beschouwd.

PP2 (Hogesnelheidslijn Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen): werkzaamheden aan de nieuwe 175 km lange lijn Keulen-Frankfurt vorderen volgens plan; naar verwachting zal de geplande openingsdatum voor de lijn (zomer 2002) worden gehaald. Ook de werkzaamheden in Nederland, Engeland en België (opening van het nieuwe gedeelte Leuven-Luik is gepland voor eind 2002) liggen op schema, zodat in dit stadium te verwachten valt dat het PBKAL-project in 2007 zal zijn voltooid.

PP3 (Hogesnelheidslijn Zuid: Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier Madrid-Vitoria-Dax): wat de Middellandse-Zeetak betreft, vorderden de werkzaamheden aan de gedeelten Lleida-Barcelona en Barcelona-Perpignan overeenkomstig de respectieve tijdschema's; wat de Atlantische tak betreft, vorderde de aanleg van het gedeelte Valladolid-Madrid ook goed, terwijl het gedeelte Valladolid-Vitoria-Bilbao-Dax nog in de onderzoeksfase was. De inschrijfprocedures voor het concessioneren van het gedeelte Perpignan-Figueras, het internationale gedeelte van de HSL Zuid, werden gestart en de toewijzing is gepland voor het midden van 2002.

PP4 (Hogesnelheidslijn Oost: Parijs-Metz-Straatsburg-Appenweier-(Karlsruhe) met knooppunten naar Metz-Saarbrücken-Mannheim en Metz-Luxemburg): Duitse deel: werkzaamheden aan de noordelijke tak (Saarbrücken-Ludwigshafen) vorderden grotendeels volgens plan. Aan het Franse deel werden de eerste voorbereidende werkzaamheden gestart.

PP5 (Conventioneel rail/gecombineerd vervoer: Betuwelijn): de werkzaamheden zijn gestart in 1997. De Dintelhaven werd voltooid in 1999 en de Botlektunnel wordt in 2002 voltooid.

PP6 (Hogesnelheidslijn/gecombineerd vervoer: Frankrijk-Italië Lyon-Turijn): in Turijn werd op 29 januari 2001 een verdrag ondertekend dat Frankrijk en Italië verbindt tot de voltooiing van deze sectie in 2015. Bovendien kwamen Frankrijk en Italië overeen om het ESV “Alpetunnel” te vervangen door de onderneming naar Frans recht Lyon-Turin Ferroviaria (LTF) in gezamenlijk eigendom van RFF (Réseau Ferré de France) en RFI (Rete Ferroviaria Italiana). LTF heeft als opdracht de studiefase van het project te bespoedigen zodat de werkzaamheden uiterlijk in 2006 van start kunnen gaan.

PP7 (Griekse autowegen: Pathe en Via Egnatia): werkzaamheden aan de twee assen die het project vormen, vorderden goed: in 2001 werden 66 km van de Via Egnatia en 34 km van PATHE voltooid. Tegen het einde van 2001 is de Via Egnatia voor 50 procent voltooid (ongeveer 340 km van de 680 km van het gehele project) en PATHE is voor 60 procent voltooid (ongeveer 460 km van de 774 km van het gehele project).

PP8 (multimodale verbinding van Portugal/Spanje met de rest van Europa): werkzaamheden vorderden met grote regelmaat in 2001. Het Spaanse gedeelte van de wegcorridor Lissabon-Sevilla zal in 2002 worden voltooid en zal Sevilla in zeven uur tijd verbinden met La Coruña. Naar verwachting zal de centrale wegcorridor Lissabon-Valladolid eind 2006 in zijn verschillende onderdelen zijn voltooid. Wat de spoorwegcorridors betreft, in 2002 zal de verbetering van verscheidene subsecties

worden voltooid, voornamelijk in de noordelijke lijnen en in de zuidelijke lijn (Lissabon-Faro), met inbegrip van openstelling voor het treinverkeer van de bestaande spoorweg over de Taag-brug die Lissabon met Coïna verbindt.

PP9 (Conventionele spoorwegverbinding Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer) werd voltooid in 2001.

PP10 (luchthaven Malpensa) werd voltooid in 2001.

PP11 (Vaste spoorweg-/wegverbinding tussen Denemarken en Zweden), verbinding over de Sont, werd volgens plan in dienst genomen in juli 2000 en na een jaar is het wegverkeer dat van de verbinding gebruik maakt, aanzienlijk toegenomen.

PP12 vorderde volgens plan aan de Zweedse kant. Wat Finland betreft, zijn grote vorderingen gemaakt met het 35 km lange gedeelte Paimio-Muurla van de autosnelweg E18; naar verwachting zal het eind 2003/begin 2004 voor het publiek worden opengesteld.

PP13 liet ondanks enige vertraging aanzienlijke vorderingen zien in overeenstemming met het uitvoeringsplan.

PP14 (Hoofdverbinding westkust) ondervond problemen om binnen de geraamde kosten en het geplande tijdschema te blijven.

Nadere bijzonderheden over de prioritaire “Essen”-projecten voor TEN-vervoer zijn opgenomen in bijlage II.

B. *Intelligente vervoerssystemen*

In 2001 werden verschillende fasen van projecten voltooid die vóór de goedkeuring van het IMP waren gefinancierd, en de zes in het kader van het IMP gestarte projecten wierpen hun eerste resultaten af. De zes Euro-regionale projecten die zich nu over veertien lidstaten uitstrekken, hebben geleid tot de ontwikkeling op het trans-Europese wegennet (TERN), van, onder meer, verkeers- en weerbewakingsystemen, gegevensuitwisseling en toepassingen van verkeersregeling en -informatie (bijv. matrixborden). Bijzondere resultaten zijn geboekt op het gebied van informatiesystemen en -diensten, in het bijzonder wat betreft de ontwikkeling van door autowegexploitanten via internet aan gebruikers verschaft informatiediensten. De in 2001 behaalde resultaten duiden tevens op de substantiële ontwikkeling van en het potentieel voor het gebruik van nieuwe bronnen voor gegevensverzameling en dienstverlening; zo zijn er voorstudies verricht gericht op het gebruik van mobiele telefoons voor het berekenen en verschaffen van reistijden op autosnelwegen.

2. NIEUWE RICHTINGEN EN ONTWIKKELINGEN; WETGEVING; TEN-COMITÉS EN DE GEZAMENLIJKE WERKGROEP

2.1. Nieuwe richtingen en ontwikkelingen

2.1.1. Energie

De Europese Commissie achtte het van belang kwesties betreffende de energie-infrastructuur op de agenda te zetten, de balans op te maken van de huidige situatie

en politieke aandacht te vragen voor de noodzaak van maatregelen op dit gebied. Op 20 december 2001 werd een mededeling over de Europese energie-infrastructuur (COM(2001) 775) def. voorgelegd.

Uit de in de mededeling vervatte analyse kwam duidelijk naar voren dat de bestaande gas- en elektriciteitsinfrastructuur in de interne markt niet op de meest efficiënte wijze wordt gebruikt. Daarom zijn allereerst stappen nodig om transparantie in het werkelijke gebruik van het net te waarborgen en om te bevorderen dat actie wordt ondernomen om knelpunten weg te nemen. Maar een efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur zal alleen niet genoeg zijn om congestie op te heffen en aan de toenemende vraag naar gas en elektriciteit te voldoen. Het is duidelijk dat aanvullende infrastructuur nodig is.

De maatregelen die worden genomen om deze knelpunten aan te pakken, lijken in het algemeen evenwel ontoereikend en er zijn meer inspanningen nodig, zowel op nationaal als op communautair niveau.

Daarom heeft de Commissie een aantal initiatieven voorgesteld, die noodzakelijk lijken om de energie-infrastructuur in de EU te verbeteren. Deze initiatieven zijn onder te verdelen in de volgende vijf hoofdgebieden:

- (1) actie ter verbetering van het gebruik van de bestaande infrastructuur;
- (2) actie ter waarborging van een stabiele regelgevende omgeving die bevorderlijk is voor investeringen in nieuwe infrastructuur;
- (3) actie om de financiële bijstand van de Gemeenschap aan prioritaire projecten te heroriënteren; dit zal geschieden in de vorm van een herziening van de richtsnoeren voor TEN-energie teneinde de inspanningen te richten op een "shortlist" van twaalf prioritaire projecten van bijzonder Europees belang; zonder de totaalbegroting voor TEN-energie te verhogen, heeft de Commissie voorgesteld het plafond voor mogelijke medefinanciering door de EU te verhogen van 10 % tot 20 % van de totale investeringskosten van prioritaire projecten;
- (4) actie voor het tot stand brengen van politieke bewustwording en politieke wil op communautair en nationaal niveau;
- (5) actie in verband met het garanderen van de gasvoorziening voor Europa op lange termijn.

Door de voltooiing van de interne markt krijgt de ontwikkeling van de infrastructuur een belangrijke communautaire dimensie. Het is essentieel dat op communautair en nationaal niveau de politieke wil aanwezig is om de consistente ontwikkeling en het efficiënt gebruik van de infrastructuur te bevorderen.

Het is belangrijk dat we de continuïteit van de levering van energie blijven bewaken alsmede de situatie betreffende de toereikendheid van de energie-infrastructuur. De Commissie heeft daarom voorgesteld jaarlijks aan de Raad en het Europees Parlement verslag uit te brengen over de toestand van de energie-infrastructuur in Europa en waar nodig politieke actie aan te moedigen voor de continue aanleg van energie-infrastructuur als basis voor het verlenen van betaalbare diensten van hoge kwaliteit en het garanderen van energielevering aan de consument.

2.1.2. Telecommunicatie

De Commissie heeft de beoordeling van de tenuitvoerlegging van Beschikking nr. 1336/97/EG over de periode juli 1997 tot juni 2000 afgerond, samen met een studie inzake toekomstige eisen voor trans-Europese netwerken op telecommunicatiegebied. Op basis daarvan heeft de Commissie op 10 december 2001 een voorstel ingediend tot wijziging van de richtsnoeren voor trans-Europese telecommunicatienetwerken.

Het hoofddoel van het voorstel van de Commissie is de steun te concentreren op diensten die gewoonlijk door overheidsinstanties worden verleend, op gebieden waar normaal gesproken geen sprake is van concurrentie. Het voorstel heeft betrekking op on-lineoverheidsdiensten, diensten voor gehandicapten en ouderen, gezondheidsdiensten, diensten voor onderwijs en cultuur, generieke diensten en de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van netwerken.

2.1.3. Vervoer

a) *Het witboek van de Commissie over het Europese vervoersbeleid*

In september 2001 heeft de Commissie het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" goedgekeurd. In het licht van de toenemende congestie en externe vervoerskosten pleitte de Commissie voor een verandering in de oriëntatie van het gemeenschappelijk vervoersbeleid op basis van herziening van het evenwicht tussen de verschillende vervoerstakken en het terugdringen van de overheersende rol van het wegvervoer. Als maatregelen uitblijven, zal het vrachtverkeer over de weg tussen 1998 en 2010 met 50 % toenemen en zullen de kosten ten gevolge van congestie op de wegen verdubbelen in vergelijking met het huidige niveau (gelijk aan 0,5 % van het BNP).

Het witboek stelt een programma van een zestigtal maatregelen voor, waarvan de meeste zijn onder te brengen in de volgende categorieën: invoering van mededinging in het railvervoer door middel van gereguleerde openstelling van de markten; verbetering en betere handhaving van sociale wetgeving en veiligheidsvoorschriften in de wegsector; bevordering van intermodaliteit, met name via het Marco Polo-programma; het doen van gerichte investeringen in de TEN's voor spoorwegen en andere alternatieven voor weginfrastructuur, zoals bedoeld in de herziening van de TEN-richtsnoeren; totstandbrenging van een gemeenschappelijk Europees luchtruim; invoering van een billijk systeem van vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur; verbetering van de veiligheid van het wegvervoer, met als doelstelling een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers met 50 % in 2010.

Deze maatregelen zullen een geleidelijke ontkoppeling van de groei van het vervoer en die van het BNP mogelijk maken, zoals wordt aanbevolen in de strategie voor duurzame ontwikkeling die in juni 2001 is goedgekeurd door de Europese Raad van Göteborg.

Het witboek bevatte ook de aankondiging dat de Commissie een richtlijn zal voorstellen over de interoperabiliteit van tolsystemen ter ondersteuning van het tussen 2001 en 2010 in te voeren algemeen tarievenbeleid. Deze richtlijn is van groot belang voor de interoperabiliteit en continuïteit van de dienstverlening op het trans-Europese wegennet.

In oktober 2001 heeft de Commissie een herziening van de richtsnoeren voor het trans-Europese netwerk voorgesteld. Dit voorstel, om goedkeuring waarvan in december 2002 door de Raad van Barcelona is gevraagd, versterkt de prioriteit die aan de eerste reeks projecten is gegeven, maakt de balans op van de vorderingen en speelt in op nieuwe ontwikkelingen door middel van plannen voor zes nieuwe prioritaire projecten, zoals de ontwikkeling van het Galileo-satellietsysteem en de spoorverbinding over de Pyreneeën.

Feiten en cijfers

De geraamde omvang van het trans-Europese vervoersnetwerk in 2010

- 75 200 kilometer weg
- 79 400 kilometer spoorweg
- 430 luchthavens
- 270 internationale zeehavens
- 210 rivierhavens
- verkeersleidingssystemen, informatie- en navigatiediensten voor gebruikers

TEN-vervoer – kosten en financiering

1996)	totaal geraamde kosten	400 miljard euro (raming van
	geraamde totale financiering	16-20 miljard euro per jaar
	communautaire financiering in 2000-2006:	
	begroting voor trans-Europese netwerken	4,2 miljard euro
	Cohesiefonds	9 miljard euro
	Structuurfondsen	4-6 miljard euro
	jaarlijkse leningen van de Europese Investeringsbank (in 2000)	6,6 miljard euro

b) Interoperabiliteit van spoorwegnetten voor TEN-vervoer

Interoperabiliteit van de spoorwegnetten is een van de belangrijkste instrumenten van een beleid dat is gericht op de integratie van de nationale conventionele spoorwegsysteem om internationale diensten concurrerender te maken. Grotere interoperabiliteit, dat wil zeggen, de mogelijkheid dat treinen nationale grenzen passeren zonder te stoppen of zonder de noodzaak van het wegnemen van technische verschillen - wat tot buitensporig hoge kosten leidt -, levert aanzienlijk hogere vervoersprestaties op.

