



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 01.07.2002
KOM(2002) 344 slutlig

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN
TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN**

**TRANSEUROPEISKA NÄT 2000
ÅRSRAPPORT**

{SEK(2002) 732}

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Sammanfattning: en överblick över de transeuropeiska näten (TEN) 2000	5
2.	Framsteg inom prioriterade projekt.....	6
2.1.	Energi	6
2.2.	Telekommunikationer	6
2.3.	Transport	6
3.	Nya riktningar och utvecklingar, lagstiftning, TEN-kommittéer och finansiell kontroll	8
3.1.	Nya riktningar och utvecklingar.....	8
3.1.1.	Driftkompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten	8
3.1.2.	Det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter (TERFN).....	8
3.1.3.	Energiinfrastruktur	8
3.2.	Lagstiftning	9
3.2.1.	Ändring av arbetsprogrammet och riktlinjerna för det transeuropeiska telenätet.....	9
3.2.2.	Ändring av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten	9
3.3.	Kommittéer för riktlinjer och finansiellt stöd för transeuropeiska nät, finansiell kontroll	10
3.3.1.	Energi	10
3.3.2.	Telekommunikationer	10
3.3.3.	Transport	11
3.3.4.	Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät.....	11
3.3.5.	Finansiell kontroll	11
4.	Finansiering av de transeuropeiska näten	13
4.1.	Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät.....	13
4.1.1.	Energi 13	
4.1.2.	Telekommunikationer	13
4.1.3.	Transport	13
4.2.	IDA.....	15
4.3.	Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden.....	15
4.3.1.	ERUF 16	
4.3.2.	Sammanhållningsfonden.....	16
4.4.	Lån från Europeiska investeringsbanken (EIB)	17

4.5.	Aktivitetsgarantier från Europeiska investeringsfonden (EIF)	19
4.6.	Medlemsstaters finansiering.....	20
4.7.	Finansiering av infrastruktur i tredje land.....	20
4.7.1.	Phare.....	20
4.7.2.	Cards	20
4.7.3.	Tacis	21
4.7.4.	Meda.....	21
4.7.5.	Ispa	21
5.	Finansiering av transeuropeiska nät: andra frågor	24
5.1.	Förordningen om finansiellt stöd till de transeuropeiska näten - inrättande av ett flerårigt vägledande program för transeuropeiska transportnät (2001–2006).....	24
6.	Meddelanden, utvärdering, finansiell kontroll	25
6.1.	Meddelanden	25
6.1.1.	Kommissionens meddelande om utvecklingen av Euro-ISDN.....	25
6.2.	Utvärdering	25
6.2.1.	Telekommunikationer	26
6.2.2.	Transport	27
7.	Yttre förbindelser	27
7.1.	Energi	27
7.2.	Telekommunikationer	28
7.3.	Transport	28
8.	Övrig EU-politik som berör de transeuropeiska näten.....	29
8.1.	Miljö.....	29
8.2.	Forskning och utveckling.....	29
8.2.1.	System och tjänster till medborgarna (nyckelåtgärd 1).....	31
8.2.2.	Nya arbetsmetoder och elektronisk handel (nyckelåtgärd II)	32
8.2.3.	Multimedieverktyg och multimedieinnehåll (nyckelåtgärd III).....	32
8.2.4.	Viktiga tekniker och infrastrukturer (nyckelåtgärd IV)	33
8.2.5.	Forskningsnätverk	33
9.	Slutsatser	34

BILAGA: SEK(2002) 732

Förteckning över tabeller

Tabell 1: Gemenskapens stöd till de transeuropeiska näten 2000.....	12
Tabell 2: Åtaganden som avser transeuropeiska energiprojekt (miljoner ecu/euro).....	13
Tabell 3: Transport - projektkategorier	14
Tabell 4: Transport - typ av stöd	14
Tabell 5: Transportsätt	15
Tabell 6: Sammanhållningsfondens finansiering av TEN-projekt per land	16
Tabell 7: Sammanhållningsfondens finansiering av TEN-projekt per land och transportsätt under 2000 i procent	17
Tabell 8: Europeiska investeringsbankens lån till transeuropeiska projekt	19
(miljoner euro).....	19
Tabell 9: Lånegarantier från Europeiska investeringsfonden till transeuropeiska projekt (undertecknade garantier i miljoner ecu)	20
Tabell 10: Finansiering av transportprojekt genom Ispa under 2000.....	23
Tabell 11: Transportsektorn: projekt per TINA-korridor (som finansierats under 2000).....	24

1. SAMMANFATTNING: EN ÖVERBLICK ÖVER DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN (TEN) 2000

Kommissionen lägger härmed fram "Transeuropeiska nät (TEN) – årsrapport 2000" för Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 2236/95, som ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/99 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Under 2000 lanserades det första fleråriga vägledande program som inrättats för de transeuropeiska transportnäten enligt förordningen om finansiellt stöd till transeuropeiska nät – rådets förordning nr 2236/95.

Det fleråriga vägledande programmet består av pågående "Essenprojekt" och nya prioriteringar, det vill säga Galileo-projektet, eliminering av flaskhalsar på det transeuropeiska järnvägsnätet, gränsöverskridande projekt och intelligenta transportsystem för väg- och lufttransportsystem.

Konkreta framsteg för enskilda projekt av gemensamt intresse

En mer detaljerad beskrivning ges i avsnitt 2 och i bilagorna.

De flesta av de enskilda projekten av gemensamt intresse uppvisade tillfredsställande framsteg. En förteckning över enskilda projekt finns i bilagorna III och IV.

Riktlinjer och andra rättsliga aspekter

Den 16 november beslutade kommissionen att omarbeta specifikationerna för de projekt av gemensamt intresse inom området transeuropeiska energinät (elöverföring, gasledningar och lagring av gas) som fastställts i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1254/96/EG.

Rapporter och utvärderingar

Revisionsrätten har offentliggjort en särskild rapport nr 9/2000 om transeuropeiska nät (TEN) – telekommunikation, som åtföljts av svar från kommissionen¹.

Kommissionen har antagit strategin för eEurope, och det transeuropeiska telenätet är tänkt att bidra till dess genomförande.

Finansiering

För en översikt över gemenskapens finansiering av de transeuropeiska näten under 2000, se tabell 1 nedan.

¹EGT C 166, 15.6.2000.

2. FRAMSTEG INOM PRIORITERADE PROJEKT

2.1. Energi

Under 1995–2000 gjordes stora framsteg inom sju av de tio projekt som prioriterades vid Europeiska rådets möte i Essen i december 1994.

Huvuddelarna av de fem gasprojekten togs i drift under denna period. Gasledningen Algeriet-Marocko-Spanien fullbordades, liksom nya gasnät i Grekland, Portugal samt i södra och västra Spanien. Den första delen av gasledningen Yamal-EU, från de ryska näten genom Vitryssland och Polen, fullbordades också.

Av de fem elprojekten blev ett färdigt att tas i drift (förbindelsen mellan norra Portugal och Spanien), och ett annat befinner sig i den aktiva anläggningsfasen (förbindelsen mellan Italien och Grekland). För de tre övriga projekten har man ännu inte lyckats lösa problemen med administrativa tillstånd (projekt som gäller Frankrike-Italien och Frankrike-Spanien) eller problem som gäller strategiska beslut som följer av den avreglerade elmarknaden (förbindelsen mellan östra och västra Danmark).

Andra projekt av gemensamt intresse framskred också. Bilaga II innehåller en förteckning över samtliga energiprojekt som under den här perioden finansierats genom budgeten för de transeuropeiska näten.

2.2. Telekommunikationer

Dessa projekt gjorde på det hela taget tillfredsställande framsteg. Alla TEN-ISDN-projekt från 1996 års ansökningsomgång och alla utom ett från 1997 års ansökningsomgång fullbordades tekniskt. Samtliga teleturismprojekt (1997) och flertalet multimedieprojekt (1997) fullbordades också tekniskt. Många av projekten från 1998 och 1999 års ansökningsomgångar fullbordades tekniskt.

Med hjälp av oberoende experter har tekniska utvärderingar gjorts av flertalet projekt. Rekommendationerna i dessa utvärderingar beaktades i tillräcklig grad i resterande arbete. Några lyckade projekt presenterades offentligt i olika investeringsforum och utställningar, och uppmärksammades av både den offentliga och den privata sektorn.

De två projekten för stöd- och samordningsåtgärder fortsatte att bidra till att göra de transeuropeiska telenäten mer synliga och öppna, lockade nya deltagare till programmet samt bidrog till att bättre projektförslag lämnades in och till att sprida resultaten från projekten.

I bilaga III redogörs för projektens framsteg, inbegripet utvärderingarna. Ytterligare information om projekten och de stödjande och kompletterande åtgärderna finns på den regelbundet uppdaterade webbsidan för transeuropeiska telenät: www.europa.eu.int/tentelecom

2.3. Transport

Det gjordes kontinuerliga framsteg inom de totalt elva "särskilda" transportprojekt som återstod av de fjorton projekt som fastställdes vid Europeiska rådets möte i

Essen. Den fasta förbindelsen över Öresund mellan Sverige och Danmark öppnades sommaren 2000. Närmare uppgifter om samtliga fjorton projekt finns i bilaga IV.

Det har även gjorts framsteg inom andra projekt av gemensamt intresse som stöds inom ramen för de transeuropeiska transportnäten. I enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999 om ändring av förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät inledde kommissionen och medlemsstaterna under 2000 också förfaranden för att inrätta det fleråriga vägledande programmet 2001–2006 för det transeuropeiska transportnätet.

Det fleråriga vägledande programmet är särskilt viktigt för transportsektorn, för vilken man avsatt ett belopp på 4,17 miljarder euro av det totala belopp på 4,6 miljarder euro som budgeterats för samtliga tre transeuropeiska sektorer i Agenda 2000. Den fleråriga planeringen av gemenskapens finansiella stöd tillgodoser de särskilda behoven inom stora transportinfrastrukturprojekt och möjliggör en effektivare förvaltning av budgeten för det transeuropeiska transportnätet.

Kommissionen utarbetade det fleråriga vägledande programmet 2001–2006 i nära samarbete med medlemsstaterna och sammankallade under 2000 flera sammanträden inom kommittén för finansiellt stöd till det transeuropeiska transportnätet. Vid sitt sammanträde den 18 december 2000 yttrade sig kommittén positivt om programmet.

Till följd av detta förfarande föreslås i programmet 2001–2006 ett belopp på 2 781 miljoner euro. Förutom fortsatt stöd till pågående "Essenprojekt", som nu behöver ett ekonomiskt tillskott för att de skall fullbordas i tid, är programmet inriktat på följande nya prioriteringar: Galileo-projektet, eliminering av flaskhalsar på det transeuropeiska järnvägsnätet, utbyggnad av gränsöverskridande förbindelser inom gemenskapen och med tredje land (särskilt anslutningsländerna) och intelligenta transportsystem för väg- och lufttransportsektorerna. Programmet är särskilt inriktat på mål som rör en hållbar rörlighet, vilket framgår av det faktum att 64 procent av det totala stödet går till järnvägar och att 95 procent av anslagen avser järnvägar, inre vattenvägar och intelligenta transportsystem.

Definitionsfasen i Galileo-projektet för radionavigering via satellit fortsatte, och vid sitt möte i Nice underströk Europeiska rådet projektets strategiska betydelse och behovet att fortsätta med utvecklings- och valideringsfasen. Kostnaden för denna fas, som uppgår till cirka 1,1 miljarder euro, kommer att täckas helt med offentliga medel (gemenskapens budget och Europeiska rymdorganisationen). Mot denna bakgrund godkände kommittén för finansiellt stöd till det transeuropeiska transportnätet vid sitt sammanträde den 18 december att Galileo-programmet deltar i det fleråriga vägledande programmet med ett vägledande stödbelopp på upp till 550 miljoner euro.

EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay System), som övervakar hur de befintliga GPS- och Glonassystemen fungerar samt rapporterar detta till användarna, fick fortsatt stöd från budgeten för transeuropeiska transportnät under dess kritiska utformningsfas, medan ESTB (EGNOS System Test Bed) har sänt ut en riktig EGNOS-signal från rymden sedan februari 2000.

Konkreta resultat uppnåddes inom de fem regionala initiativ som syftar till att bygga ut intelligenta transportsystem på det transeuropeiska vägnätet. Gränsöverskridande

informationsutbyte, trafikledning och informationstjänster börjar bli verklighet i Europa. Som exempel kan nämnas att informationsutbyte infördes mellan Sverige och Danmark genom Öresundsförbindelsen, och trafikinformationstjänster i realtid till de resande (RDS-TMC, *radio Data Systems Channel*), Ørbroadcast började att erbjudas i Tyskland, Sverige, Danmark, södra Finland, Frankrike, Spanien, Italien och Nederländerna.

3. NYA RIKTNINGAR OCH UTVECKLINGAR, LAGSTIFTNING, TEN-KOMMITTÉER OCH FINANSIELL KONTROLL

3.1. Nya riktningar och utvecklingar

3.1.1. Driftskompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten

Arbetet att utveckla tekniska specifikationer för driftskompatibla höghastighetståg enligt direktiv 96/48/EG framskred väl. Till exempel lämnade kommissionen i november 2000 den föreskrivande kommittén två förslag som den yttrade sig positivt om: kommissionens beslut om ERTMS-specifikationer och kommissionens rekommendation om grundläggande egenskaper för det transeuropeiska systemet för höghastighetståg.

Som ett resultat av rådets slutsatser av den 6 oktober 1999 antog kommissionen den 25 november 1999 ett meddelande till rådet och Europaparlamentet om integrering av konventionella järnvägstransporter samt ett förslag till direktiv om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Europaparlamentet antog i maj 2000 sin ståndpunkt vid den första behandlingen av förslaget till direktiv. Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt den 10 november 2000. I den gemensamma ståndpunkten beaktades flertalet av Europaparlamentets ändringsförslag, vilket banade väg för ett snabbt antagande av direktivet.

3.1.2. Det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter (TERFN)

Efter att rådet den 9–10 december 1999 nått en politisk överenskommelse om infrastrukturpaketet fortsatte medbeslutandeförfarandet under 2000 och slutade med en överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet. Denna överenskommelse går i första hand ut på att ge internationella godstransporttjänster tillträde till järnvägsnätet. I ett första steg kommer man under 2003 att ge tillträde till ett förbestämt nät (det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter), som inbegriper alla viktiga godslinjer. I ett andra steg kommer tillträde att ges till det övriga nätet 2008. Det påpekas att infrastrukturpaketet bestod i ett förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, ett förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag samt ett förslag till rådets direktiv om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg.

3.1.3. Energiinfrastruktur

I sin grönbok "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning", KOM(2000) 769 av den 29 november 2000, pekade kommissionen på den otillräckliga utbyggnaden av infrastrukturerna som en faktor som bromsade integreringen av nationella marknader och begränsade försörjningstryggheten. Det

fanns därför ett behov att öka den tillgängliga kapaciteten på befintliga kraftledningar, varefter man skulle bygga nya ledningar där det behövs med beaktande av utarbetandet av program för att övervinna hinder för "projekt av europeiskt intresse". Även för gas måste man undanröja faktiska och potentiella flaskhalsar genom att identifiera nödvändiga nya förbindelser. Denna sammankopplingsprocess och andra förbättringar av infrastrukturen måste också omfatta ansökarländerna.

Som svar på en uppmaning som Europeiska rådet formulerade vid sitt möte i Stockholm utarbetade kommissionen under 2000 ett meddelande till rådet och Europaparlamentet om Europas energiinfrastruktur. Syftet med meddelandet var att göra en grundlig bedömning av det rådande läget i fråga om energiinfrastrukturen, att föreslå åtgärder för att säkra en effektiv användning av denna samt att säkra ett stabilt regelverk som gynnar utbyggnad av ny infrastruktur i syfte att tillgodose en ökad efterfrågan, se till att frågor som rör energiinfrastrukturen uppmärksammas politiskt och öka de fördelar som är förknippade med den inre energimarknaden.

Samtidigt med detta meddelande föreslog kommissionen en översyn av riktlinjerna för TEN på energiområdet, inbegripet att identifiera prioriterade projekt av europeiskt intresse.

3.2. Lagstiftning

3.2.1. *Ändring av arbetsprogrammet och riktlinjerna för det transeuropeiska telenätet*

I enlighet med beslutet om riktlinjer för det transeuropeiska telenätet² antog kommissionen det reviderade arbetsprogrammet för det transeuropeiska telenätet för perioden 2000–2002. I översynen beaktades informationssamhällets framväxande behov och snabba utveckling samt de senaste tre årens erfarenheter av att förvalta programmet. Det nya programmet utgör grunden för framtida öppna förslagsinfordringar.

I enlighet med beslutet om riktlinjer³ har kommissionen inlett förfarandet att se över bilaga I till riktlinjerna för det transeuropeiska telenätet. Kommissionen har i detta syfte inlett en undersökning för att bedöma det nuvarande innehållet, omfattningen och metoderna i riktlinjerna för det transeuropeiska telenätet och föreslå lämpliga ändringar efter samråd med berörda nationella företrädare och näringslivet. Undersökningen genomfördes av externa experter⁴, och slutrapporten offentliggjordes i april 2001 (lägesbedömning av riktlinjerna för det transeuropeiska telenätet, Rand-rapporten, april 2001).

3.2.2. *Ändring av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten*

Den 5 juni antog rådet en gemensam ståndpunkt om förslaget att ändra beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska

²Beslut nr 1336/97/EG av den 17 juni 1997 (EGT L 183, 11.6.1997).

³Enligt artikel 14 skall kommissionen vart tredje år lägga fram en rapport om tillämpningen av detta beslut. Tillsammans med denna rapport skall kommissionen på grundval av den tekniska utvecklingen och den erfarenhet som gjorts lägga fram lämpliga förslag till omarbetning av bilaga I till detta beslut.

⁴EGT S 227, 23.11.1999 och EGT S 13, 20.1.2000.

transportnätet för att inbegripa kust- och inlandshamnar samt att ändra ett projekt i bilaga III (tabell I).

3.3. Kommittéer för riktlinjer och finansiellt stöd för transeuropeiska nät, finansiell kontroll

3.3.1. Energi

Kommittén för riktlinjer för de transeuropeiska energinäten sammanträdde den 7 april för att diskutera utbyte av information om framstegen inom projekt av gemensamt intresse (kommitténs dokument nr 2000/1), förslaget till kommissionens beslut om fastställande av projekt av gemensamt intresse (kommitténs dokument nr 2000/2) och ett utkast till kommissionens rapport om genomförandet av riktlinjerna för de transeuropeiska energinäten (kommitténs dokument nr 2000/3), om möjliga framtida ändringar av dessa riktlinjer och om nya projekt som skall ingå i förteckningen över projekt av gemensamt intresse.

3.3.2. Telekommunikationer

Kommittén för riktlinjer för det transeuropeiska telenätet sammanträdde tre gånger under 2000. Vid det första sammanträdet den 28 januari lämnade kommittén sitt yttrande om förslaget till arbetsprogram för det transeuropeiska telenätet och förslaget till 2000 och 2001 års förslagsinfordringar inom området transeuropeiska telenät: valideringsundersökningar och tillämpningsprojekt när det gäller bastjänster samt tillämpningar på områdena utbildning, kultur, transport och rörlighet, miljö och krishantering, sjukvård, nät i städer och på regional nivå samt tillämpningar och tjänster för små och medelstora företag.

Vid sitt andra sammanträde den 25 juli avgav kommittén sitt yttrande om förslaget till den andra förslagsinfordran under 2000 för bastjänster och tillämpningar inom samma områden som i den första förslagsinfordran under 2000. Dessutom diskuterades sätt att a) finna nationella projekt med en stor potential att byggas ut på transeuropeisk nivå, b) utbyta bra metoder och c) kartlägga den tekniska utvecklingsnivån i olika medlemsstater i syfte att identifiera områden där gemenskapens åtgärder får stora hävstångseffekter, det vill säga där behoven inte tillgodoses av marknaden. Kommittén påpekade att möjligheten att uppnå synergieffekter med den jämförelse (benchmarking) som görs inom ramen för *eEurope* bör beaktas då man identifierar projekt. Den diskuterade också läget när det gäller halvtidsutvärderingen av åtgärden för transeuropeiska telenät, som ger en konstruktiv vägledning om den metodik som används i undersökningen samt praktiska råd om vilka berörda parter man bör samråda med.

Vid denna kommittés sista sammanträde den 12 december 2000 utgjordes dagordningens huvudpunkt av slutrapporten från halvtidsutvärderingen av åtgärden för transeuropeiska telenät, som presenterades av den oberoende konsulten. Kommittén välkomnade de allmänna slutsatserna och rekommendationerna i rapporten, där bland annat följande punkter togs upp: a) programmet för transeuropeiska telenät bör kopplas till initiativet *eEurope* och dess verksamhet bör samordnas med andra program såsom IST, INFO2000 och digitalt innehåll (*e-Content*), b) projektens transeuropeiska dimension bör klargöras och förstärkas ytterligare, c) större vikt bör fästas vid projektens affärsmässiga planering, d) tjänsternas innovativa karaktär bör prioriteras, e) man bör genomföra åtgärder som är

inriktade på tillit till teknik och sekretess, f) man bör bevara och betona teknikneutralitet, g) kontraktsförhandlingar bör påskyndas och h) förbindelserna med nationella kontaktpunkter bör utvecklas ytterligare.

3.3.3. *Transport*

Den kommitté som avses i artikel 18 i riktlinjerna sammanträdde tre gånger under 2000. Det första sammanträdet hölls den 14 februari, det andra den 23 mars och det tredje den 18 maj. Vid sammanträdena såg man över det arbete som gjorts inom kommitténs arbetsgrupper, som sammanträdde flera gånger.

- Arbetsgruppen för strategisk miljöbedömning: 1 sammanträde
- Arbetsgruppen för flaskhalsar på vägar: 2 sammanträden
- Arbetsgruppen för flaskhalsar på järnvägar: 2 sammanträden
- Arbetsgruppen för genomföranderapporter: 1 sammanträde
- Arbetsgruppen för intelligenta vägtransportsystem (se 2.3)

Dessa arbetsgrupper bistod kommissionen i översynen av riktlinjerna och i identifieringen av flaskhalsar på vägar och järnvägar som ingår i de transeuropeiska näten. Man utbytte information om genomförandet av strategiska miljöbedömningar. Arbetsgrupperna bistod också kommissionen i utformningen av ett frågeformulär i syfte att utarbeta en rapport om genomförandet av riktlinjerna.

3.3.4. *Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät*

Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät sammanträdde sju gånger under året (en gång för att behandla övergripande frågor, en gång för energifrågor, två gånger för telekommunikationsfrågor och tre gånger för transportfrågor) och yttrade sig positivt om budgeten på 643,3 miljoner euro. Närmare uppgifter om budgetbeslutet återfinns nedan i punkt 4.1.

3.3.5. *Finansiell kontroll*

Under 1999 började kommissionen och den övergripande gruppen och de tre sektoriella grupperna i kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät att diskutera de praktiska arrangemangen för samarbete mellan kommissionen och medlemsstaterna när det gäller finansiell kontroll. Man var allmänt överens om att situationen varierade från en sektor till en annan, att åtgärderna kunde vara mer kostnadseffektiva och att telekommunikationsområdet behövde uppmärksammas särskilt, eftersom sektorn till stora delar har privatiserats.