In het geval van vervoer per hogesnelheidstrein heeft de Commissie deze doelstelling verwezenlijkt door goedkeuring van een richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het hogesnelheidssysteem. Hoofddoel van Richtlijn 2001/16/EG, die werd goedgekeurd op 19 maart 2001, was de mechanismen die in het leven zijn geroepen

voor het hogesnelheidsnet uit te breiden tot het conventionele spoorwegnet, met enkele wijzigingen.

Deze richtlijnen stelden communautaire mechanismen vast voor het opstellen en goedkeuren van technische specificaties inzake interoperabiliteit alsmede gemeenschappelijke regels voor het beoordelen van de naleving van deze specificaties. Net als de hogesnelheidsrichtlijn vormt Richtlijn 2001/16 de basis van een driedelige structuur:

- de richtlijn zelf, met de essentiële eisen waaraan het systeem moet voldoen;
- de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's);
- alle andere Europese specificaties, met name de Europese normen van de Europese normalisatie-instellingen CEN, Cenelec en ETSI.

Wat de interoperabiliteit van het hogesnelheidssysteem betreft, werd in 2001 een eerste versie van de TSI's opgesteld; in december 2001 diende de Commissie bij het regelgevend comité zes voorstellen voor besluiten over de TSI's voor het hogesnelheidssysteem in, die alle een gunstig onthaal kregen. Deze voorstellen hadden betrekking op de subsystemen "controle/besturing en seingeving", "energie", "infrastructuur", "onderhoud", "exploitatie" en "rollend materieel".

Wat de interoperabiliteit van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem betreft, werd op 19 maart 2001 Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad goedgekeurd (PB L 110 van 20.04.2001, blz. 1). De opdracht aan de AEIF (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire) voor het opstellen van de eerste groep prioritaire TSI's voor conventionele spoorwegen kreeg een gunstig onthaal van het regelgevend comité in juni 2001. Deze TSI's hebben betrekking op de volgende zaken:

- controle/besturing en seingeving;
- telematicatoepassingen ten behoeve van het goederenvervoer;
- exploitatie en het beheer van het treinverkeer (met inbegrip van kwalificaties van het personeel voor grensoverschrijdende diensten);
- goederenwagons;
- geluidshinder in verband met het rollend materieel en de infrastructuur.

Daarnaast zijn werkzaamheden gestart voor het uitwerken van een representatieve architectuur voor het conventionele spoorwegnet.

c) Het European Railway Traffic Management System (ERTMS)

ERTMS is een overkoepelend programma, dat drie hoofdstromen van ontwikkeling van werkzaamheden op het gebied van controle/besturing en seingeving (ERTMS/ETCS), telecommunicatie (GSM-R) en verkeersleiding (ERTMS/ETML) bundelt. Deze toepassingen dienen te worden afgestemd op het beheer van de passagiers- en vrachtlogistiek in de gehele keten van toegevoegde waarde van het railvervoer en bij te dragen tot de totstandbrenging van een solide basis voor het

opzetten van intermodale diensten van deur tot deur met toegevoegde waarde. Deze aanpak moet leiden tot een aanzienlijke hoger rendement op investeringen - die op de eerste plaats zijn gerelateerd aan veiligheid - en tot optimalisering van ononderbroken vervoersdiensten en efficiënte exploitatie van spoorwegen.

Het programma heeft drie doelstellingen:

- bijdragen tot de interoperabiliteit van het trans-Europese spoorwegnet – niet alleen binnen de grenzen van de EU, maar ook vooruitlopend op de integratie op langere termijn van de Midden- en Oost-Europese spoorwegnetten;
- totstandbrenging van een gemeenschappelijke markt voor aankopen, wat zal leiden tot aanzienlijke vermindering van de kosten van uitrustingen en de betaalbaarheid van seingeving- en telecommunicatieapparatuur overeenkomstig de stand van de techniek, en de Europese toeleveringsindustrie in staat zal stellen wereldmarkten te domineren;
- optimalisering van de spoorwegexploitatie op Europese schaal, die zal leiden tot verbetering van rentabiliteit en dienstverlening en zal bijdragen tot verwezenlijking van doelstellingen op het gebied van milieu, veiligheid en energie-efficiëntie.

Over het algemeen vorderden de werkzaamheden in 2001 goed in termen van zowel horizontale als verticale stromen. De horizontale stromen behelsden activiteiten gericht op het opstellen van een reeks gemeenschappelijke beproevingsspecificaties, operationele voorschriften en veiligheidsbeoordelingsprocedures die moeten dienen als referentiekader voor de conformiteitsbeoordeling van ERTMS/ETCS-producten en als basis voor het in exploitatie nemen van ERTMS/ETCS-installaties. De verticale stromen behelsden de voltooiing van proefinstallaties naast het spoor en aan boord van treinen, die het mogelijk maken systeemintegratie en beproevingen ter plaatse in Frankrijk, Nederland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk in gang te zetten. Aanvullende werkzaamheden omvatten de voortzetting van haalbaarheidsstudies voor de tenuitvoerlegging van ERTMS/ETCS in het Belgische spoorwegnet, alsmede steun voor soortgelijke activiteiten in Midden- en Oost-Europese landen uitgevoerd uit hoofde van het ISPA. Ten slotte blijven werkzaamheden gaande in verband met wetgeving op het gebied van de interoperabiliteit van het hogesnelheids- en het conventionele spoorwegsysteem.

d) Het “spoorweginfrastructuurpakket”

- Wetgevend kader

In 1998 diende de Commissie drie voorstellen met betrekking tot de spoorweginfrastructuur in: het “infrastructuurpakket”. Het eerste voorstel voor een richtlijn was bedoeld ter verbetering van de transparantie van de verschillende activiteiten van de spoorwegsector door te voorzien in gescheiden boekhoudingen voor infrastructuurbeheer en spoorwegdiensten. Het tweede voorstel was bedoeld om de bepalingen van Richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen uit te breiden tot alle spoorwegondernemingen in de Gemeenschap, ongeacht of ze de in artikel 10 van Richtlijn 91/440/EG vermelde diensten leveren, niet op de laatste plaats om te voorkomen dat vergunningen een belemmering voor toegang tot de markt worden. Het derde voorstel was Richtlijn 95/19/EG te vervangen door een

nieuwe richtlijn inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (rechten berekend op basis van marginale kosten).

De richtlijnen werden door de Raad goedgekeurd op 20 december 2000 en door het Europees Parlement op 1 februari 2001, tijdens een “mini-zitting”. Ze werden bekend gemaakt op 15 maart 2001 en traden op dezelfde datum in werking. De lidstaten kregen twee jaar de tijd voor het nemen van nationale omzettingsmaatregelen. Het gaat om de volgende richtlijnen:

- Richtlijn 2001/12/EG van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap;
- Richtlijn 2001/13/EG van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen;
- Richtlijn 2001/14/EG van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.

De belangrijkste kenmerken van het “infrastructuurpakket” zijn:

- openstelling van het netwerk: aanvankelijk zullen internationale goederenvervoersdiensten worden opengesteld op het in de gewijzigde Richtlijn 91/440 gedefinieerde trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor; overeengekomen werd dat spoorwegondernemingen zeven jaar na inwerkingtreding van de richtlijn toegang zullen hebben tot het gehele Europese spoorwegnet voor het internationale vervoer van goederen;
- garantie van toegangsrechten op het Europese goederenvervoersnetwerk: toegangsrechten zullen nu worden gegarandeerd aan alle spoorwegexploitanten met een vergunning die daarom verzoeken en die aan de veiligheidsvoorwaarden voldoen, waarbij de lidstaten de mogelijkheid hebben ruimere toegangsrechten te verlenen;
- scheiding van essentiële functies op basis van een gedetailleerde en uitputtende lijst van taken die aan een andere instantie moeten worden toevertrouwd dan aan de spoorwegexploitant, in het belang van niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur; deze scheiding gaat gepaard met de aanstelling van een onafhankelijke spoortoezichthouder in elk land.

Binnen dit kader wordt rekening gehouden met de bijzondere situatie in bepaalde lidstaten:

- gezien de geringe omvang van het Luxemburgse netwerk is dit land, gedurende de overgangperiode waarin de scheiding van essentiële functies nog niet is afgerond, vrijgesteld van de verplichting om een onafhankelijke toezichthoudende instantie in te stellen om die scheiding te bewerkstelligen; de vrijstelling duurt tot augustus 2004;

- gezien hun geïsoleerde positie van de rest van het Europese netwerk, is aan Ierland en Griekenland eenzelfde ontheffing verleend (voor vijf jaar, te verlengen na goedkeuring door de Commissie);
- vaststelling van heffingsbedragen: het grondbeginsel van het heffen van rechten tegen marginale kosten werd erkend, maar aanvullende heffingen zijn toegestaan op voorwaarde dat de markt dit ondersteunt en mits de vaststelling van de heffingsbedragen transparant blijft en op niet-discriminerende wijze geschiedt; voorts mag de concurrentiepositie van het internationale goederenvervoer er niet onder lijden; de overeenkomst omvat de bevestiging van het beginsel dat de infrastructuurkosten door de gebruiker worden gedekt en de erkenning dat dit een langetermijndoelstelling is, die afhangt van heffingsregelingen in verband met de andere vervoerstakken; ook werd de mogelijkheid geboden de basisheffingen te verminderen om zo het gebruik van onderbenutte lijnen te bevorderen;
- veiligheid: artikel 7, lid 2, van de richtlijn tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG bepaalt dat veiligheidsvoorschriften moeten worden vastgesteld door andere instanties dan de spoorwegexploitanten; deze laatsten zijn wel degenen die de voorschriften moeten toepassen.

e) Luchtverkeerbeheer (ATM)

Het TEN-vervoerprogramma is een belangrijk financieel instrument ter ondersteuning van de invoering van een efficiënt trans-Europees netwerk dat nationale ATM-systemen omvat, in het bijzonder door de bevordering van interoperabiliteit, onderlinge koppeling en technische vooruitgang.

De situatie van chronisch capaciteitsgebrek in het netwerk vereist stappen langs twee afzonderlijke maar parallelle wegen als onderdeel van het initiatief inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim:

- opheffen en/of aanpakken van grote knelpunten in het netwerk overal waar sprake is van capaciteitsgebrek; deze reactieve, lokale en kortetermijnbenadering omvat de uitvoering van nationale projecten om bestaande faciliteiten te verbeteren;
- ontwikkeling en invoering van de nieuwe generatie van componenten van het netwerk om uniforme en substantiële capaciteitsvergrotingen tot stand te brengen; deze proactieve, regionale en langetermijnaanpak omvat de uitvoering van proefprojecten en studies en tegelijkertijd de invoering van faciliteiten op regionale basis.

Op het operationele en technische vlak werden aanzienlijke verbeteringen gerealiseerd door de voorbereidende invoeringsfase van Mode-S, ADS-B en VDL Mode 4.

f) Luchthavens

In overeenstemming met de prioriteiten die voor het luchthavenbeleid zijn vastgesteld en die ook zijn vervat in het witboek van de Commissie over het vervoersbeleid, is bijzondere aandacht besteed aan de bevordering van intermodaliteit en de bescherming van het milieu. In feite hebben vijf van de acht projecten die onlangs steun hebben ontvangen, betrekking op de intermodaliteit van lucht- en spoorvervoer. Goed georganiseerde en passende intermodale feeder

services naar luchthavens kunnen bijdragen tot een forse daling van het gebruik van individuele vervoersvormen, vermindering van congestie op de wegen en terugdringing van de verontreiniging rond luchthavens.

Ook het opheffen van knelpunten was een prioriteit. In feite waren drie projecten in 2001 gericht op capaciteitsvergroting van bestaande luchthavens, terwijl één project betrekking had op intermodaliteit in het kader van een toekomstige nieuwe luchthaven.

2.2. Wetgeving

2.2.1. Herziening van de TEN-financieringsverordening

Ook de toekomst van financiering door de Gemeenschap verdient aandacht en in het bijzonder de begroting voor het trans-Europese netwerk. De Commissie heeft voorgesteld de financiële bijdrage uit de TEN-begroting te verhogen tot een maximum van 20 % van de totale kosten van belangrijke projecten die aan bepaalde voorwaarden voldoen. Voorts dient aandacht te worden besteed aan kwesties als de omvang en de coördinatie van de verschillende communautaire begrotingen die na de uitbreiding voor de vervoersinfrastructuur beschikbaar zijn. In dit kader onderzoekt de Commissie nieuwe oplossingen voor het financieren van de infrastructuur. Een grote uitdaging vormt de totstandbrenging van nieuwe mechanismen voor aanvullende financiering door de bevordering van openbare/particuliere partnerschappen en het aanboren van nieuwe inkomsten door een betere doorberekening van de vervoerskosten in alle vormen van vervoer.

Om de in het witboek voor de nabije toekomst neergelegde uitdagingen aan te gaan, heeft de Commissie op 2 oktober 2001¹² een voorstel¹³ ingediend voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken, met het doel het maximumniveau van communautaire steun in uitzonderlijke gevallen te verhogen van 10 % tot 20 % voor:

- (1) grensoverschrijdende spoorwegprojecten die natuurlijke grenzen passeren, die belemmeringen vormen voor het vrije verkeer van passagiers en goederen en de aanleg van lange tunnels/bruggen vereisen;
- (2) opheffing van specifieke knelpunten in de infrastructuur in gebieden dichtbij grenzen met toetredende landen.

Bovendien wees de Commissie ingevolge haar mededeling over de energie-infrastructuur (COM(2001) 775) op een aantal hiaten in het trans-Europese energienetwerk. Daarom werd besloten het voorstel (inhoudende het maximale steunpercentage van 20 %) uit te breiden tot prioritaire energieprojecten.

12 COM (2001) 545.

13 Gewijzigd bij COM 2002/134. Gewijzigd door het EP in eerste lezing in juli 2002. Het voorstel is momenteel in bespreking bij de financiële adviseurs van de Permanente Vertegenwoordigingen bij de Raad.

2.2.2. *Herziening van de richtsnoeren voor TEN-energie*

Op 20 december 2001 heeft de Commissie een herziening voorgesteld van Beschikking 1254/96/EG inzake de opstelling van communautaire richtsnoeren voor trans-Europese netwerken in de energiesector.

De voor de ontwikkeling van energienetwerken voorgestelde horizontale prioriteiten zijn de volgende:

- steun voor de concurrerende werking van de gemeenschappelijke energiemarkt;
- versterking van de zekerheid van de energievoorziening.

Op basis hiervan heeft de Commissie twaalf prioritaire assen vastgesteld (zeven voor elektriciteitsnetwerken en vijf voor gasnetwerken) die als assen van groot Europees belang werden beschouwd. Ook werd voorgesteld het maximale steunbedrag dat met deze twaalf prioritaire assen overeenkomende projecten uit hoofde van het TEN-programma mogen ontvangen, tot 20 % te verhogen.

Voorts werden verscheidene specifieke prioriteiten voor de ontwikkeling van energienetwerken voorgesteld, zoals:

- totstandbrenging van energienetwerken in insulaire, afgelegen en ultraperifere regio's;
- interoperabiliteit met de energienetwerken van kandidaat-lidstaten en andere derde landen;
- ontwikkeling van elektriciteitsnetwerken ter integratie/koppeling van de productie van hernieuwbare energie;
- ontwikkeling van gasnetwerken om aan de vraag te voldoen en diversificatie van aardgasbronnen en aanvoerleidingen.

De Commissie heeft ook een bijwerking van de lijst van projecten voorgesteld alsmede een algemener beschrijving van de projecten en een flexibele procedure (comitéprocedure in plaats van medebeslissingsprocedure) voor het bijwerken van de gedetailleerde beschrijving van projecten.

Op 20 december 2001 heeft de Commissie een verslag aan het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's goedgekeurd inzake de opstelling van richtsnoeren voor trans-Europese netwerken in de energiesector in de periode 1996-2001.

2.2.3. *Herziening van de richtsnoeren voor TEN-telecommunicatie*

De Commissie rondde de beoordeling van de tenuitvoerlegging van Beschikking 1336/97/EG in de periode juli 1997 tot juni 2000 af. Op basis daarvan diende de Commissie op 10 december 2001 voorstellen in tot wijziging van de richtsnoeren voor trans-Europese telecommunicatienetwerken.

2.2.4. *Herziening van de richtsnoeren voor TEN-vervoer*

Op 2 oktober 2001 heeft de Commissie een herziening voorgesteld van Beschikking 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Volgens het voorstel, dat is vervat in het witboek, moeten de investeringen zich richten op enkele horizontale prioriteiten en een beperkt aantal specifieke projecten, wat een bijwerking inhoudt van de door de Raad van Essen en die van Dublin goedgekeurde lijst.

De nieuwe horizontale prioriteiten voor het ontwikkelen van het netwerk zijn de volgende:

- concentratie van investeringen op de totstandbrenging van een spoorwegnet dat prioriteit geeft aan het goederenvervoer, met inbegrip van havenverbindingen;
- ontwikkeling van een hogesnelheidsnetwerk voor passagiers en integratie van de vervoerscapaciteiten van lucht- en railvervoer;
- totstandbrenging van intelligente vervoerssystemen om bestaande capaciteiten te optimaliseren.

De nieuwe lijst van specifieke projecten omvat de onvoltooide “Essen”- en “Dublin”-projecten en zes nieuwe door de Commissie aangewezen projecten. De nieuwe projecten zijn: (1) Galileo, het satellietgestuurde wereldwijde navigatie- en plaatsbepalingssysteem, (2) de hogecapaciteitsspoorverbinding over de Pyreneeën, (3) het hogesnelheidstrein-/gecombineerd-vervoersproject voor Oost-Europa langs de lijn Stuttgart–München–Salzburg/Linz–Wenen, (4) de verbetering van de Donau tussen Vilshofen en Straubing, (5) interoperabiliteit van de hogesnelheidsspoorweg op het Iberisch schiereiland en (6) de vaste verbinding over de Fehmarn Belt tussen Duitsland en Denemarken. Deze herziening van de richtsnoeren is slechts een eerste stap en daarom een overgangsstap. Over enige tijd zal een grondiger herziening worden voorgesteld.

2.3. **Energie-, telecommunicatie- en vervoerscomité; gezamenlijke werkgroep**

2.3.1. *Energie*

Het comité financiële steunverlening voor TEN-energie kwam in 2001 eenmaal bijeen (bijzonderheden aangaande de beslissingen op financieel gebied van het comité zijn opgenomen in paragraaf 3.1). Het comité voor richtsnoeren voor TEN-energie is niet bijeen geweest.

2.3.2. *Telecommunicatie*

Het comité financiële steunverlening voor TEN-telecommunicatie kwam driemaal bijeen.

Het comité bracht in één geval schriftelijk advies uit en gaf positieve adviezen over de vastlegging van in totaal 30 382 466 euro (bijzonderheden aangaande de beslissingen op financieel gebied van het comité zijn opgenomen in paragraaf 3.2).

2.3.3. *Vervoer*

Het comité financiële steunverlening voor TEN-vervoer kwam driemaal bijeen (bijzonderheden aangaande de beslissingen op financieel gebied van het comité zijn opgenomen in paragraaf 3.3).

Het in artikel 18 van de richtsnoeren bedoelde comité (comité richtsnoeren voor TEN-vervoer) kwam in 2001 slechts eenmaal bijeen, en wel op 14 november. Het bereikte overeenstemming over de inhoud van, en het verzamelen van de resterende gegevens voor, het verslag over de tenuitvoerlegging van de richtsnoeren, zoals vereist op grond van artikel 18. Het comité wisselde ook van gedachten over milieukwesties, met name over de inhoud van de nieuwe Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de effecten op het milieu van bepaalde plannen en programma's. Ook aan de orde kwamen recente kwesties aangaande de ontwikkeling van vervoersbeleid zoals aanpassing van het witboek en van voorstellen tot wijziging van Beschikking 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet en Verordening (EG) nr. 2236/95 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

Workshop

Op 15 november werd een workshop gehouden over TEN-vervoersindicatoren. Tot de deelnemers behoorden de lidstaten, verscheidene kandidaat-lidstaten en vertegenwoordigers van de industrie. Doelstelling van de workshop was het definiëren van een kader voor bewaking van de huidige richtsnoeren voor TEN-vervoer en het vaststellen van een reeks gemeenschappelijke indicatoren. De voorlopige resultaten van een studie in opdracht van de Commissie werden gepresenteerd. Het doel van deze studie was een analyse te maken van de indicatoren die worden gebruikt om nationale programma's te bewaken en relevante indicatoren vast te stellen om de ontwikkeling van TEN-vervoer te bewaken. De workshop was een belangrijk onderdeel van het valideringsproces voor de indicatoren. Indicatoren voor verschillende vervoerstakken (vervoer per spoor, over de weg en via binnenwateren) werden besproken en nationale ervaringen met infrastructuurbeleid en –indicatoren werden uitgewisseld. Men was het erover eens dat de meest relevante indicatoren tot de categorieën economie, milieu, veiligheid en maatschappij behoren en dat proefstudies inzake corridors nodig zijn om relevante indicatoren op te sporen.

2.3.4. *Gezamenlijke werkgroep (Vervoer/milieu)*

In juni 1998 verzocht de Europese Raad van Cardiff de Raad Vervoer, de Raad Energie en de Raad Landbouw strategieën te ontwikkelen ter bevordering van de milieu-integratie en duurzame ontwikkeling op hun respectieve beleidsterreinen. In reactie hierop ontwikkelde de Raad Vervoer een strategie voor de vervoerssector, die tijdens de bijeenkomst van oktober 1999 werd goedgekeurd. De basis voor deze strategie werd grotendeels ontwikkeld door een groep deskundigen onder gezamenlijk voorzitterschap van het DG Energie en vervoer en het DG Milieu. De leden van deze groep waren afkomstig van de ministeries van Vervoer en van Milieu van de lidstaten.

Beoordeling van de strategie

De Raad voorzag in een regelmatige beoordeling van de strategie op basis van verslagen van de Commissie; de eerste beoordeling had plaats in juni 2001.

In april 2001 heeft de Raad een resolutie over de integratiestrategie aangenomen, waarbij de Raad zijn eerdere integratiestrategie bevestigde en de Commissie vroeg verdere actie te ondernemen. In reactie hierop heeft de Commissie de groep deskundigen inzake vervoer en milieu gevraagd om een nieuw verslag, waarin zij aanbevelingen doen over het gebruik van milieudoelstellingen voor vervoersbeleid, over een wettelijk kader voor een rapportagemechanisme inzake vervoer en milieu (Transport Environment Reporting Mechanism - TERM) en over het effect van elektronische handel. Drie werkgroepen dienden verslagen in over deze onderwerpen:

- sectorspecifieke milieudoelstellingen,
- een geschikte wettelijke basis voor het TERM,
- effect van elektronische handel op vervoer en milieu.

3. FINANCIERING VAN DE TEN

In tabel 1 wordt een totaaloverzicht gegeven van de communautaire bijstand voor de TEN.

3.1. Energie

Het comité financiële steunverlening voor de TEN kwam op 19 juni bijeen en keurde vervolgens dertien haalbaarheids- en andere studies goed, waarvoor de Commissie een financiële bijstand van 18,9 miljoen euro had voorgesteld. Het desbetreffende besluit van de Commissie is genomen op 6 augustus. Nadere bijzonderheden zijn opgenomen in bijlage V.

Tabel 2: Vastleggingen voor TEN-energie (in miljoen euro)

	1995-97		1998		1999		2000		2001	
	Bedrag	%	Bedrag	%	Bedrag	%	Bedrag	%	Bedrag	%
Elektriciteit	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7	8,4	44,4
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3	10,5	55,6
TOTAAL	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

3.2. Telecommunicatie

Het comité financiële steunverlening voor de TEN heeft driemaal vergaderd in zijn telecommunicatiesamenstelling, namelijk op 27 maart, 6 juni en 3 oktober. De vergadering van oktober was een informele vergadering.

Tijdens de vergadering van maart bracht het comité een gunstig advies uit over het voorstel van de Commissie houdende toekenning van communautaire steun aan 35 projecten van gemeenschappelijk belang die waren gekozen op basis van de

uitnodiging tot het indienen van voorstellen 2000/2. Het totale bedrag aan voorgestelde communautaire bijstand beliep 29,5 miljoen euro. De Commissie stelde het comité op de hoogte van haar voornemen om een vast percentage overheadkosten in te voeren in geval van contracten met gedeelde kosten. Het comité besprak dit plan en vroeg om een onderzoek naar de effecten die dit zou kunnen hebben op mogelijke deelnemers aan projecten.

Tijdens de vergadering van juni legde de Commissie het comité de resultaten voor van haar onderzoek naar de effecten van de overgang op terugbetaling op basis van een vast percentage van de overheadkosten. Hieruit bleek dat de verandering kostenneutraal zou zijn in geval van toepassing op de bestaande projecten en dat de gevolgen voor met name grotere organisaties beperkt zouden zijn. Het comité keurde het voorstel van de Commissie goed en de nieuwe terugbetalingsregeling werd vervolgens toegepast bij de uitnodiging tot het indienen van voorstellen 2001/2.

Tijdens de vergadering van oktober stelde de Commissie de resultaten voor van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen 2001/1. Een eerste groep van voorstellen die ingevolge deze uitnodiging in aanmerking kwam voor communautaire bijstand, werd later aan het comité voorgelegd voor schriftelijk advies. Het ging hierbij om een totaalbedrag van 0,9 miljoen euro.

3.3. Vervoer

Betreffende vervoer heeft de Commissie in 2001 439 aanvragen voor financiële bijstand ontvangen (242 voor IMP en 197 voor niet-IMP, zie paragraaf 4 voor nadere bijzonderheden), waarbij het in enkele gevallen om betrekkelijk kleine bedragen ging. Aan de op 1 miljoen euro vastgestelde minimumgrens voor financiële bijstand voor vervoersprojecten werd in 2001 grotendeels de hand gehouden, hetgeen heeft bijgedragen tot een beperking van het aantal bijstandsbeschikkingen (slechts achttien acties ontvingen bijstand van minder dan 1 miljoen euro). In totaal werd 2 270 miljoen euro steun aangevraagd (1 016 miljoen euro voor IMP-werkzaamheden en 1 254 miljoen euro voor niet-IMP-werkzaamheden). Het comité financiële steunverlening voor TEN-vervoer kwam in 2001 driemaal bijeen en bracht twee gunstige adviezen uit over in totaal 137 projecten en studies (53 niet-IMP en 84 IMP), waarvoor de Commissie financiële bijstand voorstelde voor een totaalbedrag van 563 miljoen euro. Zoals tabel 3 laat zien, heeft de Commissie opnieuw een groot deel van de beschikbare middelen (44 %) aan de veertien specifieke “Essen”-projecten toegekend. Terwijl prioritaire projecten (waarvan er drie zijn voltooid, namelijk de luchthaven Malpensa, de spoorlijn Cork-Dublin-Belfast-Larne en de vaste verbinding over de Sont) en andere projecten beslag legden op een kleiner deel van de vastleggingen dan in voorgaande jaren, is het deel dat werd besteed aan projecten betreffende intelligente vervoerssystemen toegenomen.