Efter de diskussioner som inleddes 1999 diskuterade kommitténs telegrupp denna fråga den 12 december 2000 och kom fram till att en medlemsstat inte gör något ekonomiskt åtagande genom att godkänna att ett förslag sänds in till en förslagsinfordran som avser transeuropeiska telenät förutom då den uttryckligen lämnar en finansiell garanti eller deltar som partner i projektet.

Tabell 1: Gemenskapens stöd till de transeuropeiska näten 2000 (miljoner ecu/euro)

Sektor	Typ av stöd	Instrument	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵	2000 ⁵
<i>Transport</i>	Lån	EIB ^{6,7}	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4 989
	Lånegarantier	EIF ^{6,7}	161	303	55	71	256	55
	Bidrag	ERUF ^{7,8}	999	2 639	527	i.u.	i.u.	i.u.
		Sammanhållningsfonden	2 995	1 221	1 251	1 337	444	1 287
	Bidrag, räntesubventioner, lånegarantier och samfinansiering av studier	TEN-budgetpost B5-700	625	280	352	474	497	581
		(av vilka 14 är prioriterade projekt)	362	211	211	305	266	288 ⁹
<i>Energi</i>	Lån	EIF ^{6,7}	1 822	1 176	854	393	174	392
	Garantier	EIF ^{6,7}	220	270	4	5	0	0
	Bidrag och samfinansiering av studier	Strukturfonderna	764	1 265	277	i.u.	355	i.u.
		TEN-budgetpost B5 -710	12	9	24	19	29	14
<i>Telekommunikationer</i>	Lån	EIB ^{6,7,10}	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2 726
	Garantier	EIF ^{6,7,9}	175	9	276	230	44	165
	Finansiella bidrag	Strukturfonderna	295	173	i.u.	i.u.	387 ¹¹	i.u.
	Samfinansiering av genomförbarhets- och valideringsundersökningar samt tillämpningsprojekt	TEN-budgetpost B5-720	45	16	27	28	22	35
<i>Telematiska nät</i>	Bidrag	TEN-budgetpost B5-721	119	44	47	15	21	22

Anm.: i.u. = inga uppgifter

⁵Medel för vilka åtaganden gjorts.

⁶Undertecknade kontrakt.

⁷ TEN-projekt och projekt med anknytning till transeuropeiska nät.

⁸ Inbegriper vanligtvis anslag för perioden 1996–1999.

⁹ Inbegriper tågtrafikledning.

¹⁰ Uppskattning.

¹¹ Endast projekt med anknytning till transeuropeiska nät.

4. FINANSIERING AV DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

I tabell 1 ovan ges en överblick av gemenskapens finansiering av de transeuropeiska näten.

4.1. Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät

4.1.1. Energi

Kommittén sammanträdde den 8 juni och godkände sedan genom skriftligt samråd 13 genomförbarhetsstudier och andra studier för vilka kommissionen föreslagit finansiellt stöd på 13,6 miljoner euro. Kommissionens beslut i frågan fattades den 16 oktober. Ytterligare uppgifter finns i bilaga V.

Tabell 2: Åtaganden som avser transeuropeiska energiprojekt (miljoner ecu/euro)

	1995–97		1998		1999		2000	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
El	14,4	42,8	10,8	58	7,9	27,4	7,3	53,7
Gas	25,9	57,2	7,8	42	20,9	72,6	6,3	46,3
TOTALT	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100

4.1.2. Telekommunikationer

Telegruppen inom kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät sammanträdde två gånger: den 25 juli och den 12 december.

Vid mötet i juli lade kommittén fram sitt yttrande om förslaget till kommissionens beslut att bevilja gemenskapsstöd till 35 projekt av gemensamt intresse som valts ut från den första ansökningsomgången 2000. Gemenskapens stöd uppgår totalt till högst 35 miljoner euro. Av dessa projekt avser 31 marknadsvalideringsstudier och 4 tillämpningsprojekt. Kommittén yttrade sig också om förslaget till beslut om urval av en stöd- och samordningsåtgärd för transeuropeiska telenät, som valts från den tredje rullande ansökningsomgången 1998, med ett högsta stöd från gemenskapen på 0,9 miljoner euro. Vid sammanträdet i december diskuterade kommittén kommissionens rapport om teknisk översyn av de transeuropeiska teleprojekten från 2000 (se 6.2.1 nedan). Kommittén diskuterade också tolkningen av artikel 8 – Inlämning av ansökan om stöd – och artikel 12 – Finansiell kontroll – i förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät (se även 3.3.5 ovan).

4.1.3. Transport

På transportområdet fick kommissionen in 288 ansökningar om finansiellt stöd, av vilka några handlade om relativt små summor. Åtgärden att sätta en gräns för det finansiella stödet för transportprojekt till minst 1 miljon euro tillämpades ofta under 2000 och bidrog avsevärt till att minska antalet beslut. Det totala begärda stödet

översteg 1 700 miljoner euro. Transportgruppen inom kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät sammanträdde två gånger under 2000 och yttrade sig positivt om 102 projekt och studier för vilka kommissionen föreslagit finansiellt stöd på totalt 591,659 miljoner euro. Flera av de projekt som valdes ut innebar en fortsättning (eller komplettering) av åtgärder som tidigare erhållit stöd. I bilaga VII ges närmare uppgifter.

Till slut erhöll totalt 99 åtgärder, motsvarande endast 580,659 miljoner euro, stöd under 2000. Såsom framgår av tabell 5 har kommissionen fortsatt att koncentrera en stor del av sina tillgängliga resurser (49,54 procent) till de 14 prioriterade "Essenprojekten". De prioriterade projekten tog dock en mindre andel av åtagandebemyndigandena i anspråk än tidigare år då tre av dem – flygplatsen Malpensa, järnvägslinjen Cork-Dublin-Belfast-Larne och den fasta förbindelsen över Öresund – har fullbordats, samtidigt som vissa projekt som avser höghastighetståg ännu inte har nått sin anläggningsfas. Denna andel är lägre än den högsta andel som anges i Europaparlamentets budgetkommentarer till 2000 års budget.

Tabell 3: Transport - projektkategorier

	Stöd 2000 (Miljoner euro)	%	
		2000	1999
14 prioriterade projekt som bekräftats av Europeiska rådet i Essen (inbegriper spårtrafikledning)	287,69	49,54	58
Trafikledning (alla former utom järnväg)	58,33	10,05	9
Andra viktiga projekt av gemensamt intresse (utöver de 14 prioriterade projekten)	234,63	40,41	33
TOTALT	580,65	100	100

Tabell 4: Transport - typ av stöd

	Stöd 2000 (Miljoner euro)	%	
		2000	1999
Genomförbarhetsstudier/tekniska stödåtgärder	188,70	33	28
Direkta bidrag	337,95	58	58
Räntesubventioner	54,00	9	14
TOTALT	580,65	100	100

Tabell 5: Transportsätt

Sektor	Antal projekt/studier per sektor	Stöd 2000	
		miljoner euro	%
Flygledningstjänst	7	14,700	2,5 3%
Flygplatser	7	11,104	1,9 1%
Kombitransport	1	5,000	0,86 %
Globalt satellitnavigerings-system	1	12,000	2,07 %
Inre vattenvägar	4	15,800	2,72 %
Multimodala transporter	1	34,000	5,85 %
Hamnar	2	2,500	0,43 %
Järnväg	45	346,122	59,60 %
Tågtrafikledning	1	35,000	6,02 %
Vägar	17	71,400	12,30 %
Vägtrafikstyrning	12	32,133	5,53 %
Sjöfartsledning	1	0,900	0,15 %
TOTALSUMMA	99	580,659	100 %

Ett betydande stöd till andra viktiga projekt speglar antalet ansökningar som inkommit från medlemsstaterna och som sedan valts ut. I fördelningen beaktas också kommentarerna i 2000 års budget vad gäller den procentuella andelen för olika transportsätt och det maximala stödet till prioriterade projekt. Stödet till studier/undersökningar begränsades till 33 procent av det totala stödet eftersom många av projekten redan nått anläggningsfasen. I allmänhet iakttogs Europaparlamentets budgetkommentarer i fråga om 2000 års budget även när det gäller fördelningen mellan transportsätt.

4.2. IDA

IDA-projekten (sektoriella och övergripande åtgärder) finansieras oberoende av förordningen om finansiellt stöd till transeuropeiska nät, men nämns här för att ge en fullständig bild av läget. Under 2000 anslogs 22,3 miljoner euro till IDA-åtgärder.

4.3. Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden

Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Sammanhållningsfonden är de klart viktigaste källorna för gemenskapsstöd till transeuropeiska projekt. Eftersom

anslag från ERUF inte är fördelade per understött TEN-projekt kan man dock inte uppge några siffror om stödet till transeuropeiska nät från denna källa.

4.3.1. ERUF

Under 2000 gjordes förberedelser inför strukturfondernas nya programplaneringsperiod 2000–2006. Medlemsstaterna inkom med erforderliga programplaneringsdokument. Kommissionen och medlemsstaterna förhandlade om dessa projekt och flertalet av dessa förhandlingar avslutades före slutet av 2000, vilket innebär att man kunde börja finansiera projekt för den nya period som inleddes 2001.

Infrastrukturområdet behöll sin relativa betydelse när det gäller anslag från strukturfonderna inom ramen för mål 1. Medan den andel som gick till infrastrukturer uppgick till knappt 30 procent under föregående programplaneringsperiod 1994–1999, kommer den att uppgå till cirka 34 procent under denna period. Ungefär hälften av anslagen till infrastrukturer avser transportnät och är kraftigt koncentrerade till sammanhållningsländerna.

4.3.2. Sammanhållningsfonden

(Se bilaga VIII för närmare uppgifter.)

Under 2000 uppgick de åtaganden som Sammanhållningsfonden gjorde i fråga om transeuropeiska transportprojekt till 1 287 miljoner euro. Detta var ungefär tre gånger mer än under 1999 och visar att verksamheten inom Sammanhållningsfonden åter tog fart under 2000.

Tabell 6: Sammanhållningsfondens finansiering av TEN-projekt per land

	Åtagandebemyndiganden fram till 1999 (miljoner euro)	Åtagandebemyndiganden under 2000 (miljoner euro)
Grekland	1 535	155
Spanien	4 606	852
Irland	748	34
Portugal	1 446	246
TOTALT	8 334	1 287

Av de 28 bidrag som beviljades under 2000 (se den detaljerade tabellen i bilaga VIII) avsåg 15 stöd till vägprojekt, 12 järnvägsprojekt (däribland ett tunnelbaneprojekt) och 1 hamninfrastruktur. Vägprojekt stod för mer än hälften av stödet från Sammanhållningsfonden till transportsektorn under perioden 1993–1999 (för närmare uppgifter se 1999 års rapport om de transeuropeiska näten), medan järnvägar dominerade klart under 2000 med tre fjärdedelar av alla åtaganden.

Tabell 7: Sammanhållningsfondens finansiering av TEN-projekt per land och transportsätt under 2000 i procent

	Vägar	Järnväg	Luftfart	Hamnar
Grekland	74	26	0	0
Spanien	15	85	0	0
Irland	52	48	0	0
Portugal	20	75	0	5
TOTALT	24	75	0	1

I Grekland var anslagen från Sammanhållningsfonden huvudsakligen inriktade på ett fortsatt stöd (115 miljoner euro) till fullbordandet av det motorvägsnät som utgör Essenprojekt 7, "Patra-via Egnatia". Bidraget till den nya järnvägslinjen Korinth-Kiato uppgick dock till 40 miljoner euro, vilket innebär att järnvägarnas andel av de totala anslagen uppgick till mer än en fjärdedel.