Tabel 3: TEN-vervoer-2001 – Financiële bijstand en aantal voorgestelde projecten per categorie

VOORSTEL 2001	Specifieke projecten		Verkeersleiding		Overige		Totaal	
	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)
	37 ¹	247,5 ²	24	155,5 ³	79 *	160 ⁴	140	563
		43,95%		27,59%		28,46%		100%
IMP 2001 (mln euro)	36	221,5	19	132,5	29	61	84	415
Jaarlijkse begroting 2001	1	26	5	22,5	50	99,5	56 *	148 **

¹ Inclusief één spoorverkeersleidingsproject.

² Inclusief 1 miljoen euro van voorgaande jaar.

³ inclusief 6 miljoen euro van voorgaande jaar.

⁴ Inclusief 4 miljoen euro van voorgaande jaar.

* Inclusief drie beschikkingen van voorgaande jaar.

** Inclusief het totale bedrag van 11 miljoen euro van voorgaande jaar.

Tabel 4: In het kader van TEN-2001 voorgestelde projecten en bijstand per soort en financieringswijze

SOORT	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	%
Haalbaarheidsstudies/technische steunmaatregelen	65	274	48,71%
Projecten	77	289	51,28%
TOTAAL	142	563	100%
WIJZE	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	%
Rentesubsidies	1	15	2,66%
Haalbaarheidsstudies/technische steunmaatregelen	65	274	48,70%
Rechtstreekse subsidies	76	274	48,62 %
TOTAAL	142	563	100%

Tabel 5: Vervoerstakingen

Wijze	IMP		niet-IMP		TOTAAL		
	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	Aantal projecten	Bijstand (mln euro)	%
Luchthavens	2	2,500	6	11,230	8	13,73	2,44%
Luchtverkeerbeheer	3	5,800	3	5,170	6	10,97	1,95%
Gecombineerd vervoer			1	1,000	1	1,00	0,17%
Wereldwijde satellietnavigatiesystemen	2	100,000	2	16,000	4	116,00	20,60%
Binnenscheepvaart	1	1,000	6	9,810	7	10,81	1,91%
Multimodaal vervoer	1	0,300	2	2,500	3	2,8	0,49%
Weg	10	39,500	11	28,5035	21	68,0035	12,07%
Verkeersleiding	12	25,293			12	25,293	4,49%
Havens			8	10,900	8	10,90	1,93%
Spoor	52	239,871	18	38,090	70	277,9609	49,36%
Spoorverkeersleiding	1	0,6000	1	25,000	2	25,6	4,54%
TOTAAL	84	414,864	53	148,2035	142	563,0674	100%

Dat andere belangrijke projecten zoveel bijstand ontvangen, hangt samen met het aantal aanvragen dat van de lidstaten is ontvangen en vervolgens is geselecteerd. Daarbij is ook rekening gehouden met de opmerkingen die zijn opgenomen in de begroting voor 2001 betreffende het procentuele aandeel van de vervoerstakingen en de maximumbijstand voor prioritaire projecten. Over het algemeen werden de opmerkingen van het Europees Parlement aangaande de begroting voor 2001 ook wat betreft het aandeel van de verschillende vervoerstakingen gerespecteerd.

3.4. IDA

De financiële bijstand voor IDA-projecten (sectorale en horizontale projecten) staat los van de verordening betreffende financiële steunverlening voor de TEN.

3.5. Structuurfondsen en Cohesiefonds

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds vormen de hoofdbronnen voor subsidies van de Unie voor TEN-projecten. In de periode 2000-2006 zal belangrijke financiële bijstand worden verleend uit de structuurfondsen in het kader van doelstelling 1, voor in totaal ongeveer een derde van de beschikbare middelen. De helft hiervan is bestemd voor steun voor

vervoersinfrastructuur. Tezelfdertijd zal het Cohesiefonds 9 miljard euro bijdragen aan de ontwikkeling van de trans-Europese vervoersnetwerken.

3.5.1. EFRO

Wat de structuurfondsen betreft, werd 2001 voornamelijk gekenmerkt door de afronding van de onderhandelingen met de lidstaten in het kader van doelstelling 1, die 70 % van de begroting van de structuurfondsen vertegenwoordigt in de programmaperiode 2000-2006. Wat betreft de tenuitvoerlegging, maakte goedkeuring van alle afzonderlijke programmadocumenten en operationele programma's vastlegging van alle geplande kredieten mogelijk.

Omdat uitgaven uit het regionaal ontwikkelingsfonds niet worden uitgesplitst naar gefinancierde TEN-projecten, kunnen voor deze bijdragebron geen cijfers betreffende bijstand voor TEN-projecten worden gegeven. Onderzoek van de jaarverslagen over de tenuitvoerlegging van de belangrijkste programma's via welke infrastructuur in het kader van doelstelling 1 wordt gesteund, levert slechts een raming (ca. 2 miljard euro) op van de bijstand die in 2001 via het EFRO aan het trans-Europese netwerk is gegeven.

3.5.2. Cohesiefonds

In 2001 beliepen de vastleggingskredieten uit het Cohesiefonds voor TEN-vervoersprojecten 1 318 miljoen euro; dit bedrag werd als volgt over de lidstaten verdeeld: 61,5 % voor Spaanse projecten, 16,5 % voor Portugese projecten, 16,2 % voor Griekse projecten en 5,7 % voor Ierse projecten.

Tabel 6: Bedragen vastgelegd via het Cohesiefonds ter financiering van TEN-vervoer, per land

	Vastleggingskredieten tot 1999 (mln EUR)	Vastleggingskredieten in 2000 (mln EUR)	Vastleggingskredieten in 2001 (mln EUR)
Griekenland	1 535	155	214
Spanje	4 606	852	810
Ierland	748	34	75
Portugal	1 446	246	218
Totaal	8 334	1 287	1 318

De Commissie nam nieuwe financieringsbesluiten, die een meerjarenbedrag aan steun vertegenwoordigden van 1 958 miljoen euro. De verdeling van deze subsidie over de vervoerstakken liet een toename zien van de steun voor de spoorwegen, overeenkomstig de beleidsrichtsnoeren: steun voor het spoorvervoer maakte 55 % van het totale bedrag uit, terwijl het wegvervoer en het maritiem vervoer respectievelijk 34 % en 11 % ontvingen.

Tabel 7: In 2001 genomen TEN-financieringsbesluiten uit hoofde van het Cohesiefonds, per land en per sector, in %

	Weg	Spoor	Lucht	Havens
Griekenland	85,7	14,3	0	0
Spanje	13,9	68,0	0	18,1
Ierland	100,0	0	0	0
Portugal	0	92,6	0	7,4
% per sector	33,6	55,1	0	11,3

In Griekenland betrof het merendeel van de financieringsbesluiten in 2001 wederom projecten in verband met de aanleg van het autosnelwegsysteem in het kader van “Essen”-project nr. 7 “Pathe-Via Egnatia”. Tezelfdertijd bleef het spoorvervoer communautaire steun ontvangen met de goedkeuring van het project betreffende de nieuwe spoorweg Limena-Ikoniou.

De Commissie keurde twee autosnelwegprojecten in Spanje goed: een deel van de route door Catalonië (tussen Cervera en Santa María del Camí), en de rondweg om Zaragoza, die de verschillende hoofdwegen die in Zaragoza samenkomen, met elkaar zal verbinden, overeenkomstig de prioriteiten om voortgang te maken met de verbindingswegen naar Frankrijk en de trans-Europese wegnetwerken op elkaar aan te sluiten. Wat betreft de hogesnelheidslijn Madrid-Barcelona-Franse grens, werd een belangrijke inspanning verricht om de werkzaamheden richting Barcelona uit te breiden. Tot slot verschaftte het Cohesiefonds steun voor het project betreffende de uitbreiding van de haven van Barcelona.

In Ierland zijn de toegekende kleine bedragen onvoldoende om elk jaar te zorgen voor evenwicht tussen de sectoren. In 2001 werd slechts één nieuw project goedgekeurd, namelijk de aanleg van de autosnelweg M50 in zuidoostelijke richting, de ontbrekende schakel in de bypass bij Dublin.

Net als in 2000 zijn de subsidies uit het Cohesiefonds in 2001 voornamelijk gebruikt voor investeringen in de spoorwegen, waarbij de prioriteit uitging naar de twee strategisch belangrijke spoorlijnen die deel uitmaken van prioritair project nr. 8: de spoorlijn naar het noorden en de Algarve-lijn. De spoorwegen ontvingen dus bijna 93 % van de in 2001 toegekende subsidies. De communautaire bijdrage aan het project betreffende de verbetering van de havendiensten in Aveiro vormde het overige deel.

3.6. Leningen van de Europese Investeringsbank (EIB)

De EIB blijft de ontwikkeling van grote infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang, waarvan de trans-Europese netwerken het belangrijkste onderdeel zijn, als één van haar prioriteiten beschouwen. In 2001 is door de directie van de EIB in totaal 7 900 miljoen euro voor TEN- en aanverwante projecten in de Unie goedgekeurd. Er werden financieringsovereenkomsten ten bedrage van 6 375 miljoen euro afgesloten, hetgeen 20 % van de werkzaamheden van de bank in

de lidstaten vertegenwoordigt. Ter vergelijking: in 2000 werd voor 8 597 miljoen euro aan projecten goedgekeurd en werden overeenkomsten afgesloten ten bedrage van 6 613 miljoen euro. Met andere woorden, er valt een lichte daling te constateren van zowel het aantal goedkeuringen van projecten (- 8 %) als het aantal ondertekende overeenkomsten (- 4 %), hetgeen een gevolg is van een vertraging van de financiering van TEN-telecommunicatieprojecten.

De EIB was tevens zeer actief in de kandidaat-lidstaten; er werden leningen goedgekeurd ten bedrage van 1 530 miljoen euro en overeenkomsten ondertekend voor projecten van trans-Europees belang ten bedrage van 1 383 miljoen euro. Net als in de lidstaten betekent dit een kleine daling van de activiteit in verband met de telecommunicatiesector.

Sinds 1993 heeft de bank leningen ten bedrage van 74 426 miljoen euro voor TEN-projecten goedgekeurd en financieringsovereenkomsten ondertekend voor een cumulatief bedrag van 57 308 miljoen euro. De totale investeringskosten van de betrokken projecten, worden geraamd op 250 miljard euro.

De EIB is anticiperend opgetreden bij de ontwikkeling van de nodige financieringsconstructies voor TEN-projecten, met name die welke gebaseerd zijn op openbare/particuliere partnerschappen (OPP's), die voornamelijk in de vervoerssector worden aangetroffen. In 2001 had 30 % van de EIB-financiering voor TEN-vervoersprojecten betrekking op OPP's in Duitsland, Griekenland, Nederland, Portugal en Spanje. De bank heeft ook een vooraanstaande rol gespeeld bij de ontwikkeling van een aantal innovatieve financiële instrumenten, zoals bij de ontwikkeling van herfinancieringsstructuren om commerciële financiers de mogelijkheid te bieden op een bepaald moment uit langlopende financieringen te stappen. De EIB bevordert tevens "kruisbestuiving" door haar ervaring met betrekking tot het financieren van OPP's te delen met nieuwe projectontwikkelaars in de EU en in toetredingslanden.

De EIB heeft in 2001 leningen goedgekeurd ten bedrage van 6 418 miljoen euro voor TEN-vervoersprojecten binnen de Unie (tegen 6 718 miljoen euro in 2000, een daling van 5 %), waardoor het sinds 1993 aan deze sector geleende bedrag op 50 000 miljoen euro komt. De financieringsovereenkomsten die in 2001 werden afgesloten, hadden betrekking op 5 161 miljoen euro (4 010 miljoen euro in 2000), zodat het totale aantal overeenkomsten sinds 1993 een bedrag van 35 680 miljoen euro vertegenwoordigt. De belangrijke toename van het aantal overeenkomsten deed zich vooral voor bij de prioritaire projecten die zijn vastgesteld tijdens de Raad van Essen, met een stijging van 130 % in vergelijking met de cijfers voor 2000. Het feit dat 2001 een recordjaar was wat betreft overeenkomsten voor prioritaire "Essen"-projecten, terwijl er minder nieuwe goedkeuringen voor leningen nodig waren, duidt waarschijnlijk op een zekere rijpheid van de projecten die in uitvoering zijn. Wat betreft de overige projecten, is er sprake van weinig vooruitgang in de uitvoering en, bij sommige, van aanzienlijke vertragingen.

Wat de landen in Midden- en Oost-Europa betreft, heeft de bank overeenkomsten ondertekend voor projecten met betrekking tot de tien vervoerscorridors die zijn goedgekeurd door de pan-Europese vervoersconferenties van Kreta en Helsinki. Met deze overeenkomsten is in totaal 1 200 miljoen euro gemoeid, een stijging van 23 % in vergelijking met 2000.

In de energiesector werden in 2001 nieuwe leningen goedgekeurd ten bedrage van 240 miljoen euro, waarvan 220 miljoen euro voor twee gasprojecten in het kader van TEN. De bank keurde tevens een bedrag van ongeveer 900 miljoen euro aan leningen goed en ondertekende voor eenzelfde bedrag overeenkomsten voor de ontwikkeling van nationale elektriciteitstransmissie-, subtransmissie- en distributienetwerken, hoewel het niet mogelijk is het specifieke bedrag voor transmissienetwerken vast te stellen. In de TEN-energiesector beloopt het sinds 1993 gecumuleerde totaal aan goedgekeurde leningen 6 593 miljoen euro en 5 440 miljoen euro voor overeenkomsten.

De EIB heeft in 2001 ook nieuwe leningen verstrekt voor EU-telecommunicatienetwerken. Het betreft een bedrag van 1 241 miljoen euro aan goedkeuringen voor nieuwe leningen (1 580 miljoen euro in 2000) en 994 miljoen euro aan overeenkomsten (2 211 miljoen euro in 2000). De financiële turbulentie in de telecommunicatiesector verklaart de sterk teruggelopen activiteit. De sinds 1993 goedgekeurde leningen bedroegen in totaal 17 835 miljoen euro, waarvan voor 16 190 miljoen euro financieringsovereenkomsten zijn ondertekend.

Het leveren van een bijdrage aan de ontwikkeling van TEN-vervoersprojecten zal op middellange termijn een van de prioritaire doelstellingen van de EIB blijven, zowel in bestaande als in toekomstige EU-lidstaten. Er wordt een gestage toename van leningen voor de TEN voorzien, waarbij de nadruk ligt op prioritaire projecten en op de toetredingslanden.

Tabel 8: EIB-leningen voor de TEN (in miljoen euro)

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

3.7. Financiering door de lidstaten

De Unie financiert in de meeste gevallen slechts een klein gedeelte van de totale kosten van TEN-projecten, sommige projecten in “cohesie”-landen daargelaten. De rol van de communautaire financiering is als katalysator te fungeren voor andere investeringsbronnen. De meeste financiële middelen worden verstrekt door ofwel overheidsinstanties van de lidstaten ofwel, vooral wat betreft de sectoren energie en telecommunicatie, de particuliere sector. Exacte of relevante cijfers over de uitgaven van de lidstaten voor TEN zijn moeilijk te verkrijgen, aangezien de lidstaten niet altijd onderscheid maken tussen TEN- en niet-TEN-infrastructuurwerkzaamheden.

3.8. Financiering van de infrastructuur in derde landen

3.8.1. PHARE

Sedert 1989, toen het PHARE-programma (Poland and Hungary Assistance for the Reconstruction of the Economy) werd opgezet, heeft de EU potentiële kandidaat-lidstaten in Midden-Europa geholpen bij de voorbereiding op de toetreding tot de Unie. Na het besluit van de Europese Raad van Luxemburg in 1997 om het huidige uitbreidingsproces formeel te starten, werd aan het Phare-programma nieuwe richting en in 1998 zelfs een specifiek “pretoetredingsaccent” gegeven. Phare is gericht op institutionele opbouw (30 %) en investeringen in verband met het acquis (70 %), met inbegrip van investeringen betreffende grensoverschrijdende samenwerking. De begroting voor 2001 bedroeg 1 641 miljoen euro, waarvan het voor vervoer bestemde deel erg klein was, namelijk ongeveer 36 miljoen euro. Het accent van de steun komt steeds meer te liggen op in toenemende mate geprogrammeerde maatregelen van het soort dat wordt beheerd in het kader van de structuurfondsen, en dat meer steunt op plaatselijke planning en beheer (economische en sociale cohesieprogramma's).

3.8.2. CARDS

2001 was het eerste jaar van de tenuitvoerlegging van de op 5 december 2000 goedgekeurde nieuwe CARDS-verordening. In het laatste kwartaal van 2001 werden een regionaal strategiedocument en strategiedocumenten voor afzonderlijke landen goedgekeurd voor Albanië, Bosnië-Herzegovina, Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en de Federale Republiek Joegoslavië, die de periode 2002-2006 bestrijken. Eén van de specifieke doelstellingen van regionale samenwerking in het kader van de regionale strategie van CARDS is “reïntegratie van de in het stabilisatie- en associatieproces deelnemende landen in de Europese infrastructuurnetwerken, met name voor vervoer, grensbeheer en energie” door ze te helpen “bij de ontwikkeling van samenhangende strategieën voor infrastructuur met een internationale dimensie op het vlak van vervoer en energie.”

De bijstand is gericht op het uitwerken van strategieën en voorbereidende studies alsmede op investeringen met een katalyserende werking, die tot doel hebben de infrastructuur van de regio op het gebied van vervoer, energie en milieu op te nemen in de pan-Europese netwerken. Een van de belangrijkste vooronderstellingen is dat internationale financiële instellingen het meest aangewezen zijn om aan de financieringsvereisten voor infrastructuurinvesteringen te voldoen. In het geval van de Federale Republiek Joegoslavië en Kosovo zal het investeringsniveau niettemin hoog blijven teneinde de reeds aangevatte wederopbouwwerkzaamheden te voltooien. Grensoverschrijdende infrastructuurprojecten van beperkte omvang

kunnen ook worden gefinancierd in het kader van geïntegreerde regelingen voor grensbeheer. Doordat het CARDS-programma in belangrijke mate is gericht op institutionele opbouw, richt het zich tevens op belangrijke problemen op het vlak van infrastructuurontwikkeling.

3.8.3. *TACIS*

De nieuwe TACIS-verordening werd van kracht op 21 januari 2000 en bestrijkt de periode 2000-2006, met een totale begroting van 3 318 miljoen euro. De nieuwe verordening zorgde voor een verhoging van het percentage van de jaarlijkse begroting dat aan financiering van investeringen werd toegewezen van 10 % tot een maximum van 20 %.

Grensoverschrijdende samenwerking, met inbegrip van grensinfrastructuur, blijft een prioritaire sector voor de financiering van investeringen. Ter facilitering van de handel en de belastinginningssystemen aan de grens blijft de Commissie bijzondere aandacht besteden aan het goed functioneren van grensovergangen.

Prioriteit wordt gegeven aan grensovergangen die deel uitmaken van het pan-Europese vervoersnetwerk, namelijk corridors I, II, III, V en IX. Tot en met het jaar 2001 stelde de Commissie meer dan 90 miljoen euro voor dat doel beschikbaar, waarvan 15 miljoen afkomstig was uit de TACIS-begroting voor 2001.

3.8.4. *MEDA*

Financiering in het kader van het MEDA-programma ter verbetering van de verbindingen tussen de landen rond de Middellandse Zee en de Unie blijft momenteel beperkt tot een klein aantal haalbaarheidsstudies.

3.8.5. *ISPA*

ISPA (Instrument for Structural Policy for Pre-Accession), één van de drie pretoetredingsinstrumenten, is geënt op het patroon van het Cohesiefonds en toewijzingen uit hoofde van ISPA zijn voor 50 % gericht op het verbeteren van het vervoersnetwerk van trans-Europees belang in de tien landen van Midden- en Oost-Europa, die kandidaat zijn voor toetreding tot de Europese Unie. De overige 50 % is bestemd voor milieuprojecten. In de periode 2000 tot en met 2006 zal een totaalbedrag van 1 040 miljoen euro per jaar (prijzen van 1999) beschikbaar worden gesteld voor infrastructuurprojecten op het vlak van milieu en vervoer, dat wil zeggen, ongeveer 520 miljoen euro per jaar voor vervoersprojecten.

In 2000 en 2001 keurde de Commissie 169 door de kandidaat-lidstaten voorgestelde projecten goed, ten belope van 6,6 miljard euro aan totale projectkosten, waarvan de EU 3,9 miljard euro, ofwel 59 %, zal financieren. Meer dan de helft van de goedgekeurde ISPA-bijstand is bestemd voor spoorwegprojecten en ongeveer 47 % voor wegeninfrastructuur.

Van deze 169 goedgekeurde projecten in de eerste twee jaren van het ISPA-programma hadden er 64 betrekking op vervoersprojecten, ten belope van 4,1 miljard euro van de totale projectkosten, waarvan 2,4 miljard euro wordt verstrekt via een ISPA-subsidie. Hiertoe behoren zestien technische-bijstandsprojecten, voornamelijk ten behoeve van voorbereidende projectwerkzaamheden. In 2001 werden 29

vervoersprojecten goedgekeurd, waarvoor de totale ISPA-subsidie 1,3 miljard euro bedroeg.

Het doel van het ISPA-programma is het toekomstige trans-Europese vervoersnetwerk te helpen opbouwen. Met dit instrument worden op grond van de criteria van Beschikking 1692/96/EG van 23 juli 1996 van het Europees Parlement en de Raad (communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet) vervoersinfrastructuurprojecten gefinancierd die duurzame mobiliteit bevorderen. De maatregelen moeten de begunstigde landen in staat stellen om te voldoen aan de doelstellingen van de partnerschappen voor de toetreding en moeten zorgen voor onderlinge koppeling en interoperabiliteit binnen nationale netwerken alsmede tussen deze netwerken en die van de EU.

Bij de voorbereiding van projecten dient rekening te worden gehouden met de tien multimodale pan-Europese vervoerscorridors, waarover tijdens de derde pan-Europese vervoersconferentie in Helsinki in juni 1997 overeenstemming is bereikt. In het kader van het ISPA-programma te financieren projecten moeten in de eerste plaats gericht zijn op het backbone-netwerk, zoals vastgesteld in de TINA-studie (Transport Infrastructure Needs Assessment), maar financiering kan tevens betrekking hebben op projecten betreffende andere delen van het TINA-netwerk. De in de vervoerssector aangewende ISPA-fondsen waren gericht op uitbreiding en verbetering van het TINA-netwerk teneinde de verbinding tussen de Europese Unie en de toetredingslanden te verbeteren.

Tabel 9: ISPA-begroting 2001 – Vervoerssector, per subsector

Subsector		
	ISPA-fondsen in euro	% ISPA-fondsen/sector
Weg	303 699 301	57,25%
Spoor	210 662 746	39,71%
Luchthaven	12 000 000	2,26%
Spoor/weg	4 158 400	0,78%
Totaal ISPA-begroting vervoerssector	530 520 447	47,83%

Tabel 10: ISPA-begroting 2001: Vastleggingen per land

Land	ISPA-fondsen in euro
Bulgarije	61 898 400
Tsjechië	40 271 315
Estland	12 228 287
Hongarije	48 171 347
Letland	21 663 645
Litouwen	14 483 464
Polen	177 561 679
Roemenië	122 812 000
Slowakije	24 698 070
Slovenië	6 732 240
TOTAAL	530 520 447

De tabel bevat cijfers betreffende vastleggingen voor in 2001 goedgekeurde projecten en de tweede schijven van in 2000 goedgekeurde projecten, aangezien projectfondsen uit de EU-begroting over verschillende jaren worden vastgelegd.

In 2001 werd meer dan de helft van de ISPA-begroting voor de vervoerssector besteed aan wegprojecten, waarbij het nieuwe aanleg of verbeteringen betrof om te voldoen aan EU-normen op het vlak van capaciteit en veiligheid. Ongeveer 40 % van de financiering werd toegekend aan spoorwegprojecten, waarbij het hoofdzakelijk ging om herstel en verbetering van bestaande infrastructuur om deze in overeenstemming te brengen met EU-normen.

Tabel 11: ISPA-financiering voor in 2000 en 2001 goedgekeurde vervoersprojecten

SOORT PROJECT	Aantal projecten	Totale projectkosten in euro	Totaal goedgekeurde ISPA-fondsen in euro	Vastleggingen 2000 in euro	Vastleggingen 2001 in euro
Luchthaven	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Spoor	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Spoor en weg	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Weg	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
Totaal sector	64	4 065 748 649	2 425 938 721	536 375 109	530 520 447

De tabel toont de totale bedragen van de ISPA-fondsen die in 2000 en 2001 zijn vastgelegd en goedgekeurd ten behoeve van vervoersprojecten (64 projecten), alsmede de totale kosten van deze projecten.

ISPA-fondsen 2000-2001

Soort project	Aantal projecten	Totale ISPA-bijdrage	% per sector
VERVOER			
Luchthaven	1	50 000 000	2,06%
Spoor	32	1 230 824 787	50,74%
Spoor en weg	2	5 198 000	0,21%
Weg	29	1 139 915 934	46,99%
Totaal sector	64	2 425 938 721	61,61%

Projecten per corridor, totale ISPA-bijdrage 2000-2001

Corridor	Weg	Spoor
Corridor I	32 600 556	
Corridor II		161 746 249
Corridor III	320 411 250	92 837 250
Corridor IV	366 491 403	383 680 941
Corridor V		92 110 300
Corridor VI	233 695 790	160 945 224
Corridor IX	152 036 430	87 311 201
Totaal	1 105 235 429	978 631 165

Projecten per land 2000-2001

Land	Luchthaven	Spoor	Weg	Spoor en weg	Totaal
Bulgarije	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	237 998 000
Tsjechië		45 207 500	57 931 474	200 000	103 338 974
Estland		1 350 000	34 173 021		35 523 021
Hongarije		191 442 575	20 149 540		211 592 115
Letland		101 843 476	19 961 541		121 805 017
Litouwen		24 314 780	50 957 600		75 272 380
Polen		344 498 499	510 744 750		855 243 249
Roemenië		232 329 441	409 926 024		642 255 465
Slowakije		96 996 000	27 149 200		124 145 200
Slovenië		18 765 300			18 765 300
Totaal	50 000 000	1 209 747 571	1 160 993 150	5 198 000	2 425 938 721

4. FINANCIERING VAN DE TEN: OVERIGE ZAKEN

4.1. Indicatief meerjarenprogramma voor TEN-vervoer (2001-2006)

In september 2001 heeft de Europese Commissie de beschikking over het indicatief meerjarenprogramma voor de financiering van het trans-Europese vervoersnetwerk voor de periode 2001-2006 goedgekeurd. Na beoordeling van alle ontvangen inschrijvingen wees de Commissie op indicatieve wijze 2 780 miljoen euro toe aan de succesvolle projecten. Bijna 50 % van dit bedrag zal gaan naar de grote infrastructuurprojecten die door de Europese Raad van Essen in 1994 zijn goedgekeurd, 20 % zal gaan naar het Galileo-programma en de rest zal worden verdeeld onder verschillende spoorwegknelpunten, grensoverschrijdende projecten en intelligente vervoerssystemen. *“De geselecteerde projecten zullen de basisdoelstellingen voor het vervoerbeleid helpen verwezenlijken die zijn aangegeven in het op 12 september goedgekeurde Witboek van de Commissie over het vervoer¹⁴: de totstandbrenging van een nieuw evenwicht tussen vervoersmodaliteiten, opheffing van knelpunten en bestrijding van congestie en het geven van een centrale plaats aan kwaliteit en veiligheid binnen het gemeenschappelijk vervoerbeleid”*, aldus vice-voorzitter Loyola de Palacio, commissaris voor Energie en vervoer.