I Spanien gick 85 procent av anslagen under 2000 till järnvägsnätet, och användes i sin helhet till höghastighetslinjen Madrid-Barcelona-franska gränsen. Det totala stödet uppgick till 728 miljoner euro, vilket utgjorde 57 procent av det totala stödet från Sammanhållningsfonden till de transeuropeiska transportnäten. 124 miljoner euro gick till tre vägprojekt, varav *Autovia de Levante a Francia por Aragon* fick lejonparten (60 procent).

I Irland fördelade sig anslagen i det närmaste lika mellan väg- och järnvägsnäten. Cirka 17 miljoner euro gick till utbyggnaden av steg 2 av M1 Cloghren-Lissenhall, medan 16 miljoner euro bidrog till utbyggnaden av den sydvästra järnvägskorridoren.

I Portugal användes tre fjärdedelar av 2000 års bidrag till järnvägsprojekt. Fem projekt fick stöd. Moderniseringen av Algarvelinjerna II och III stod för 68 miljoner euro. Med 64 miljoner euro åtnjöt utbyggnaden av det norra järnvägsnätet ett jämförbart stöd. Det största enskilda bidraget (52 miljoner euro) till Portugal gick till Lissabons tunnelbana för att ansluta det till det transeuropeiska transportnätet. Inom vägnätet fick IP 2, IP 3 och IP 6 stöd, där det största beloppet (20 miljoner euro) användes för att ansluta IP 3 till IP 5. Insatserna för att förbättra sjöfarten i Portugal fortsatte genom att ett bidrag på 12 miljoner euro beviljades till hamnen i Setubal för utbyggnad av en multimodal terminal.

4.4. Lån från Europeiska investeringsbanken (EIB)

(Se bilaga IX för närmare uppgifter.)

Att utveckla stora infrastrukturprojekt av gemensamt intresse, av vilka de transeuropeiska näten utgör huvuddelen, är fortfarande en av Europeiska investeringsbankens prioriteringar. Under 2000 godkände bankens styrelse lån på totalt 8 597 miljoner euro till transeuropeiska nät och projekt med anknytning till dessa nät i unionen. Finansieringskontrakt på 6 613 miljoner euro undertecknades, vilket motsvarar 22 procent av bankens verksamhet i medlemsstaterna. Dessa siffror kan jämföras med de 7 341 miljoner euro som godkändes och de kontrakt på

8 277 miljoner euro som undertecknades under 1999. Med andra ord har det skett en betydande ökning i fråga om godkända anslag (+17 %), medan de belopp som undertecknats har minskat (-20 %), vilket återspeglar en relativ avmattning av verksamheten på området transeuropeiska nät samtidigt som man planerar många nya investeringar.

Sedan 1993¹² har banken godkänt lån till transeuropeiska nät på totalt 64 057 miljoner euro och undertecknat finansieringskontrakt på sammanlagt 47 082 miljoner euro. De totala investeringskostnaderna för de aktuella projekten beräknas uppgå till 215 miljarder euro.

Europeiska investeringsbanken har aktivt bidragit till finansieringen av transeuropeiska projekt, och framför allt projekt som genomförs inom ramen för offentlig-privata partnerskap. Exempel på viktiga projekt, som också kan komma att fungera som modeller för framtida projekt, är utvecklingen av finansieringsstrukturer för att utforma, bygga, finansiera och underhålla vägar i Förenade kungariket, Finland och Portugal. Banken har också utvecklat innovativa finansiella instrument, som återfinansieringsstrukturer för att ge kommersiella finansiärer en möjlighet att ta sig ur långsiktiga investeringar på fastställda villkor. EIB främjar också erfarenhetsutbyte genom att dela med sig av sina erfarenheter av offentlig-privata partnerskap till nya initiativtagare.

Banken beviljade under 2000 lån för transeuropeiska transportnät i unionen på 6 718 miljoner euro (4 807 miljoner euro under 1999, dvs. en ökning med 40 %), vilket innebär att denna sektor hittills beviljats lån på totalt 41 252 miljoner euro¹³. Under 2000 undertecknades finansieringskontrakt på 4 010 miljoner euro (4 977 miljoner euro 1999, dvs. en minskning med 19 %), vilket innebär att den ackumulerade utlåningen uppgick till totalt 26 666 miljoner euro. Det minskade beloppet avseende undertecknade kontrakt är särskilt tydligt för större projekt (Essen), vilka minskat med 25 procent jämfört med 1999. Exempel på lån som godkändes under 2000 avser avsnitt av PBKAL-nätet i Belgien och Nederländerna, TGV Est i Frankrike och grekiska motorvägar (Atticas periferiväg (E.S.S.I.), Egnatia Central, Thessaloniki East Orbital, PATHE (Katerini)).

När det gäller länderna i Central- och Östeuropa undertecknade banken kontrakt på 979 miljoner euro för projekt som avser de elva transportkorridorer som godkänts av de alleuropeiska transportkonferenserna på Kreta och i Helsingfors.

Inom energisektorn beviljades under 2000 nya lån på 299 miljoner euro för transeuropeiska gas- och elprojekt, vilket innebär att det ackumulerade beloppet sedan 1993 uppgår till 6 353 miljoner euro. Under 2000 undertecknades kontrakt på 392 miljoner euro för elförbindelsen mellan Italien och Grekland, projektet Irish Gas Transmission i Irland och projektet Verbund Burgenland Line i Österrike. Detta kan jämföras med 174 miljoner euro 1999.

Under 2000 beviljade banken också nya lån till europeiska telenät som inte omfattas av riktlinjerna för transeuropeiska telenät på 1 580 miljoner euro, samtidigt som

¹² 1995 för transeuropeiska transportprojekt.

¹³ Sedan 1995.

kontrakt på 2 211 miljoner euro undertecknades (2 126 miljoner euro 1999). Sedan 1993 har finansieringskontrakt på totalt 15 196 miljoner euro undertecknats.

Tabell 8: Europeiska investeringsbankens lån till transeuropeiska projekt

(miljoner euro)

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

4.5. Aktivitetsgarantier från Europeiska investeringsfonden (EIF)

(Se bilaga X för närmare uppgifter)

Europeiska investeringsfondens kontrakt uppgick till totalt 1 102,4 miljoner euro, varav 807 miljoner euro avsåg garantier och 295,4 miljoner värdepapperstransaktioner.

EIF undertecknade under 2000 elva garantier för infrastrukturprojekt till ett totalt värde av 238,9 miljoner euro. Av de elva nya kontrakt som undertecknades under året avsåg fem teleprojekt, tre transportprojekt och tre energiprojekt.

Sedan EIF upprättades har garantier getts för transeuropeiska projekt i elva medlemsstater (Belgien, Frankrike, Tyskland, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien och Förenade kungariket) men även utanför EU i Ungern, Polen, Slovakien, Tjeckien och den norska delen av Nordsjön.

Tabell 9: Lånegarantier från Europeiska investeringsfonden till transeuropeiska projekt (undertecknade garantier i miljoner ecu)

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

Verksamhet som avser transeuropeiska nät utöver EIB:s verksamhet på området har förts över till EIB tillsammans med EIF:s specialistgrupp. Ett avtal om detta undertecknades med EIB den 7 december 2000. Banken kommer att få de fördelar som är förknippade med den överförda portföljen, men får även ta på sig den slutgiltiga risk som är förknippad med transaktionerna då EIF bara blir en garant på papperet.

4.6. Medlemsstaters finansiering

Unionens finansiering av transeuropeiska projekt avser oftast en liten del av den totala kostnaden, utom när det gäller några projekt i sammanhållningsländerna. Större delen av finansieringen kommer från de offentliga myndigheterna i medlemsstaterna eller, särskilt när det gäller energi- och telesektorerna, från den privata sektorn. Det är svårt att få fram exakta eller relevanta uppgifter om medlemsstaternas finansiering av transeuropeiska projekt.

4.7. Finansiering av infrastruktur i tredje land

4.7.1. Phare

Efter översynen av Phares investeringsstrategi för Centraleuropa skapades ett instrument för storskalig infrastruktur för åren 1998 och 1999. Enligt kommissionens beslut (Agenda 2000) kanaliseras från och med 2000 allt stöd från gemenskapen till transportinfrastruktur i länderna i Central- och Östeuropa genom Ispa (se nedan).

4.7.2. Cards

Den 5 december 2000 antog Europeiska unionen stödprogrammet Cards för de länder som deltar i stabiliserings- och associeringsprocessen, det vill säga Albanien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien och Jugoslavien. Den nya förordningen omfattar perioden 2000–2006 med en total budget på 4,65 miljarder euro. Den skall åtfölja och stödja demokratiska, ekonomiska och institutionella reformer i de fem berörda länderna.

En av huvudmålsättningarna med Cards är att främja regionalt samarbete. Under denna rubrik fastställs följande specifika mål: att återintegrera de länder som deltar i stabiliserings- och associeringsprocessen i Europas infrastrukturer för transport, gränskontroll och energi samt i mer övergripande europeiska strukturer såsom miljöskydd och en hållbar utveckling (ett särskilt mål som skall tas upp i det regionala strategidokumentet för Cards som Europeiska kommissionen skall utarbeta under 2001).

4.7.3. *Tacis*

Den nya förordningen om Tacis trädde i kraft den 21 januari 2000 och täcker perioden 2000–2006 med en total budget på 3 318 miljoner euro. I den nya förordningen ökas den andel av den årliga budgeten som skall anslås till finansiering av investeringar från 10 till högst 20 procent.

Gränsöverskridande samarbete, inbegripet gränsinfrastruktur, förblir ett prioriterat område för finansiering av investeringar. För att underlätta system för handel och skatteuppbörd vid gränserna fortsätter kommissionen att fästa särskild vikt vid fungerande gränsövergångar.

4.7.4. *Meda*

Utgifter från Meda-programmet för att bättre knyta länderna runt Medelhavet till unionen är för närvarande begränsade till ett fåtal genomförbarhetsstudier.

4.7.5. *Ispa*

2000 var det första året som det nya föranslutningsinstrumentet Ispa tillämpades. Ispa är skräddarsytt med Sammanhållningsfonden som förebild och syftar – vad gäller 50 procent av dess budget – till att modernisera transportnät av transeuropeiskt intresse i de tio länder i Centraleuropa som kandiderar för medlemskap i Europeiska unionen. För transportinfrastruktur beviljar Ispa 520 miljoner euro per år under perioden 2000–2006.

Inom TINA-nätet uppmärksammas särskilt de tio transeuropeiska korridorer som identifierades vid ministerkonferenserna på Kreta (1994) och i Helsingfors (1997).

Inom transportsektorn använder Ispa den bedömning av behoven av infrastruktur för transport (Transport Infrastructure Needs Assessment - TINA) som kommissionen genomfört i anslutningsländerna. På grund av skillnaden mellan de uppskattade kostnaderna för TINA-nätet – 91,6 miljarder euro fram till 2015 – och de medel som finns tillgängliga för Ispa-transport – 3,6 miljarder euro fram till 2006 – är det viktigt att Ispa inriktas på prioriteringar.

Under 2000 var den alleuropeiska transportkorridoren IV den största mottagaren i urvalsprocessen där nio projekt valts ut längs denna korridor, däribland sju järnvägsprojekt. Ispas bidrag till projekt längs denna korridor skulle uppgå till 518,3 miljoner euro av totalt 800 miljoner euro.