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

In overeenstemming met de in het witboek neergelegde doelstellingen zullen de gekozen projecten gericht zijn op opheffing van knelpunten in het trans-Europese vervoersnetwerk en totstandbrenging van een nieuw evenwicht tussen de verschillende vervoerstakken.

Het totaalbedrag dat voor de programmaperiode 2001-2006 is voorgesteld, te weten 2 781 miljoen euro, is als volgt verdeeld:

- meer dan 1 300 miljoen euro (47 %) voor infrastructuurprojecten die zijn goedgekeurd door de Europese Raad van Essen in 1994;
- meer dan 550 miljoen euro (20 %) voor het Galileo-project;
- bijna 640 miljoen euro (23 %) voor spoorwegknelpunten en grensoverschrijdende projecten;
- bijna 280 miljoen euro (10 %) voor projecten betreffende intelligente vervoerssystemen voor het weg- en luchtvervoer.

Overeenkomstig de in het witboek vervatte doelstelling om de spoorwegen te revitaliseren, is bijna twee derde van de geprogrammeerde steun toegekend aan de spoorwegen. Hoewel studies een belangrijke rol zullen spelen bij de verdere, zeer kostbare, technische, milieukundige en geologische voorbereiding van grote projecten, zoals de spoortunnels door de Alpen en de Pyreneeën, zal de uitvoering van de meeste van de “Essen”-projecten betreffende hogesnelheidspassagiersvervoer per spoor zijn piek bereiken en naar verwachting eind 2006 zijn afgerond. Overeenkomstig de doelstelling van het witboek om nieuwe technologieën ten dienste te stellen van het vervoerssysteem van de Unie en van gebruikers van het vervoer, is tevens een prominente rol toegekend aan het Galileo-programma. Tot slot, is, conform de doelstelling om congestie aan te pakken en de verbindingen met perifere gebieden te verbeteren, belangrijke steun verstrekt aan de verwijdering van knelpunten en de voltooiing van ontbrekende schakels binnen de Unie en tussen de Unie en derde landen.

Tabel 12: Indicatief meerjarenprogramma voor TEN-vervoer 2001-06 - Kaderbeschikking

P/G	Projectnaam	Voorgestelde bijstand (in miljoen euro)						
		2001	2002	2003	2004-06	Totaal		
P1	HSL Noord – Zuid (Berlijn - Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg; München - Verona)	33	46,5	61,5	117	258	9,28%	
P2	HSL Parijs – Brussel – Keulen/Frankfurt – Amsterdam – Londen	61	49,5	36	145	291,5	10,48%	
P3	HSL Zuid (Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier en Madrid-Vitoria –Dax)	15,1	22,1	34,7	66	137,9	4,96%	
P4	HSL Oost	45	36,5	52	34,5	168	6,04%	
P5	Betuwelijn	20	10	12	380	80	2,88%	
P6	HSL Frankrijk – Italië	11	16,5	54	88,9	170,4	6,13%	
P7	Griekse autosnelwegen - Pathe en Via Egnatia	12,5	12	5,5	-	30	1,08%	
P8	Multimodale verbinding Portugal - Spanje – rest van Europa	3,3	3,2	4,35	2	12,85	0,46%	
P9	Conventionele spoorwegverbinding Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer	-	-	-	-	-	0,00%	
P10	Luchthaven Malpensa	-	-	-	-	-	0,00%	
P11	Vaste verbinding over de Sont	-	-	-	-	-	0,00%	
P12	Noordse driehoek multimodale corridor	12,05	16	14,95	42,5	85,5	3,07%	
P13	Ierland – UK – Benelux-wegcorridor	13	8	7	2,8	30,8	1,11%	
P14	Hoofdverbinding westkust	7	3	3	31	44	1,58%	
	Subtotaal PP	232,95	223,3	285	567,7	1 308,95	47,07%	
P15	Trans-Europees satellietnavigatiesysteem (GALILEO)	100	170	80	200	550	19,78%	
G1/2	Opheffing knelpunten in het TEN-spoorwegnetwerk	51,125	67,825	75,25	196,9	391,1	14,06%	
G3	Grensoverschrijdende projecten	13,95	21,51	32,28	186,76	254,5	9,15%	
G4	Intelligente vervoerssystemen in het wegvervoer	28,3	30,8	33	99,9	192	6,90%	
G5	Intelligente vervoerssystemen in het luchtvervoer	7,99	25,8	26,03	24,67	84,49	3,04%	
	Subtotaal groepen	101,365	145,935	166,56	508,23	922,09	33,16%	
	Totaal IMP	434,315	539,235	531,56	1 275,93	2 781,04	100,00%	

Nadere bijzonderheden zijn in bijlage IX opgenomen.

In de periode van 1995 tot en met 2000 bevorderde het DG Energie en vervoer de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen voor het trans-Europese wegennet door meer dan 125 miljoen euro bij te dragen aan de subsidiëring van projecten betreffende wegverkeersleiding; dit jaarlijkse bijstandsprogramma voor TEN-vervoer

werd in 2001 vervangen door het indicatief meerjarenprogramma (IMP) van de Europese Commissie.

Er werden zes projecten betreffende intelligente vervoerssystemen geselecteerd die veertien lidstaten bestrijken (Griekenland is niet inbegrepen). Hieraan zal 192 miljoen euro EU-bijstand worden toegekend; in 2001 vertegenwoordigden de twaalf daarop betrekking hebbende beschikkingen een totaalbedrag van 25,3 miljoen euro, als volgt verdeeld:

- ARTS (waarbij P/E/F zijn betrokken): 3,5 miljoen euro;
- CENTRICO (waarbij NL/D/B/L/F/UK zijn betrokken): 7 miljoen euro;
- CORVETTE (waarbij D/A/I zijn betrokken): 4 miljoen euro;
- SERTI (waarbij D/F/I/E zijn betrokken): 3,5 miljoen euro;
- STREETWISE (waarbij UK/IRL zijn betrokken): 1,8 miljoen euro;
- VIKING (waarbij FIN/S/DK/D zijn betrokken): 5,5 miljoen euro.

De gesteunde projecten zijn erop gericht congestie te verminderen en consistente informatie te verschaffen aan reizigers op het TERN. De nadruk ligt op het versnellen van de inzet van systemen en diensten voor de reiziger en op het aanpakken van grensoverschrijdende problemen door middel van samenwerking tussen de verschillende lidstaten die bij de projecten betrokken zijn.

4.2. Begroting voor TEN-vervoer buiten het IMP

Er werden 53 vervoersinfrastructuurprojecten en -studies geselecteerd voor medefinanciering via het gewone jaarlijkse deel van de begroting voor TEN-vervoer van 2001 overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken.

Deze beschikkingen – voor een totaalbedrag van 137,2 miljoen euro¹⁵ – hadden als oogmerk de in 2001 in het kader van het IMP toegekende subsidies aan te vullen, waarvoor de Commissie een kaderbeschikking goedkeurde. De voor cofinanciering in aanmerking komende werkzaamheden werden geselecteerd in overeenstemming met de prioriteiten vervat in het witboek over vervoersbeleid dat de Commissie op 12 september 2001 goedkeurde. De beschikkingen hadden meer in het bijzonder betrekking op sectoren die ondervertegenwoordigd waren in het kader van het IMP (bijv. binnenwateren, havens, luchthavens en wegen) en op projecten die een aanvulling vormden op de in het kader van het IMP gesteunde werkzaamheden (bijv. toegang tot het hoofdnetwerk, moderniseren van knooppunten). Tevens werd voorzien in aanvullende bijstand voor belangrijke Europese projecten zoals ERTMS en EGNOS, waaraan in voorgaande jaren reeds financiële steun was verstrekt.

¹⁵ In 2001 beliep het totaalbedrag aan cofinanciering buiten het IMP 148 miljoen euro. Elf miljoen euro bestemd voor in 2000 geselecteerde projecten werd pas in 2001 vastgelegd vanwege procedurele vertragingen.

Tijdens zijn vergadering van 7 juni 2001 bracht het comité financiële steunverlening voor TEN-vervoer een positief advies uit over deze selectie.

4.3. Het TEN-risicokapitaalinstrument

Dat er aan een dergelijk instrument behoefte bestond, kwam duidelijk naar voren uit het werk van de groep op hoog niveau betreffende openbare/particuliere partnerschappen voor vervoer (de “groep Kinnock”), waarvan de conclusies volledig door de Commissie werden onderschreven in een mededeling van september 1997. De beschikbaarheid van zulke fondsen in Europa is momenteel zeer beperkt en het opzetten ervan dient te worden aangemoedigd in verband met de ontwikkeling van TEN-projecten als OPP's. Doel ervan zou zijn beperkte hoeveelheden publieke middelen aan te wenden ter stimulering van dergelijke risicokapitaalinvesteringen, die een belangrijke rol spelen, omdat ze OPP's in staat te stellen te putten uit de aanzienlijke hoeveelheid particuliere investeringsfondsen voor de lange termijn. Om redenen van efficiëntie en kosteneffectiviteit is het het beste om investeringsfondsen of vergelijkbare financiële instellingen te gebruiken die zich richten op het verstrekken van risicokapitaal voor TEN-projecten.

Vanwege het grote hefboomeffect zal het TEN-risicokapitaalinstrument niet alleen aanvullende middelen verschaffen voor een sector waarin sprake is van onvoldoende marktwerking, maar ook steun verschaffen voor de ontwikkeling van innovatieve financiële instrumenten in een sector die traditioneel op subsidies is gericht. In tegenstelling tot rentesubsidies of andere vormen van subsidiëring zullen bijdragen uit hoofde van dit instrument ook terugvorderbaar zijn.

De TEN-financieringsverordening¹⁶ bepaalt dat een beperkt deel van de beschikbare communautaire begrotingsmiddelen voor TEN kan worden aangewend als *“deelneming in risicokapitaal voor investeringsfondsen of vergelijkbare financiële instellingen die zich bij voorrang richten op de verstrekking van risicokapitaal voor projecten inzake trans-Europese netwerken, en met een belangrijke investering door de particuliere sector; deze deelneming in risicokapitaal bedraagt niet meer dan 1 % van de begrotingsmiddelen [...], deze grens kan vanaf 2003 worden opgetrokken tot ten hoogste 2 % in het licht van een evaluatie [...] van de werking van dit instrument.”*¹⁷ Zulke middelen worden vastgesteld op 4 600 miljoen euro voor de periode 2000-2006. Bijgevolg is het bedrag dat mogelijk beschikbaar is voor het risicokapitaalinstrument tot 2006 46 miljoen euro, met de mogelijkheid het vanaf 2003 te verhogen tot 92 miljoen euro in het licht van een door de Commissie bij het EP en de Raad in te dienen evaluatie.

Overeenkomstig de verordening berust het beheer van de bijdrage van de Gemeenschap in het risicokapitaal bij het Europees Investeringsfonds en moeten de voorwaarden voor de toepassing van de bijstand worden neergelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de Commissie en het EIF. Na de hervorming van het EIF in 2000 zijn de TEN-activiteiten van het fonds overgeheveld naar de EIB. Daarom is in juni 2001 een tripartiete samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de Commissie, de EIB en het EIF. In juli 2001 is de bekendmaking

¹⁶ Verordening nr. 2236/95 van de Raad zoals gewijzigd bij Verordening nr. 1655/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 19 juli 1999.

¹⁷ Artikel 4, onder c) van de verordening.

betreffende de tenuitvoerlegging van de regeling verschenen in het Publicatieblad¹⁸ om belangstellende investeringsfondsen de gelegenheid te geven aanvragen bij de EIB in te dienen met het oog op de selectie van door middel van dit instrument te financieren investeringen. Het eerste financiële besluit om middelen uit de TEN-begroting toe te kennen aan het risicokapitaal zal naar verwachting in 2002 worden genomen¹⁹.

5. EVALUATIE

In het kader van haar “SEM (“Sound and efficient management”) 2000”-programma heeft het evalueren van haar werkzaamheden bij de Commissie hoge prioriteit.

5.1. Energie

In 1999 hebben onafhankelijke deskundigen een tussentijdse evaluatie van het TEN-energieprogramma voor de Commissie uitgevoerd. Bij de tenuitvoerlegging van het programma werd door de diensten van de Commissie met de meeste aanbevelingen rekening gehouden. De volgende onafhankelijke evaluatie is gepland voor de jaren 2003/2004.

5.2. Telecommunicatie

Alle projecten werden in 2001 ten minste eenmaal geëvalueerd. Bijzondere aandacht werd geschonken aan vooruitgang bij het opstellen van bedrijfsplannen, aangezien er op dit gebied een aantal zwakke punten zijn vastgesteld. In totaal bleken zeven projecten onvoldoende te zijn, ofwel om technische redenen ofwel omdat er geen vooruitzicht was op levensvatbare diensten als resultaat ervan, en derhalve werd besloten tot beëindiging van die projecten.

Tussentijdse evaluatie van TEN-telecommunicatiewerkzaamheden

De studie waarom de Commissie had gevraagd uit hoofde van de eisen van artikel 14 van de richtsnoerenbeschikking, werd in het begin van 2001 afgerond. Volgens het eindverslag was TEN-telecommunicatie een relevant programma dat goed op schema ligt en mogelijkheden biedt om een niche te ontwikkelen waar het toegevoegde waarde kan bieden. Het wordt op strategische wijze ingezet met het doel trans-Europese (bedrijfs)projecten met verhoogd risico en resultaten van onderzoeksprojecten ten uitvoer te leggen met grote betrokkenheid van het MKB. De relatief bescheiden omvang van het programma vormt geen nadeel. Integendeel, TEN-telecommunicatie krijgt daardoor de flexibiliteit om in de zeer veranderlijke wereld van de telecommunicatie te opereren en het vermogen om de eEuropa-strategie te ondersteunen.

De studie toonde aan dat, hoewel de voor communautaire bijstand geselecteerde projecten over het algemeen een zeer risicovol karakter hadden, er bij veel van de

¹⁸ Bekendmaking betreffende de tenuitvoerlegging van de risicokapitaalregeling voor TEN-infrastructuurprojecten overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder e), van Verordening (EG) nr. 2236/95 zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/1999 (2001/C 188/05).

¹⁹ Het eerste financiële besluit om middelen uit de TEN-T-begroting toe te wijzen aan risicokapitaal is, zoals verwacht, genomen in 2002.

projecten een goed uitvoeringspotentieel aanwezig was na voltooiing van de in het kader van het programma gefinancierde projectfase.

De brede reeks van werkzaamheden die uit hoofde van het programma voor bijstand in aanmerking konden komen, had evenwel een versplintering van de middelen tot gevolg, waardoor het totale effect ervan verminderde. Met haar voorstel tot wijziging van de richtsnoeren voor telecommunicatie heeft de Commissie dit probleem aangepakt door het aantal actielijnen in het programma terug te brengen van achttien naar zeven.

De studie bracht eveneens een aantal zwakke punten bij de opstelling van bedrijfsplannen aan het licht. De Commissie heeft dit probleem onderkend en er werden twee initiatieven genomen om het aan te pakken. Er werd rechtstreekse bijstand verstrekt aan projecten door middel van het BPS-steunproject, dat advies aanbood bij de opstelling en presentatie van bedrijfsplannen. Bij het onderzoeken van bedrijfsplannen werd tevens vooral aandacht besteed aan het vroegtijdig vaststellen van mogelijke problemen op dit gebied, zodat corrigerende maatregelen konden worden genomen.

5.3. Vervoer

Volgens artikel 1 van Verordening nr. 1687/2001 van de Commissie moeten alle meerjarenprogramma's worden onderworpen aan evaluaties vooraf, tussentijds en achteraf.

Wat betreft het TEN-programma, bestrijkt de IMP-kaderbeschikking de periode 2000-2006.

2001 was het eerste jaar waarin verstrekking van financiële bijstand uit hoofde van het IMP plaatsvond. De algemene resultaten van de bijstand en de toegevoegde waarde van communautaire betrokkenheid zullen worden vastgesteld bij de tussentijdse evaluatie, die is gepland voor 2003/2004.

Niettemin zijn er reeds evaluaties uitgevoerd van sommige specifieke programma's die deel uitmaken van TEN-vervoer: de TEN-vervoersprojecten betreffende wegverkeersleiding; de algemene architectuur van Galileo en de eerste fase van het aandelenplan.

Verder worden er jaarlijks verslagen over de voortgang gepubliceerd voor alle projecten die cofinanciering ontvangen uit hoofde van TEN-begrotingslijnen. Aan de hand van deze verslagen kan de geboekte voortgang van de afzonderlijke projecten systematisch worden gevolgd.

Wat betreft intelligente vervoerssystemen (wegverkeersleiding), in 2001 heeft de Commissie acht projecten beoordeeld onder gebruikmaking van externe consultants. Van dit model zal in de toekomst gebruik worden gemaakt voor de overige vervoersprojecten. De resultaten van de evaluaties, die gestoeld waren op een uitgebreid onderzoek van de definitieve technische verslagen die de deelnemende partijen hebben opgesteld, waren over het algemeen positief. Het inzetten van intelligente vervoerssystemen verloopt in de meeste lidstaten volgens plan. In sommige gevallen deden zich vertragingen voor in verband met werkzaamheden die niet het hoofdbestanddeel van de projecten vormden. Net als op andere gebieden

worden werkzaamheden waarvoor veel coördinatie vereist is, zoals coördinatie van verkeersleidingsmaatregelen en grensoverschrijdende gegevensuitwisseling, door de lidstaten uitgevoerd, maar dit verloopt nogal langzaam.

6. BUITENLANDSE BETREKKINGEN

6.1. Energie

Wat de ontwikkeling van het netwerk betreft, zal het voorstel van de Commissie betreffende de herziening van de richtsnoeren voor TEN-energie de externe dimensie van het EU-beleid betreffende energienetwerken versterken, in het bijzonder voor verbindingen met de kandidaat-lidstaten en met andere derde landen in het Middellandse-Zeegebied en het gebied rond de Zwarte Zee, waarbij het accent ligt op aardgasverbindingen.

In 2001 werd een energiedialoog gestart tussen de EU en Rusland. Een belangrijke conclusie was dat specifieke “projecten van gemeenschappelijk belang” zouden worden vastgesteld, teneinde een verbinding tot stand te brengen met de trans-Europese energienetwerken om de continuïteit van de energievoorziening te garanderen. In een verslag aan de top tussen de EU en Rusland werd een voorlopige lijst van deze projecten gepubliceerd. Verdere werkzaamheden zullen zich richten op de uitvoeringsmodaliteiten ervan, waarbij de nadruk vooral ligt op de voorwaarden om belangrijke particuliere investeringen uit de EU aan te trekken.

Wat betreft de westelijke Balkanlanden, legde de Europese Commissie haar definitieve strategiedocument getiteld “Transport and Energy infrastructures in South-East Europe” voor tijdens de regionale conferentie voor Zuidoost-Europa in Boekarest op 25-26 oktober 2001. In het voorjaar van 2001 heeft consultatie over het strategiedocument plaatsgevonden met de EU-lidstaten (CARDS-comité), internationale financiële instellingen, de doellanden – de landen die deelnemen aan het stabilisatie- en associatieproces (Albanië, Bosnië-Herzegovina, Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en de Federale Republiek Joegoslavië) – en de werkgroep II van het Stabiliteitspact (mei 2001). In het document worden de algemene prioriteiten vastgesteld voor de ontwikkeling van vervoers- en energie-infrastructuur in de regio en worden de verschillende initiatieven en in de laatste decennia reeds voltooide werkzaamheden beschreven. Tevens worden de criteria vermeld voor verdere prioriteitsverlening aan corridors en specifieke projecten op het gebied van vervoer en energie.

Een van de specifieke doelstellingen met betrekking tot regionale samenwerking van de door de Europese Commissie op 22 oktober 2001 goedgekeurde regionale strategie van het CARDS-programma voor 2002-2006 is “het reïntegreren van de landen van het stabilisatie- en associatieproces in de Europese infrastructuurnetwerken, met name voor vervoer, grensbeheer en energie” door hen bij te staan “*bij het ontwikkelen van coherente strategieën voor infrastructuur met een internationale dimensie op het vlak van vervoer en energie*”. De verwachte resultaten op energiegebied zijn “*een studie inzake de prioriteiten betreffende regionale infrastructuur en een discussie over energie-infrastructuur, met inbegrip van voortgang van de ontwikkeling van een regionale interne elektriciteitsmarkt en de integratie daarvan met die van de EU.*”

De concrete resultaten van deze gecoördineerde inspanningen zijn opgenomen in een lijst van regionale infrastructuurprojecten in Zuidoost-Europa. De voortgang van deze projecten wordt regelmatig gecontroleerd door een stuurgroep voor infrastructuur. De huidige lijst van lopende regionale projecten – een combinatie van het “Quick-start package” (de Regionale Financieringsconferentie, maart 2000) en een lijst van extra/aanvullende projecten die in oktober aan de regionale conferentie is voorgelegd – omvat 41 projecten voor een totaalbedrag van 3,32 miljard euro. De energiesector komt op de tweede plaats, met een cijfer van 0,82 miljard euro (25 %) voor vijf elektriciteitsprojecten.

6.2. Vervoer

De onderhandelingen over de uitbreiding van Unie zijn goed gevorderd en hebben de grote behoeften op het vlak van vervoer in de kandidaat-lidstaten aan het licht gebracht. Er zullen ongeveer 20 000 km wegen en 30 000 km spoorwegen, alsmede zee- en luchthavens, moeten worden aangelegd of verbeterd tegen een kostprijs van bijna 100 miljard euro. Voor deze werkzaamheden wordt reeds communautaire bijstand verstrekt in het kader van de ISPA- en Phare-programma's, maar voor de verdere convergentie van de economieën van de toekomstige lidstaten met die van de huidige EU zullen ongekend hoge investeringen nodig zijn. De uitbreiding zal ook een toename van het verkeer in de huidige lidstaten tot gevolg hebben, zodat deze hun eigen prioriteiten op het gebied van infrastructuur zullen moeten aanpassen.

Pan-Europese corridors en gebieden

Het pan-Europese vervoersnetwerk is ontwikkeld tijdens drie pan-Europese vervoersconferenties. De eerste conferentie in 1991 in Praag stelde een passend concept voor vervoersinfrastructuur vast, dat het corridor-concept wordt genoemd.

Tijdens de tweede conferentie op Kreta in 1994 hebben de landen van West-, Midden- en Oost-Europa negen langeafstandsvervoerscorridors aangewezen als prioriteiten op het gebied van infrastructuurontwikkeling.

Tijdens de derde conferentie in Helsinki in juni 1997 werden een tiende corridor en de pan-Europese maritieme vervoerszones toegevoegd.

Deze multimodale corridors, de zogenaamde Helsinki-corridors, hebben een totale lengte van ongeveer 48 000 km, waarvan 25 000 km spoorwegnet en 23 000 km wegennet. Luchthavens, zeehavens, rivierhavens en grote terminals vervullen de functie van intermodale knooppunten langs deze langeafstandsverbindingen tussen Midden- en Oost-Europese landen.

Het concept van een partnerschap voor investeringen in de pan-Europese vervoersinfrastructuur bevordert de totstandbrenging van alle noodzakelijke onderdelen van een toekomstig pan-Europees vervoersnetwerk op het grondgebied van de Europese Unie, in de kandidaat-lidstaten, de nieuwe onafhankelijke staten en buurlanden daarvan.

Het pan-Europese vervoersnetwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

- het trans-Europese vervoersnetwerk²⁰ op het grondgebied van de Europese Unie;
- het TINA-netwerk²¹, dat de tien corridors omvat alsmede aanvullende netwerkkonderdelen in de kandidaat-lidstaten;
- de tien pan-Europese vervoerscorridors die gelegen zijn op het grondgebied van de kandidaat-lidstaten, in de nieuwe onafhankelijke staten en buurlanden daarvan;
- de vier pan-Europese vervoersgebieden (*PETrAs*) die maritieme gebieden bestrijken;
- de verbindingen tussen Europa en Azië, met name TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia ofwel vervoerscorridor Europa-Kaukasus-Azië).

Zie kaart in bijlage X.

Er is voor alle corridors een convenant ondertekend, waarbij voor elke afzonderlijke corridor een coördinatiemechanisme wordt opgezet. De volgende tabel bevat een aantal nadere bijzonderheden betreffende de bestaande corridors.

Pan-Europese corridors

Nummer	Protocol bij overeenkomst	Voorzitterschap	Route gedefinieerd door de pan-Europese conferentie van Helsinki in 1997
I	Ja	Zweden	Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warschau Wegcomponent: Via Baltica Spoorwegcomponent: Rail Baltica
II	Ja	Rusland	Berlijn-Warschau-Minsk-Moskou-Nizhnij Novgorod
III	Ja	Polen	Berlijn/Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev
IV	Ja	Duitsland	Berlijn/Nürnberg-Praag-Boedapest Constanza/Thessaloniki/Istanbul
V	Ja	Italië	Venetië-Triëst/Koper-Ljubljana-Boedapest-Uzgorod-Lviv Sectie A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod Sectie B: Rijeka-Zagreb-Boedapest Sectie C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Boedapest
VI	Ja	Polen	Gdansk-Grudziadz/Warschau-Katowice-Zilina

²⁰ Beschikking 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 (PB L 228 van 9.9.1996).

²¹ Transport Infrastructure Needs Assessment – eindverslag van oktober 1999.

			Sectie A: Katowice-Ostrava-Corridor V
VII	Ja	Oostenrijk	Donau en kanaal tussen Donau en Zwarte Zee
VIII	Ja	Italië	Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna-koppeling met Grieks TEN en Corridor IV
IX	Ja		Helsinki-St. Petersburg-Moskou/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Boekarest-Dimitrovgrad-Alexandroupolis Sectie A: Ljubasevka-Odessa Sectie B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad
X	Ja	Griekenland	Salzburg Ljubljana-Zagreb-Belgrado-Nis-Skopje-Thessaloniki Sectie A: Graz-Maribor-Zagreb Sectie B: Boedapest-Novi Sad-Belgrado Sectie C: Nis-Sofia Sectie D: Veles-Bitola-Florina

In 2001 werden belangrijke investeringen gedaan langs de corridors, maar ontwikkeling en voortgang waren in sterke mate afhankelijk van de werkzaamheden van het voorzitterschap van de corridor en de inzet van de deelnemende landen.

Een speciale uitbreiding van de trans-Europese netwerken is de in het kader van het TACIS-programma gesteunde TRACECA-route (“zijderoute”), die door het zuiden van de Kaukasus naar Centraal-Azië loopt. Teneinde betekenisvolle verkeersvolumes aan te trekken, zijn verbeteringen van de fysieke verbindingen nodig. Coördinatie van werkzaamheden aan de pan-Europese vervoerscorridors, namelijk de uitbreiding van de trans-Europese netwerken in het westen van de nieuwe onafhankelijke staten, vond plaats via regelmatige vergaderingen van de voorzitters van de corridors. In 2001 was echter geen communautaire financiering voor hiermee verband houdende projecten beschikbaar.