Man har uppnått en rimlig balans mellan väg- och järnvägsprojekt – under 2000 gick 53 procent av transportbudgeten till järnvägar och 42 procent till vägar. Man har också kontrollerat att varje transportsätt som får stöd uppfyller EU:s normer, särskilt när det gäller driftskompatibilitet, signalsystem, säkerhet och ett högsta axeltryck för lastbilar på 11,5 ton.

En viktig punkt då man valde ut Ispa-projekt under 2000 var att anpassa infrastrukturen till trafikbehov och trafikprognoser. Framför allt betraktades flaskhalsar som en prioritering. Andra viktiga punkter var att på ett adekvat sätt ta itu med miljökonsekvenser liksom fleråriga underhållsprogram.

Infrastrukturförbättringar har visat sig vara nödvändiga men inte tillräckliga för att se till att det finns effektiva transportnät i mottagarländerna. Affärstjänster av god kvalitet som är inriktade på kundernas behov, särskilt när det gäller järnvägstransporter, ansågs vara väsentliga. I detta avseende kommer man att eftersträva bättre synergieffekter mellan Ispa och Phare. Vidare måste man ta itu med flaskhalsar som inte rör själva infrastrukturen, särskilt utdragna gränsförfaranden, samtidigt som man bygger ut infrastrukturen.

Ispa kommer att ge ett betydande bidrag till näringslivet i länderna i Central- och Östeuropa, särskilt mot bakgrund av det politiska arbetet på transportområdet och behovet att förbättra anslutningarna till det transeuropeiska nätet.

I Agenda 2000 betonade kommissionen transportsektorns betydelse i Europeiska unionens föranslutningsstrategi. Länderna i Central- och Östeuropa utgör en viktig länk mellan EU, OSS-länderna och Medelhavsländerna. Regionens transportinfrastruktur utgör en viktig faktor för konkurrenskraft, ekonomisk tillväxt och sysselsättning i morgondagens EU.

Följaktligen begärde kommissionen att varje kandidatland skulle utarbeta en Ispa-strategi på transportområdet, där de beskriver hur medel från Ispa skulle användas, anger ramarna för att analysera projekt och väljer ut prioriteringar för att använda detta instrument.

De tio länderna slutförde sina strategier i maj–juni 2000 med beaktande av följande kriterier:

- En förstärkning av det transeuropeiska nätet, framför allt genom att främja de tio multimodala alleuropeiska transportkorridorer som fick stöd av den tredje alleuropeiska transportkonferensen i Helsingfors i juni 1997. Här prioriteras förbindelser som saknas och eliminering av flaskhalsar.
- Investeringar koncentreras i första till dessa korridorer och eventuellt till anknytningar till dessa korridorer.
- Respekt för jämvikten mellan olika transportsätt – det krävs en särskild insats för att stoppa järnvägarnas fortsatta tillbakagång.
- Man skall se till att investeringarna är finansiellt hållbara, särskilt när det gäller drift och underhåll av infrastrukturen, inbegripet miljö- och hälsoaspekter samt efterlevnaden av gemenskapens regelverk.
- Direktivet om bedömning av inverkan på miljön skall efterlevas, inbegripet att allmänheten skall delta.
- Man måste använda extern finansiering för förstärka effekterna av medlen från Ispa, särskilt lån från internationell finansinstitut som EIB och EBRD.

Totalt anslogs 537 miljoner euro till transportprojekt från 2000 års budget, vilket motsvarar 53 procent av de totala anslagen från Ispa (dessutom fick 39 miljöprojekt drygt 46 procent av 2000 års budget).

Tabell 10: Finansiering av transportprojekt genom Ispa under 2000

Mottagarland	Totalt (euro)	Järnvägar (euro)	Vägar (euro)	Luftfart (euro)	Övriga (euro) °	Totalt antal
Bulgarien	52 000 000	0	24 000 000	28 000 000	0	2
Tjeckien	42 135 864	31 620 130	10 051 734	0	500 000	4
Estland	12 411 126	0	11 331 126	0	1 080 000	2
Ungern	44 159 860	43 825 000	0	0	334 860	6
Lettland	20 180 328	12 700 328	7 225 000	0	255 000	5
Litauen	34 042 528	9 129 888	24 912 640	0	0	3
Polen	173 969 062	72 282 461	100 802 601	0	884 000	8
Rumänien	118 627 136	72 779 440	45 847 696	0	0	3
Slovakien	30 853 200	30 853 200	0	0	0	1
Slovenien	8 280 000	7 500 000	0	0	780 000	2
TOTALT	536 659 104	280 690 447	224 170 797	28 000 000	3 833 860	36

° inbegriper program som främst handlar om tekniskt bistånd.

Tabell 11: Transportsektorn: projekt per TINA-korridor (som finansierats under 2000)

Korridor	Antal projekt	Ispa-medel i euro	Procent av 2000 års transportbudget
Korridor 1	4	27 819 326	5,18
Korridor 2	2	72 282 461	13,47
Korridor 3	2	78 431 376	14,61
Korridor 4	9	163 193 570	30,41
Korridor 4-5	1	94 860	,02
Korridor 5	1	12 331 000	2,30
Korridor 5 10	2	8 280 000	1,54
Korridor 5A	1	30 853 200	5,75
Korridor 6	1	10 051 734	1,87
Korridor 9	1	34 747 696	6,47
Korridor 9B	3	24 779 328	4,62
Korridor E-W	3	12 955 328	2,41
Ej knutet till en viss korridor	7	60 875 225	11,34
TOTALT	37	536 695 104	

* Av flera skäl kanske ett projekt inte drivs inom ett område som rör en viss TINA-korridor. Om projektet utgör tekniskt bistånd till projektförvaltning kommer det till exempel inte att räknas till en viss TINA-korridor.

5. FINANSIERING AV TRANSEUROPEISKA NÄT: ANDRA FRÅGOR

5.1. Förordningen om finansiellt stöd till de transeuropeiska näten - inrättande av ett flerårigt vägledande program för transeuropeiska transportnät (2001–2006)

Som en del av paketet Agenda 2000 enades Europaparlamentet och rådet i juni 1999 om att ändra förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Såsom rapporterades i 1999 års rapport fastställdes en finansieringsram för perioden 2000–2006 på 4 600 miljoner euro för samtliga tre transeuropeiska sektorer. Av denna summa kommer cirka 4 170 miljoner euro att anslås till transportprojekt, 155 miljoner euro till energiprojekt och 275 miljoner euro till teleprojekt.

Syftet med att inrätta en flerårigt vägledande program för transeuropeiska transportnät under perioden 2000–2006 enligt den ändrade förordningen var att särskilt beakta de stora transportprojektens finansieringsbehov. Utöver att ge fortsatt stöd till de prioriterade "Essenprojekten" syftade det också till att stödja utvecklingsprojekt för att eliminera flaskhalsar liksom gränsöverskridande projekt tillsammans med förslag på intelligenta transportsystem (ITS) för vägar, järnvägar och luftfart. Galileo-projektet är ett viktigt inslag i programmet. Vid översynen av riktlinjerna för transeuropeiska transportnät och utarbetandet av det fleråriga vägledande programmet ledde Europeiska kommissionens och den (nationella) expertgruppen för vägtrafikstyrnings gemensamma arbete till att man identifierade åtta tillämpningsområden som lämpade sig för att bygga ut ITS på det transeuropeiska vägnätet i de 15 medlemsstaterna.

Efter en dialog mellan kommissionen och medlemsstaterna där man bestämde de grundläggande delarna i det fleråriga vägledande programmet för transeuropeiska transportnät, såsom dess struktur, flexibla arrangemang och förvaltningsvillkor, lanserades i september 2000 en ansökningsomgång som ledde till 200 ansökningar på totalt 7 miljarder euro.

Det totala belopp – 2 781 miljoner euro – som de finansiella kommittéerna för transeuropeiska transportnät har föreslagit skall avsättas inom ramen för det fleråriga vägledande programmet 2001–2006 var ett resultat av bedömningen av inlämnade ansökningar och motsvarade cirka två tredjedelar av det totala tillgängliga beloppet under perioden. Detta uttrycker kommittéernas önskan att ha en tillräcklig marginal för årliga anslag utöver programmet och för att kunna inbegripa nya transportprioriteringar i samband med den översyn av programmet som planeras 2003.

6. MEDDELANDEN, UTVÄRDERING, FINANSIELL KONTROLL

6.1. Meddelanden

6.1.1. Kommissionens meddelande om utvecklingen av Euro-ISDN

Den 8 maj 2000 och enligt artikel 10 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 2717/95/EC av den 9 november 1995 offentliggjorde kommissionen ett meddelande och lade fram detta för Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén¹⁴. Detta inbegrep en övergripande utvärdering av en rad riktlinjer för att utveckla Euro-ISDN (Integrated Services Digital Network – tjänsteintegrerat digitalt nät) till ett transeuropeiskt nät (TEN-ISDN).

6.2. Utvärdering

I enlighet med sitt program "SEM (Sund och effektiv finansförvaltning) 2000" ger kommissionen hög prioritet åt att utvärdera sina åtgärder.

¹⁴ KOM(2000) 267 slutlig, 8.5.2000.

6.2.1. Telekommunikationer

Totalt granskades 33 projekt den 7 maj och den 26 oktober 2000 (se bilaga III). Granskarnas allmänna rekommendationer gick ut på att man skulle betona stöd till projekt för att utveckla affärsplaner och i lämpliga fall organisera fler granskningar på plats (revisionsrätten rekommenderade samma sak i sin särskilda rapport).

Bedömningen av teleturismprojekt

Teleturismprojekten utgörs av 15 projekt som medfinansieras genom budgeten för transeuropeiska telenät efter ett gemensamt initiativ som GD Informationssamhället och GD Regionalpolitik tog 1997. Syftet med projekten är att förbättra kvaliteten på lokal turistinformation och på information om små och medelstora företag genom att skapa en kritisk massa av kompatibel och tillförlitlig information.

I april 2000 gjordes en teknisk bedömning av 13¹⁵ av dessa projekt med hjälp av externa experter (se bilaga III). Den övergripande slutsatsen var att dessa projekt bidrog avsevärt till en pilotåtgärd för eEurope där man integrerar åtgärder på lokal nivå med åtgärder på EU-nivå samtidigt som man respekterar subsidiaritetsprincipen.

Halvtidsutvärdering av programmet för transeuropeiska telenät

Enligt kraven i artikel 14 i beslutet om riktlinjer och kraven i initiativet SEM 2000 om en systematisk utvärdering av EU:s program genomförde kommissionen en halvtidsutvärdering av programmet för transeuropeiska telenät. Efter att kommittén för riktlinjer vid sitt sammanträde den 15–16 juli 1999 yttrat sig positivt om förslagen till referensvillkor offentliggjorde kommissionen ett förhandsmeddelande i EGT¹⁶. I början av 2000 anlidade kommissionen externa experter genom normala öppna anbudsförfaranden. Dessutom inrättade kommissionen en ledningsgrupp med företrädare för berörda parter för att vägleda experterna i deras arbete och garantera deras oberoende.

Den anlidade konsulten presenterade sina slutsatser och rekommendationer för kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska telenät och kommittén för riktlinjer vid deras sammanträde den 12 december 2000 (se 3.2.2 ovan). Den fullständiga rapporten finns på webbplatsen för transeuropeiska telenät: www.ispo.cec.be/tentelecom. De viktigaste slutsatserna i denna oberoende utvärdering sammanfattas nedan.