Wat de westelijke Balkanlanden betreft, de Europese Commissie legde haar definitieve strategiedocument getiteld “Transport and Energy infrastructures in South-East Europe” voor tijdens de regionale conferentie voor Zuidoost-Europa in Boekarest op 25-26 oktober 2001. Dit document werd uitvoerig besproken met de lidstaten van de Europese Unie, de begunstigde landen en de Europese investeringsbank, de Wereldbank en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling. In mei 2001 werd het voorgelegd aan de leden van het stabiliteitspact in Tirana en in oktober van dat jaar in Boekarest. Belangrijke donors gebruiken dit werkdocument als een richtsnoer voor investeringsstrategie; het wordt aangevuld door CARDS-financiering ten behoeve van verdere technische studies.

In het document worden de algemene prioriteiten met betrekking tot de ontwikkeling van vervoers- en energie-infrastructuur in de regio vastgesteld en worden de

verschillende initiatieven en in het laatste decennium reeds voltooide werkzaamheden beschreven. Tevens worden de criteria vermeld voor verdere prioriteitsverlening aan corridors en specifieke projecten op het gebied van vervoer en energie. Wat vervoer betreft, bij de strategie voor de westelijke Balkanlanden zal een methodologie worden toegepast die vergelijkbaar is met die van TINA.

Een van de specifieke doelstellingen voor regionale samenwerking in het kader van de door de Europese Commissie op 22 oktober 2001 goedgekeurde regionale strategie van het CARDS-programma voor 2002-2006 is “het reïntegreren van de landen van het stabilisatie- en associatieproces in de Europese infrastructuur-netwerken, met name voor vervoer, grensbeheer en energie” door hen bij te staan “bij het ontwikkelen van coherente strategieën voor infrastructuur met een internationale dimensie op het vlak van vervoer en energie”. De verwachte resultaten op vervoersgebied zijn “een studie inzake de prioriteiten betreffende regionale infrastructuur en een discussie over uitbreiding van het pan-Europese systeem van trans-Europese netwerken tot de landen van het stabilisatie- en associatieproces, onder gebruikmaking van dezelfde benadering als in het kader van de Transport Infrastructure Needs Assessment-proces (TINA) in Midden-Europa is gehanteerd.”

De bijstand is gericht op het uitwerken van strategieën en voorbereidende studies alsmede op investeringen met een katalyserende werking, die tot doel hebben de infrastructuur van de regio op het gebied van vervoer, energie en milieu op te nemen in de pan-Europese netwerken. In het kader van het regionale CARDS-programma 2001 werd een regionaal studieprogramma inzake infrastructuur goedgekeurd met een begroting van 6 miljoen euro, dat de regionale strategie van de EG verder moet helpen ontwikkelen. In dit programma is tevens een regionale studie voor de vervoerssector opgenomen ten bedrage van 2,45 miljoen euro, die zal voortbouwen op de regionale studie betreffende vervoersinfrastructuur. Laatstgenoemde studie, die wordt gefinancierd door het AFD en onder gezamenlijke supervisie staat van de ECMV, de EIB en de EG, heeft een looptijd van twaalf maanden en is in maart 2001 van start gegaan. Bovendien werd in het kader van het CARDS-programma tevens een projectvoorbereidingsfaciliteit (3 miljoen euro) goedgekeurd ter voorbereiding van investeringen in de vervoerssector, overeenkomstig de in het strategiedocument en in de regionale studies uitgestippelde benadering.

Het EG-strategiedocument vormt tevens een blauwdruk voor de werkzaamheden van de stuurgroep voor infrastructuur voor Zuidoost-Europa, die in 2001 is opgericht en waarvan de Europese Commissie, de EIB, de EBWO, de Wereldbank, de Ontwikkelingsbank van de Raad van Europa en het Bureau van de speciale coördinator van het stabiliteitspact lid zijn.

De concrete resultaten van deze gecoördineerde inspanningen zijn vermeld op een lijst van regionale infrastructuurprojecten in Zuidoost-Europa. De voortgang van deze projecten wordt regelmatig gecontroleerd door de genoemde stuurgroep. De huidige lijst van lopende regionale projecten – een combinatie van het “Quick-start package” (regionale financieringsconferentie, maart 2000) en een lijst van extra/aanvullende projecten die in oktober 2001 aan de regionale conferentie is voorgelegd – omvat 41 projecten voor een totaalbedrag van 3,32 miljard euro. Vervoer (met name wegeninfrastructuur) maakt 66 % van de totale kosten uit, ofwel ongeveer 2,2 miljard euro, verdeeld over 33 verschillende projecten.

7. ANDERE BELEIDSVORMEN VAN DE UNIE MET EEN TEN-DIMENSIE

7.1. Milieu

De voor het financieren van TEN-projecten voor het jaar 2001 goedgekeurde aanpak was gebaseerd op de aanname dat er voldoende informatie beschikbaar zou komen om de conformiteit van TEN-projecten met de communautaire milieuwetgeving te waarborgen. Daarom werd het standaardformulier voor het aanvragen van TEN-projecten in december 1999 gewijzigd, en wel zodanig dat er in de bijlage over milieuwetgeving een specifieke verklaring van de voor het toezicht op Natura 2000-gebieden verantwoordelijke autoriteit werd opgenomen. Deze wijziging was bedoeld om de uitvoering van interne procedures in de lidstaten te vergemakkelijken en daardoor de conformiteit van TEN-projecten met Natura 2000, en in het bijzonder met de eisen voor gebiedsbescherming krachtens artikel 6 van de habitatrichtlijn, te waarborgen.

Strategische milieubeoordeling

De wettelijke bepalingen inzake de strategische milieubeoordeling werden in de Gemeenschap ingevoerd bij Richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. De lidstaten van de Europese Unie moeten deze richtlijn uiterlijk in juli 2004 in nationale wetgeving hebben omgezet. Ze moeten de milieueffecten van infrastructuurplannen en -programma's identificeren, onderzoeken en beoordelen. De richtlijn is van toepassing op vervoersplannen en -programma's, met inbegrip van die welke verband houden met het trans-Europese netwerk.

Het voorstel van de Commissie van oktober 2001 tot wijziging van de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (COM(2001) 544 def. van 2 oktober 2001) hield in dat als nieuwe trajecten op andere modale infrastructuurontwikkelingen worden voorgesteld om in deze beschikking te worden opgenomen, het bij artikel 18, lid 2, opgerichte comité een milieueffectbeoordeling overeenkomstig de beginselen van de strategische milieubeoordeling moet instellen.

7.2. Onderzoek en ontwikkeling

Binnen het vierde kaderprogramma van de Europese Gemeenschap voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (1994-1998) bevatten verscheidene specifieke programma's werkzaamheden die bijdroegen tot de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het TEN-vervoersbeleid. Bij deze projecten ging het om zaken als steun voor de besluitvorming voor infrastructuurprojecten, methoden voor het opzetten van waarnemingscentra voor het vervoer en de beoordeling van de sociaal-economische en de milieudimensie van het TEN-beleid. Verder is gebruik gemaakt van vele proefstudies om de resultaten en aanbevelingen van de onderzoeksprojecten toe te passen. De meeste van deze projecten zijn al beëindigd en de samenvattingen en resultaten zijn te vinden op de extra website <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> of via links op deze website naar die van specifieke projecten.

Hieronder volgen enkele voorbeelden van belangrijke bijdragen van projecten.

- Het SCENES-project heeft zich ontwikkeld tot een model voor vervoersprognoses. Het model is gebaseerd op netwerken en bevat een gedetailleerde beschrijving van TEN-vervoer. Het bestrijkt alle vijftien EU-lidstaten en omvat ook toetredingslanden. Het SCENES-model is uitgebreid om het te koppelen aan nationale vervoersmodellen en -prognoses (projecten in het kader van EXPEDITE en THINK-UP binnen het vijfde kaderprogramma) en om beoordeling van macro-economische effecten - BBP, werkgelegenheid - van de TEN's en ander vervoersbeleid (TIPMAC) mogelijk te maken.
- Teneinde de haalbaarheid van de totstandbrenging van een vervoersinformatiesysteem ter ondersteuning van de beleidsvorming te onderzoeken, werd besloten binnen het vierde kaderprogramma een praktische testapplicatie te starten, het proefonderzoek voor een alpien vervoersinformatiesysteem ("Alpine Transport Information System" of ATIS). Dit proefonderzoek resulteerde in de totstandbrenging van een potentieel nuttig beleidsinstrument, dat in staat bleek beslissingen over ontwikkelingen van de infrastructuur te ondersteunen (zoals, in het geval van TEN-vervoer, de Brenner-corridor). Het potentieel voor uitbreiding en verbetering van het ATIS-systeem zal worden besproken in het thematische netwerk ALP-NET van het vijfde kaderprogramma.
- Het belangrijkste resultaat van MAESTRO zijn de MAESTRO-richtsnoeren. De hoofddoelstelling van deze richtsnoeren is een bijdrage te leveren aan het besluitvormingsproces voor de selectie, het ontwerp en de evaluatie van proef- en demonstratieprojecten op vervoersgebied in Europa. De richtsnoeren overbruggen de kloof tussen verschillende beslissingspunten en evaluatiefasen tijdens een proef- en demonstratieproject en worden gezien als de eerste verzameling richtsnoeren die rechtstreeks toepasbaar zijn in alle fasen van dergelijke projecten.

Deze resultaten hebben ook bijgedragen aan de herziening van de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het vervoersnetwerk en aan die van het nieuwe communautaire vervoersbeleid, zoals dat is uiteengezet in het witboek.

Binnen het vijfde kaderprogramma voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (1998-2002) zijn al veel projecten van de grond gekomen in verscheidene kernactiviteiten en -programma's die bijdragen aan de ontwikkeling en uitvoering van TEN-vervoersbeleid: kernactiviteit 2 'Duurzame mobiliteit en intermodaliteit' en kernactiviteit 3 'Landvervoer en mariene technologieën' in het kader van het programma inzake een concurrerende en duurzame groei, kernactiviteit 5 'Schonere energiesystemen, met inbegrip van hernieuwbare' en kernactiviteit 6 'Economische en efficiënte energie voor een concurrerend Europa' binnen het programma inzake energie, milieu en duurzame ontwikkeling alsmede binnen het programma inzake informatiemaatschappijtechnologie. In 2001 ging een aantal andere projecten van start die in de nabije toekomst nuttige resultaten zullen afwerpen.

Op het gebied van sociaal-economisch onderzoek zijn als hoofddoelstellingen van onderzoeksprojecten betreffende vervoer aangewezen de beoordeling van TEN-vervoersbeleid, de verbetering van de infrastructuur, de ontwikkeling en verbetering van kwantitatieve instrumenten ter ondersteuning van de beleidsvorming (vervoersinformatiesysteem, dienst voor het opstellen van modellen, netwerk van waarnemingscentra voor luchthavens) alsmede de oprichting van discussieplatforms ter bespreking van onderwerpen met betrekking tot TEN-vervoersbeleid en -

projecten (ALP-NET, THINK-UP, EXPEDITE, TIPMAC en IASON). Zonder volledig te zijn, is het tevens belangrijk de bijdrage aan satellietnavigatie te vermelden – definitiefase van Galileo (de projecten GALA, INTEG, SAGA, GEMINUS en GALILEI) – en aan de ontwikkeling van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de projecten ONESKY en GATE TO GATE).

7.3. Mededinging

Het is in het belang van de consumenten en van de Gemeenschap in haar geheel dat TEN-projecten worden geselecteerd en beheerd op een wijze die volledig rekening houdt met de mogelijke voordelen van concurrentie. In verband daarmee dient goede toegang tot de TEN te zijn gewaarborgd overeenkomstig de voor de betrokken sector geldende regels.

Wat *vervoer* betreft, de Commissie heeft in haar witboek van 2001²² haar verbintenis herbevestigd aangaande een goed gereguleerde, open en concurrerende markt voor spoorwegdiensten als een essentiële voorwaarde voor het behalen van de meer algemene doelstelling van duurzame ontwikkeling. Ter ondersteuning van deze verbintenis schreef de Commissie dat zij *“rekening zal houden met de mate van openstelling voor concurrentie bij de selectie van infrastructuurprojecten waaraan de Gemeenschap steun verleent.”*

Overeenkomstig het door de Commissie gevoerde beleid inzake herstructurering en hervorming van de spoorwegen betekent dit, minimaal, gecontroleerde mededinging voor passagiersdiensten en open toegang voor goederenvervoersdiensten. Bij het onderzoeken van financiering ten behoeve van de opheffing van knelpunten zal de Commissie tevens aandacht besteden aan de voordelen van structurele scheiding door bij te dragen aan een efficiëntere toewijzing van infrastructuurcapaciteit. Deze wijze van benchmarking zal er mede voor zorgen dat de financiering niet meer bedraagt dan nodig is om het project te laten voortgaan.

Wat *energie* betreft, de totstandbrenging van een werkend stelsel van gereguleerde toegang voor derden – ook voor de TEN – is één van de hoofdprioriteiten van het Europese mededingingsbeleid op energiegebied. Zonder toegang tot de elektriciteits- en/of gaskoppelingen die twee lidstaten met elkaar verbinden, kunnen energieverbruikers niet van leverancier veranderen en zodoende profiteren van het liberaliseringsbeleid van de Gemeenschap. Terwijl het TEN-programma erop is gericht nieuwe infrastructuur tot stand te brengen, zorgt het mededingingsbeleid ervoor dat bestaande capaciteit op een eerlijke wijze en tegen niet-discriminerende prijzen wordt toegewezen.

In de telecommunicatiesector streeft de Commissie er vooral naar de concurrentie in het aanbieden van internettoegang met grote snelheid te garanderen. Sinds de liberalisering van de sector hebben de gevestigde exploitanten in de meeste lidstaten een overweldigend marktaandeel verworven in deze nieuwe markt. Teneinde te vermijden dat het TEN-beleid de marktpositie van de gevestigde exploitanten op dit gebied verstevigt, is het raadzaam de TEN-maatregelen toe te spitsen op diensten die normaliter door overheidsinstanties worden aangeboden en op de koppeling en interoperabiliteit van netwerken.

²² Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen (COM(2001) 370 def. van 12.9.2001).