Halvtidsutvärderingen av åtgärden för transeuropeiska telenät visar att det är ett relevant program som lämpar sig för att utnyttja möjligheterna att utveckla en nisch där det kan skapa ett mervärde. Det är strategisk förlagt med en relevant uppgift att föra transeuropeiska högriskprojekt och resultatet av forskningsprojekt framåt och tillämpa dem i praktiken med en omfattande medverkan av små och medelstora företag. Programmets relativt blygsamma storlek är ingen nackdel. Det ger snarare de transeuropeiska telenäten manöverutrymme i den rörliga telekommunikationsvärlden

¹⁵Det totala antalet projekt inom ramen för detta initiativ som finansierades genom budgeten för transeuropeiska telenät var från början 15. Projektet för Brandenburg, Tyskland, avslutades dock före bedömningen då det på grund av interna problem inte kunde uppfylla kontraktsvillkoren, medan projektet Corsica on-line bedömdes redan i maj 1999.

¹⁶ EGT S 230, 26.11.1999.

och möjlighet att stödja strategin för eEurope. Med tanke på den stora risk som är förknippad med projekten tyder de preliminära resultaten och projektdeltagarnas förväntningar på att många projekt har en stor praktisk potential efter att den projektfas som finansieras genom budgeten för transeuropeiska telenät har slutförts.

Man bör dock koncentrera verksamheten om programmet för transeuropeiska telenät skall kunna uppnå sina potentiella effekter. Åtgärden omfattar alltför många områden, vilket innebär en risk att verksamheten splittras. Dessutom bör projektens effektivitet förbättras, särskilt när det gäller att utarbeta affärs- och investeringsplaner, fördela medel till specifika delar av ett visst projekt samt förstärka projektens transeuropeiska dimension ytterligare.

6.2.2. *Transport*

Förvaltningen av transeuropeiska transportprojekt är integrerad i de politiska enheter som ansvarar för sektorn. På så sätt säkras man en nära samordning med och bidrag till gemenskapens politik. Urval och utvärdering påverkas kraftigt av dessa faktorer. Till exempel genomförs efterhandsutvärderingar – utöver ansökningsförfarandet där alla projekt bedöms enligt traditionella kriterier – av alla ITS-projekt (vägtrafikstyrning) som finansieras genom budgeten för transeuropeiska transportnät för att bedöma om de är förenliga med de ursprungliga målen. Under 2000 utvärderade kommissionen sju projekt med extern hjälp, och för två av projekten (Serti och Viking) gjordes detaljerade granskningar på plats (Frankrike och Finland).

7. **YTTRE FÖRBINDELSER**

7.1. **Energi**

De yttre förbindelsernas huvudbetoning läggs vad gäller energinät på införandet av konkurrens på och regler för el- och naturgasmarknaderna i berörda tredje länder.

Detta gäller särskilt kandidatländerna, som förbereder sig för att anta och genomföra gemenskapens regelverk på detta område, men även andra tredje länder måste agera på samma sätt.

Man anser i själva verket att en öppning av och skapandet av spelregler för energimarknaderna är ett villkor för att få lönsamma investeringar i energinät på de nya konkurrensutsatta energimarknaderna i Europa.

Utveckling och restaurering av energinät är av stor betydelse för energiförsörjningen inte bara inom den nuvarande Europeiska unionen, som kommer att förbli kraftigt beroende av externa resurser, särskilt när det gäller olja och naturgas, utan även inom den framtida utvidgade unionen. I detta avseende kommer Europeiska unionens beroende inte att ändras substantiellt efter utvidgningen. Det är också viktigt med energinät som är adekvat sammankopplade med tanke på kandidatländernas faktiska delaktighet på den framtida inre elmarknaden.

I riktlinjerna för transeuropeiska energinät anges redan gas- och elprojekt som kandidatländerna deltar i. Transeuropeiska energiprojekt som rör kandidatländerna fortsatte att få finansiellt stöd från gemenskapen genom programmet för transeuropeiska energinät, men även genom Phare.

När det gäller sydöstra Europa, särskilt västra Balkan, antog man vid den regionala finansieringskonferens som hölls i Bryssel den 29–30 mars 2000 ett **snabbstartpaket** som utformats av Europeiska investeringsbanken (EIB), och som främst är inriktat på infrastruktur, inbegripet flera projekt inom energisektorn.

Inom ramen för **snabbstartpaketet** har kommissionen godtagit att utarbeta ett program för regionala infrastrukturstudier som skall inledas 2001. Europeiska kommissionen utsågs också att under 2001 utarbeta en strategi för transport- och energiinfrastrukturer i Sydösteuropa med inriktning på de fem länder som deltar i stabiliserings- och associeringsprocessen.

7.2. **Telekommunikationer**

Teleinfrastrukturen och de därmed förknippade nya tjänsterna och tillämpningarna är centrala faktorer för den samhällsekonomiska utvecklingen och för att integrera EU:s grannländer med EU:s medlemsstater. Genom denna infrastruktur och dessa tjänster kan länderna i Central- och Östeuropa och i Medelhavsområdet modernisera sin ekonomi, och deras framtidsutsikter kan förbättras.

För att säkra den kommersiella finansieringen av utvecklingen på teleområdet måste det finnas ett rättvist och stabilt regelverk för sektorn. Operatörerna måste dessutom vara välorganiserade, näringslivsklimatet måste vara attraktivt och det måste utarbetas noggranna investeringsförslag. Ett villkor för att telesektorn skall utvecklas på ett bra sätt är i samtliga fall att regeringarna följer en lämplig strategi för avreglering och lagstiftning.

Den första åtgärden som EU bör vidta är därför att främja de institutionella förändringar som krävs för att övervaka sektorn och förstärka regelverket. Det finns dessutom stort utrymme för att förbereda spridningen av nya teletillämpningar och teletjänster som är av stort värde för samhälle och näringsliv utifrån de erfarenheter som gjorts genom programmet för transeuropeiska telenät i gemenskapen och genom Eumedis-initiativet inom ramen för Meda-programmet.

Dessutom ser kommissionen till att EIB:s och EBRD:s investeringar så långt som möjligt åtföljs av lämpliga reformer av lagstiftningen. Detta har skett genom att kommissionen och EBRD utformat en gemensam avsiktsförklaring där parterna uppger att man på förhand skall samråda med varandra om alla investeringar inom telesektorn. Samma normer gäller EIB:s investeringar, som samtliga måste godkännas av kommissionen. Kommissionen har kontakter med andra internationella finansinstitut, särskilt Världsbanken, för att nå samma mål. Tekniskt bistånd från gemenskapsprogram såsom Phare, Tacis och Meda kan användas för att få råd om reformer på lagstiftningsområdet.

7.3. **Transport**

Utöver arbetet i fråga om flygplatser genom TINA, Phare, Tacis och Cards har man med framgång använt medel för att identifiera svaga punkter i flygledningssystemen i dessa länder och hjälpa dem att planera framåt. Genom Cards har man stött tillfälliga åtgärder på området flygledning, särskilt för Bosnien och Hercegovina. Denna verksamhet ökar intresset för EIB och EBRD, och de undersöker möjligheter på området. Man bör bevara det arbetstempo som uppnåtts på detta sätt.

En framgångsrik integrering av kandidatländerna i en utvidgad union kräver inte bara att dessa länder antar gemenskapens regelverk, utan också att de anpassar sina transportinfrastrukturer till de samhällsekonomiska och miljömässiga mål som är förknippade med den nödvändiga utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet. Samtidigt som den övergripande strategi och de politiska prioriteringar som är förknippade med utbyggnaden av infrastrukturen i dessa länder upprätthölls och förstärktes, kännetecknades år 2000 av en markant förändring av EU:s finansiella instrument, där Ispa ersatte Phare – särskilt vad gäller den del som avser storskalig infrastruktur – som den viktigaste källan för EU-stöd till investeringar i transportinfrastruktur.

Följaktligen började man förra året inom transportområdet att koncentrera Phare på tekniskt bistånd till ett effektivt genomförandet av gemenskapens regelverk och motsvarande institutionell uppbyggnad samt visst begränsat stöd inom ramen för nationella program och program för gränsöverskridande samarbete när det gäller att bygga ut regionala eller lokala transportinfrastrukturer som inte kan få stöd genom Ispa.

Många kandidatländer håller antingen på att börja följa eller har i sin lagstiftning redan infört och börjat tillämpa de viktigaste principerna och målen för riktlinjerna för transeuropeiska nät när det gäller beslut om investeringar i transportprojekt.

I sydöstra Europa (västra Balkan) stöder EU utbyggnaden av de alleuropeiska transportkorridorer (järnvägar, vägar, vatten) som fastställdes av den alleuropeiska transportkonferensen i Helsingfors 1997, och som förbinder det transeuropeiska transportnätet med länderna i Central-, Öst- och Sydösteuropa och vidare. Korridorerna IV, V, VII, VIII och X är särskilt viktiga för länderna i sydöstra Europa. Europeiska unionen hjälper berörda länder att utveckla sin transportinfrastruktur i syfte att förbättra korridorerna och de nät som ansluter till dessa.

Det **snabbstartpaket** som godkändes av den regionala finansieringskonferensen för sydöstra Europa är framför allt inriktat på infrastruktur, särskilt utbyggnaden av vägnäten, och står för 71 procent av det totala infrastrukturpaketet.

8. ÖVRIG EU-POLITIK SOM BERÖR DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

8.1. Miljö

Den strategi som valts för att finansiera transeuropeiska projekt under 2000 grundade sig på antagandet att det skulle finnas tillräcklig information för att säkra att de är förenliga med gemenskapens miljölagstiftning. På grund av detta ändrades standardansökningen för transeuropeiska projekt i december 1999 för att inbegripa en särskild deklaration från den myndighet som ansvarar för att övervaka Natura 2000-platser i bilagan om miljölagstiftning. Denna ändring utformades för att underlätta interna förfaranden i medlemsstaterna och på så sätt se till att transeuropeiska projekt är förenliga med Natura 2000, särskilt med kraven på platsskydd enligt artikel 6 i direktivet om livsmiljö.

8.2. Forskning och utveckling

Under Europeiska gemenskapens fjärde ramprogram för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1994–1998) har flera särskilda program omfattat

verksamhet som bidrar till utformningen och genomförandet av politiken på området transeuropeiska transportnät. I dessa projekt tar man upp frågor som stöd till beslutsfattande om infrastrukturprojekt, metoder för att bygga transportobservatorier samt bedömning av samhällsekonomiska och miljömässiga aspekter på politiken på området transeuropeiska nät. Dessutom har man använt många pilotfall för att tillämpa resultat och rekommendationer från forskningsprojekten. De flesta av projekten har redan avslutats, och sammanfattningar och resultat från dessa finns antingen på den särskilda webbplatsen <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html> eller på projektens egna webbplatser, som har länkar till den förstnämnda. Dessa resultat har också bidragit till översynen av gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av transportnätet och till översynen av den nya gemensamma transportpolitiken såsom den framgår i vitboken.

Under Femte ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1998–2002) har redan åtskilliga projekt påbörjats inom nyckelåtgärderna hållbara system för rörlighet och intermodalitet, landtransport och marinteknik, luftfart, effektiva energisystem, tjänster till medborgarna och satellitnavigering (Galileo). Bedömningen av politiken på området transeuropeiska transportnät, den förbättrade infrastrukturen, utveckling och förbättring av kvantitativa verktyg för att stödja beslutsfattande (transportinformationssystem, modeller, nätverk mellan flygplatsobservatorier) samt inrättandet av diskussionsgrupper för att ta upp frågor som är relevanta för politik och projekt på området transeuropeiska transportnät (Alp-Net, Think-Up, Expedite) har identifierats som nyckelmål inom området samhällsekonomisk forskning.

Inom Scenes-projektet har man utvecklat en prognosmodell på transportområdet. Modellen är nätbaserad och har en detaljerad beskrivning av det transeuropeiska transportnätet. Den täcker alla 15 EU-länder och inbegriper även anslutningsländerna. Scenariot "oförändrade villkor" ("business as usual") tyder på att persontrafiken kommer att öka med 1,3 procent per år och godstrafiken med 2,5 procent per år i en utvidgad Europeisk union fram till 2010. Den internationella persontrafiken mellan EU och anslutningsländerna förväntas öka med hela 3,6 procent per år. Samtidigt som den inrikes godstrafiken på vägarna förväntas växa med måttliga 1,1 procent per år, förväntas den internationella godstrafiken på vägarna öka med hela 2,9 procent per år inom EU och med upp till 3,9 procent per år när det gäller handeln mellan anslutningsländerna och EU. Scenes-modellen håller nu på att byggas ut för att kopplas till nationella transportmodeller och transportprognoser (Expedite och Think-Up) och för att göra det möjligt att bedöma de transeuropeiska nätens och annan transportpolitik (Tipmac) makroekonomiska effekter, det vill säga exempelvis på BNP och sysselsättning.

För att se att om det är genomförbart att införa transportinformationssystem och på så sätt stödja beslutsprocessen har man beslutat att inom det fjärde ramprogrammet lansera en praktisk försökstillämpning, "pilotprojektet för ett alpint transportinformationssystem (ATIS)". Även om denna undersökning bara gällde en begränsad del av Alperna fick man ta itu med heta politiska frågor av stort intresse för gemenskapen. Det främsta resultatet var att man lyckades sammanställa handels- och transportstatistik från olika källor för pilotprojektet, där man gick genom följande steg: *a) regionalisering (NUTS2-nivå) av handelsflödena mellan länderna per transportsätt och varugrupp, b) tillämpning på handelsflödena av de viktigare strukturerna för att organisera transporter, c) tillämpningen på handelsflödena av de särskilda strukturerna för att organisera transporter genom Alperna, d)*

fördelning av handelsflödena mellan olika vägar genom Alperna för samtliga strukturer för att organisera transporter och e) bedömning av konsekvenser för transportpolitiken i Alperna (t.ex. prissättning, kombitransporter).

Det arbete som gjordes genom detta pilotprojekt resulterade i att man skapade ett potentiellt användbart politiskt verktyg som visade sig kunna stödja beslut om utbyggnaden av infrastrukturer (t.ex. Brenner-korridoren när det gäller transeuropeiska transportnät). Möjligheterna att utvidga och tillämpa ATIS-systemet kommer att diskuteras inom temanätverket Alp-Net inom Femte ramprogrammet.

De viktigaste resultaten av Maestro är Maestro-riktlinjerna. Huvudsyftet med dessa riktlinjer är att stödja beslutsprocessen vad gäller urval, utformning och utvärdering av pilot- och demonstrationsprojekt på transportområdet i Europa. Maestro-riktlinjerna överbrygger klyftan mellan olika beslutsinstanser och utvärderingsfaser i ett pilot- och demonstrationsprojekt. De anses utgöra de första riktlinjerna som är praktiskt tillämpliga genom hela livscykeln hos ett pilot- och demonstrationsprojekt. Riktlinjerna är utformade för att kunna användas av en rad olika slutanvändare. Inom riktlinjerna identifieras fyra nyckelgrupper, som återspeglar den roll som användaren har i pilot- och demonstrationsprojektet samt den typ av information som denne behöver för att kunna uppfylla sin roll på ett effektivare sätt. Förutom att rikta sig till specifika användare syftar riktlinjerna också till att läsas ur ett mer allmänt perspektiv.

I riktlinjerna delar man in processen att genomföra pilot- och demonstrationsprojekt i följande tre delar:

1. **Innan projektet inleds:** Då användarna definierar sina specifika transportproblem och beslutar huruvida ett pilot- och demonstrationsprojekt är det lämpligaste sättet att lösa problemet.
2. **Under projektet:** Då användarna tillämpar Maestro-metoden för att ta itu med de frågor som är förknippade med att utforma och genomföra projektet.
3. **Efter projektet:** Då användarna överväger hur de bäst kan använda resultaten från projektet och huruvida de skall gå vidare till ett fullskaligt genomförande.

Programmet informationssamhällets teknik (IST) genomfördes inom fjärde och femte ramprogrammen. Under 2000 skedde flera genombrott i gemenskapens politik, där initiativet eEurope kom att utgöra en drivkraft mot ett informationssamhälle och där det europeiska forskningsområdet ger en vägledning om de framtida ramarna. IST-programmet har visat sig passa dessa politikområden väl. En kvalitetsbedömning som gjorts av IST-programmet visar att denna forskning redan gett konkreta bidrag till och haft effekter på dessa politikområden. Vissa framsteg och resultat sammanfattas nedan per huvudområde.

8.2.1. System och tjänster till medborgarna (nyckelåtgärd 1)

Programmet för telematiktillämpningar fortsätter att generera goda resultat.

- Inom sjukvårdssektorn har man utformat rörliga full fungerande distansläkarstationer och en standardiserad europeisk onlinedatabas för organtransplantationer (Teleinvivo och Retransplant). Inom området personer med särskilda behov har

man utvecklat särskilda gränssnitt för att äldre personer och personer med funktionshinder i högre grad skall kunna använda mobiltelefoni och Internet (MORE och WAI). Man har också gjort framsteg i utvecklingen av sofistikerade automatiska rullstolar (Transwheel).

- Samordnade, digitala och flerspråkiga plattformar för offentlig förvaltning, som utgör nya modeller för att tillhandahålla tjänster, har demonstrerats i städer och regioner i hela Europa (CITIES, NET FOR NETS med fler).
- Lyckade projekt på miljöområdet har gått ut på att demonstrera en exakt och storskalig övervakning av vattenkvalitet i realtid, lämna europatäckande miljödata till medborgarna och förvalta kustområden (INION, IRENIE, THESIS).

Inom området transport och turism har man med framgång slutfört projekt som gäller multimodal trafikinformation, integrerad vägtrafikstyrning, standardiserade elektroniska system för uttag av avgifter, kommersiella produkter för det flygtelekommunikationsnät som är under utbyggnad samt demonstration av möjligheterna till integrerade turisttjänster (PROMISE, QUARTET+, KAREN, A1, EOLIA/ProATN, EU-SPIRIT).

8.2.2. *Nya arbetsmetoder och elektronisk handel (nyckelåtgärd II)*

Arbetet inom nyckelåtgärd II bygger på visionen om en global ekonomi sammankopplad i nät, där konsumenter, arbetstagare och företag obehindrat och dynamiskt kan mötas och interagera genom en infrastruktur som främjar både tillit och förtroende. Denna nyckelåtgärd syftar till att göra det möjligt för Europa att dra nytta av denna vision och därigenom stärka sina företags konkurrenskraft och sina medborgares möjligheter (i deras egenskap av arbetstagare, konsumenter och entreprenörer) samt verka för en mer hållbar ekonomi. I detta sammanhang inbegriper huvudkraven forskning kring och utveckling av strukturer och lösningar där man betonar driftskompatibilitet.

8.2.3. *Multimedieverktyg och multimedieinnehåll (nyckelåtgärd III)*

Det gjordes stora framsteg inom projekt som handlade om digitala bibliotek, förvärv av komplex kunskap och komplexa färdigheter, virtuella inläringssamfund, flerspråkighet, naturlig och multimodal interaktivitet, tvärspråklig kunskapsförvaltning samt intelligent interaktiv presentation av information. Det internationella samarbetet förstärktes ytterligare inom flertalet av de områden som omfattas av nyckelåtgärd III genom gemensamma arbetsgrupper med viktiga aktörer från USA, Ryssland och associerade länder. Enheten för tillämpningar på området kulturarv har undertecknat en avsiktsförklaring om samarbete med den amerikanska vetenskapsstiftelsens (National Science Foundation) avdelning för digitala bibliotek som omfattar samarbete inom området digitala bibliotek. Liknade samarbete sker sedan 1999 med stiftelsens avdelning för intelligenta system och dess enhet för mänsklig språkteknik. Nyckelåtgärd III bidrar till EU:s utbildnings- och kulturpolitik (se "elearning - Att planera morgondagens utbildning", Sokrates, Leonardo, Media-programmen och Kultur 2000), till handlingsplanen eEurope (50 procent av pågående projekt inom nyckelåtgärd III bidrar redan till eEurope, särskilt till de åtgärdsområden som rör en kunskapsbaserad ekonomi och digitalt innehåll) samt till uppföljningsprogrammen till Info 2000 och MLIS. Verksamheten för att öka medvetenheten och sprida information har hittills varit begränsad till att bygga upp

en hållbar verksamhet på Internet och ett aktivt deltagande i viktiga internationella evenemang (t.ex. bokmässan i Frankfurt och Milia 2000), men förväntas intensifieras under 2001.

8.2.4. Viktiga tekniker och infrastrukturer (nyckelåtgärd IV)

Inom ramen för denna nyckelåtgärd stöds projekt som handlar om följande:

- Arbete kring markbaserade trådlösa och integrerade *satellitnät*. System och tjänster förutsätter ofta samtrafik mellan markbaserade nät och satellitsystem.
- Databehandling, kommunikationer och *samtrafikerande* programmerbara virtuella privata nätverk (VPN), kommunikationsmöjligheter via Internet, interaktiva portar, nätverksförvaltning och fast/mobil konvergens samt centrala nätverk.
- *Programvara, system och tjänster* med särskild fokus på utveckling av distribuerad programvara och slutanvändartjänster. Man uppmärksammar särskilt fria/öppna programvarukällor.
- *Simulering* med fokus på realtidsteknik och storskalig teknik, och *visualisering och gränssnitt* som överbryggar klyftan mellan den reella och den virtuella världen, samt på driftskompatibilitet mellan audiovisuella tjänster i olika nätverk och mellan olika metadatasystem.
- Arbete inom områdena *mobila och personliga kommunikationer och system* för att uppnå målet att integrera olika tekniker för tillgång till radiokommunikationer och nät som bidrar den långsiktiga utvecklingen av den fjärde generationens trådlösa system och till behovet att vidareutveckla system och nät med programvara som kan omkonfigureras.

8.2.5. Forskningsnätverk

Detta åtgärdsområde har följande två mål:

- Att uppgradera Europas stomnät för kommunikation mellan forskningsinstitut till en kapacitet i storleksordningen gigabit per sekund. Utbyggnaden av nätet GEANT utgör en viktig milstolpe i genomförandet av handlingsplanen eEurope 2000.
- Att underlätta avancerade nätbaserade tillämpningar genom provning, validering och demonstration av nya tekniker och tjänster i realtidsmiljö. Detta uppnås genom elva projekt som inleddes under 2000. De viktigare områden som tas upp är optiska kommunikationer med en kapacitet i storleksordningen terabit (ATRIUM), nästa generations nät (NGN Lab), teknik för tillträde (TORRENT och MOICANE), QoS (SEQUIN), IPv6 (LONG, 6WINIT), nätteknik och nättillämpningar (EUROGRID, DATGRID och DAMIEN) samt virtuella samfund (SCHOLNET och MOICANE).

Närmare uppgifter om projekt inom IST-programmet finns på:
<http://www.cordis.lu/ist/>

9. SLUTSATSER

Slutsatser

I årsrapporten om transeuropeiska nät för år 2000 redogörs det i detalj för hur dessa nät har utvecklats, och vilka stöd som betalats från olika gemenskapskällor. Bakom den relativt ljusa bild som uppstår om man ser på saken ur budgetsynpunkt har kommissionen upptäckt en rad svagheter och luckor, inte minst vad gäller genomförandet av det transeuropeiska transportnätet. Dessa svagheter bör få ökad uppmärksamhet under de kommande åren.

När det gäller de transeuropeiska transportnäten är ett av de senaste årens största problem att godstransporten på väg ökar kraftigt, samtidigt som de andra transportsättens andelar (särskilt järnvägens) minskar dramatiskt. Detta leder till en allt större obalans mellan transportsätten. Den tunga lastbils- och personbilstrafiken medför svåra trafikstockningar inte bara på det transeuropeiska huvudvägnätet, utan också på regionala vägnät och i tätorter, och har allvarliga effekter på miljön och på miljontals européers dagliga liv.

Trots stora investeringar i järnvägsnätet, främst finansierade av medlemsstaterna, ofta med hjälp av gemenskapsfonder, har kraftiga förseningar uppdagats i genomförandet av bland annat stora gränsöverskridande projekt. Utgående från dagens genomförandetakt kommer många av de stora projekt som ingår i 1996 års riktlinjer för de transeuropeiska transportnäten inte att bli färdiga till det planerade slutdatumet 2010. Sannolikt kommer det att ta minst 15 år innan alla särskilda projekt som identifierats i bilaga III till dessa riktlinjer har färdigställts. Bland dessa projekt är det förbindelserna över Alperna (Lyon-Torino och Brenner) som verkar bli mest försenade. Förseningarna beror dels på att det är svårare att planera, samordna och finansiera transeuropeiska, gränsöverskridande infrastrukturprojekt, men också på att det politiska intresset för sådana projekt är mindre än för rent nationella projekt.

I dag har järnvägsnätet en begränsad kapacitet att ta emot en ökning av transeuropeiska trafikflöden. Därigenom blir järnvägen mindre attraktiv för godstrafik. Flaskhalsar på järnvägssträckorna påverkar ungefär en tiondel av det transeuropeiska transportnätet. Situationen är problematisk i transitkorridorerna mellan norra och södra Europa, i Alperna, men också i Pyrenéerna, eftersom de spanska och franska näten har olika spårvidd. Järnvägsknutpunkter där flera olika transportsätt möts påverkas också kraftigt av flaskhalsar, och utgör därmed ett av de största hindren för utvecklingen av godstrafik på järnväg. Inom en snar framtid kan utvidgningen av unionen leda till att korridorerna mellan öst och väst också påverkas av trafikstockningar, eftersom handeln mellan gemenskapen och kandidatländerna förväntas öka kraftigt.

För att kunna ta itu med dessa problem och möta de utmaningar som vi står inför på transportområdet under de kommande åren har kommissionen identifierat utvecklingen av järnvägen och finansieringen av järnvägsinfrastruktur som en av sina huvudprioriteringar. Sedan förordningen om finansieringen av de transeuropeiska näten antogs i mitten av 1990-talet har järnvägarna prioriterats i den budget som anslagits för de transeuropeiska transportnäten. Under år 2000 gick ungefär två tredjedelar av de tillgängliga medlen till järnvägsprojekt, och detta överensstämmer till fullo med Europaparlamentets rekommendationer. I järnvägsprojekten ingår

också stöd till trafikstyrningsprojekt, eftersom detta är ett område där det krävs omfattande förbättringar om ett driftskompatibelt järnvägsnät skall kunna upprättas.

Däremot har man inte prioriterat järnvägen på samma sätt inom andra gemenskapsfonder (bland annat strukturfonderna), trots att gemenskapen sedan tidigt 1990-tal tydligt inriktat sin politik på en hållbarare rörlighet.

Det transeuropeiska vägnätet är överbelastat, men situationen kommer inte att förbättras i någon större utsträckning av att man bygger fler transeuropeiska vägar med stor kapacitet (avsett från sådana som behövs för att ansluta avlägsna randområden i inlandet). Sådana utbyggnadsprojekt är en sista utväg som inom kort bara leder till ytterligare stockningar. Den verkliga utmaningen är att flytta över tillväxten av långdistanstrafik från vägen till andra, mer miljövänliga transportsätt som järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart. En sådan omfördelning på andra transportsätt tycks vara den enda fungerande lösningen på längre sikt. Den förutsätter att befintliga kapaciteter (som är mycket omfattande bland annat när det gäller inre vattenvägar och sjötransport) utnyttjas bättre, att luckor i näten sluts och att effektivare intermodalitet utvecklas.

Även om sådana frågor förblir medlemsstaternas ansvarsområde krävs bättre samordning inom planering och finansiering, så att gemenskapens stöd kan inriktas på miljövänligare transportsätt i de stora transeuropeiska korridorerna (varvid den kommande utvidgningen måste beaktas) och koncentreras till ett begränsat antal projekt, till exempel sådana med låg ekonomisk lönsamhet men stort mervärde för unionen.

Det är därför uppenbart att både riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten, som avgör vilka projekt som kan finansieras av gemenskapen och hur gemenskapsstödet förvaltas, och hanteringen av gemenskapens ekonomiska stöd måste utvecklas. Europaparlamentets och rådets pågående översyn av riktlinjerna bör syfta till att man identifierar ett mindre antal stora projekt som de särskilda projekt (de 14 s.k. "Essenprojekten" som ingår i bilagan till de nuvarande riktlinjerna) eller tematiska prioriteringar som utsetts för att främja en hållbar utveckling av de viktigaste transeuropeiska korridorerna. Det är också viktigt att se till att de berörda myndigheterna engagerar sig i större utsträckning. Ett steg i denna riktning är att en första ändring av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten kommer att antas i slutet av 2002.

En ny förordning om finansiering av transeuropeiska nät med budgeten för de transeuropeiska transportnäten trädde i kraft 1999. I den förordningen införs ett nytt ekonomiskt förvaltningsinstrument för transeuropeiska nätverksprojekt: de fleråriga vägledande programmen. Med hjälp av dessa skall upp till 75 % av budgetmedlen (4,17 miljarder euro för perioden 2000-2006) koncentreras på särskilda prioriteringar. Dessa omfattar de särskilda projekten (de 14 Essenprojekten), men också andra prioriterade projekt som tillför ett stort mervärde för gemenskapen, till exempel "järnvägsflaskhalsar", gränsöverskridande förbindelser eller intelligenta transportsystem.

Under de kommande åren kan ytterligare projektgrupper läggas till denna lista. Säkerhet (för alla trafikslag) och driftskompatibilitet bör höra till de nya prioriteringarna. Dessutom bör man i större utsträckning prioritera utbyggnaden av ett särskilt järnvägsnät för godstrafik. Järnvägens godsinfrastruktur har alltid varit

mindre prioriterad än passagerartrafiken, vilket har lett till att järnvägen är mycket konkurrenskraftig i förhållande till vägtrafik eller flyg när det gäller passagerartrafik (inte minst höghastighetståg), men presterar dåligt och förlorar marknadsandelar inom godssektorn. De fleråriga vägledande programmen ger projektutvecklare säkerhet att det kommer att finnas medel att tillgå under flera år, men på vissa, klara villkor. Den 18 december 2000 antogs ett rambeslut som tydligare skall visa vilka medel som finns att tillgå mellan 2000 och 2006, och garantera fortsatt samfinansiering under en längre period (hittills har detta inte varit fallet, eftersom beslut om stöd fattades från år till år). Detta nya ekonomiska redskap är mycket viktigt, särskilt för stora infrastrukturprojekt.

Här kan det finnas anledning att ta upp frågan om stödnivån. Enligt förordning 2236/95, ändrad genom förordning 1655/99, kan stödet uppgå till 50 % av de sammanlagda kostnaderna för undersökningar och till 10 % för arbeten. Trots att kommissionens stöd verkat som en katalysator har erfarenheten visat att den nuvarande stödnivån inte är tillräckligt attraktiv för att vissa projekt (främst gränsöverskridande) skall kunna främjas och dra till sig privatkapital från exempelvis offentlig-privata partnerskap, även om trafikprognoserna är lovande. En ökning av gemenskapens maximala stödnivå, som inte beslutades i den nya finansieringsförordningen, vore därför särskilt viktig och bör tas upp inom en snar framtid.

Den viktigaste frågan när det gäller utbyggnaden av ett konkurrenskraftigare järnvägsnät är fortfarande finansieringen. Men man får inte heller glömma bort utnyttjandet av andra trafikslag som har stor tillgänglig kapacitet – inre vattenvägar och närsjöfart, exempelvis – men kräver investeringar för att förbättra driftskompatibiliteten med landtransporter. Dessa trafikslag förtjänar förmodligen större uppmärksamhet, både från medlemsstaternas och från kommissionens sida.

Gemenskapsmedlen (både i form av stöd och lån) är långt ifrån tillräckliga för att finansiera all transeuropeisk infrastruktur som behövs. Kostnaderna för infrastrukturen kommer att uppgå till 400-450 miljarder euro bara för gemenskapen, till vilket man måste räkna ytterligare 100 miljarder för anslutningar till och inom kandidatländerna. Det blir allt svårare att finansiera stora infrastrukturprojekt uteslutande med offentliga medel (inbegripet gemenskapsmedel). Rent privat finansiering har däremot också visat sig ha sina begränsningar och drar inte till sig potentiella investerare. Alternativa lösningar som kombinerar offentliga och privata medel, med delad risk men viss garanterad säkerhet för privata investerare bör utvecklas. 1997 prövade kommissionen ett första koncept för offentlig-privata partnerskap, på inrådan av kommissionsledamoten Neil Kinnock. Men i sin nuvarande form tycks dessa partnerskap fortfarande inte vara tillräckligt attraktiva, i synnerhet inte inom transportområdet. Gemenskapsramar för ett stegvist införande av infrastrukturavgifter verkar vara ett lovande sätt att överbrygga bristen på offentliga medel och dra till sig privata investeringar, och det är därför nödvändigt att utveckla dem och införa innovativa metoder för finansiering av transportprojekt. Kommissionen kommer att lägga fram nya förslag om detta inom kort. Ett bra exempel på sådan finansiering är Öresundsbron mellan Sverige och Danmark. Den fick stöd från budgeten för de transeuropeiska transportnäten och togs i bruk i augusti 2000.

Trots att stora framsteg gjorts i fråga om utbyggnaden av de transeuropeiska transportnäten finns det ännu mycket kvar att göra. Utvecklingen av det

transeuropeiska transportnätet är en av de stora utmaningar som gemenskapen står inför, och kommer att vara en stor uppgift även under de kommande åren. Transportinfrastruktur kommer sannolikt att ligga till grund för en sammanknytning av unionen och de nya medlemsstaterna genom att ge folk möjlighet att resa och möjliggöra godstransporter och spridning av idéer över de forna gränserna. Utvecklingen av infrastrukturen är en förutsättning - men långt ifrån den enda - för att nätverket skall fungera. Infrastrukturen måste användas på bästa möjliga sätt, och servicekvaliteten måste vara hög. Detta kan endast uppnås på en integrerad och öppen transportmarknad, som är en förutsättning för att de stora investeringar som vissa transportslag (särskilt järnvägen) kräver skall ge höga socioekonomiska avkastningar. Dessutom måste transport- och nätverksstrategierna fastställas med omsorg, och samarbetet och samordningen inom gemenskapen utvecklas.

Slutligen måste även Galileo nämnas: detta projekt kommer att få stor inverkan på transportsektorn. Det är ett transnationellt projekt, och samtidigt det första systemet för satellitpositionering och -navigering som utvecklats för civila ändamål. I slutsatserna från Europeiska rådets möten i Köln, Feira och Nice betonas hur viktigt Galileo är ur politisk, ekonomisk och teknisk synpunkt. Politiskt sett har Europeiska unionen för avsikt att utveckla ett system som tillfredsställer behoven av precision, tillförlitlighet och säkerhet, samtidigt som det gör Europa oberoende av USA:s monopol. Ekonomiskt sett kommer utvecklingen av marknaden för de tillämpningar som Galileosystemet erbjuder att medföra stora vinster. tekniskt sett ger Galileo den europeiska industrin möjlighet att bli oberoende inom den berörda sektorn.