



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel 7.8.2003
KOM(2003) 442 slutlig

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

**TRANSEUROPEISKA NÄT
ÅRSRAPPORT 2001**

{SEC(2003) 849}

INNEHÅLL

Sammanfattning: En översikt av TEN år 2001	5
1. Framsteg i prioriterade projekt.....	11
1.1. Energi.....	11
1.2. Telekommunikationer	11
1.3. Transport	11
2. Nya riktningar och utvecklingar, lagstiftning, TEN-kommittéer och gemensam arbetsgrupp.....	13
2.1. Nya riktningar och utvecklingar.....	13
2.1.1. Energi 13	
2.1.2. Telekommunikationer	14
2.1.3. Transport	15
a) Kommissionens vitbok om den europeiska transportpolitiken	15
b) Driftskompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten	16
c) Europeiska tågledningssystemet (ERTMS)	17
d) ”Järnvägsinfrastrukturpaketet”	18
e) Flygledningstjänst (ATM).....	19
f) Flygplatser.....	20
2.2. Lagstiftning	20
2.2.1. Ändring av förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät	20
2.2.2. Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska energinät	21
2.2.3. Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska telenät	22
2.2.4. Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska transportnät.....	22
2.3. Energi-, telekommunikations- och transportkommittéer, gemensam arbetsgrupp	22
2.3.1. Energi	22
2.3.2. Telekommunikationer	23
2.3.3. Transport	23
2.3.4. Den gemensamma arbetsgruppen (transport/miljö).....	23
3. Finansiering av de transeuropeiska näten	24
3.1. Energi.....	24
3.2. Telekommunikationer	25

3.3.	Transport	25
3.4.	IDA.....	27
3.5.	Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden.....	27
3.5.1.	ERUF	28
3.5.2.	Sammanhållningsfonden.....	28
3.6.	Lån från Europeiska investeringsbanken (EIB).....	29
3.7.	Medlemsstaters finansiering.....	31
3.8.	Finansiering av infrastruktur i tredje land.....	32
3.8.1.	Phare	32
3.8.2.	Cards	32
3.8.3.	Tacis	32
3.8.4.	Meda	33
3.8.5.	Ispa	33
4.	Finansiering av transeuropeiska nät: andra frågor	36
4.1.	Det fleråriga vägledande programmet (MIP) för det transeuropeiska transportnätet (2001–2006).....	36
4.2.	Budget för transeuropeiska transportnät utanför MIP.....	39
4.3.	Riskkapitalinstrumentet för transeuropeiska nät.....	39
5.	Utvärdering	41
5.1.	Energi.....	41
5.2.	Telekommunikationer	41
5.3.	Transport	42
6.	Yttre förbindelser	42
6.1.	Energi.....	42
6.2.	Transport.....	43
7.	Övrig EU-politik som berör de transeuropeiska näten.....	47
7.1.	Miljö.....	47
7.2.	Forskning och utveckling.....	47
7.3.	Konkurrens.....	49

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1: Gemenskapens stöd till de transeuropeiska näten 2001 (<i>miljoner euro</i>)	10
Tabell 2: Anslag till TEN på energiområdet (<i>miljoner euro</i>).....	24
Tabell 3: TEN på transportområdet 2001 – finansiellt stöd och antal föreslagna åtgärder per kategori.....	26
Tabell 4: TEN 2001: föreslagna åtgärder och stöd enligt typ och form.....	26
Tabell 5: Transportsätt	27
Tabell 6: Belopp anslagna genom Sammanhållningsfonden för att finansiera TEN på transportområdet, per land.....	28
Tabell 7: Finansieringsbeslut för TEN inom ramen för Sammanhållningsfonden, per land och per transportsätt, i procent.....	29
Tabell 8: Europeiska investeringsbankens lån till transeuropeiska nät (<i>miljoner euro</i>).....	31
Tabell 9: Ispas budget 2001 – transportsektorn, per delsektor.....	34
Tabell 10: Ispas budget 2001: Åtaganden per land	34
Tabell 11: Beslut om Ispa-finansiering av transportprojekt 2000 och 2001	35
Tabell 12: Det fleråriga vägledande programmet för det transeuropeiska transportnätet 2001–2006 – rambeslut	38

SAMMANFATTNING: EN ÖVERSIKT AV TEN ÅR 2001

Kommissionen lägger härmed fram ”Transeuropeiska nät (TEN) årsrapport 2001” för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén i enlighet med artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2236/95 som ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

År 2001 var det första året för genomförande av det fleråriga vägledande programmet 2001–2006, det s.k. Multiannual Indicative Programme (MIP), för transeuropeiska transportnät enligt förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät (rådets förordning (EG) nr 2236/95). MIP inrättades för att effektivisera förvaltningen av det transeuropeiska transportnätet och göra det mer enhetligt. Det omfattar de pågående prioriterade ”Essenprojekten” och nya prioriteringar, det vill säga Galileo-projektet, eliminering av flaskhalsar i det transeuropeiska järnvägsnätet, gränsöverskridande projekt och intelligenta väg- och lufttransportsystem. I avsnitt 4.1 och bilaga X ges fler uppgifter om MIP.

1. KONKRETA FRAMSTEG INOM PRIORITERADE PROJEKT

Energi: I slutet av 2001 var sex prioriterade projekt i drift, ett var under uppbyggnad och tre i definitions-/godkännandefasen.

Telekommunikationer: Ökad uppmärksamhet gavs åt affärsplaner med hjälp av stödprojektet BPS (Business Planning Service), som gav expertråd till deltagare i projektet för att hjälpa dem att komma till rätta med denna brist.

Transporter: 2001 kan beskrivas som ett framgångsrikt år för genomförande av de 14 projekt som definierades av Europeiska rådet i Essen. Två av dessa projekt slutfördes, de flesta andra framskred i planenlig takt och endast ett fåtal stötte på problem eller förseningar.

En mer detaljerad beskrivning ges i avsnitt 1 och i bilagorna.

2. NYA RIKTNINGAR OCH UTVECKLINGAR, LAGSTIFTNING, TEN-KOMMITTÉER OCH GEMENSAM ARBETSGRUPP

Den 2 oktober lade kommissionen fram ett förslag till ändring av förordningen om finansiellt stöd till de transeuropeiska näten, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Dessutom identifierade kommissionen efter sitt meddelande om den europeiska energiinfrastrukturen (KOM(2001) 775) ett antal luckor i det transeuropeiska energinätet. Man beslutade därför att utvidga förslaget (inklusive det högsta tillåtna stödet på 20 %) till att omfatta prioriterade energiprojekt.

Energi:

Kommissionen föreslog den 20 december 2001 en ändring av beslut nr 1254/96/EG om en serie riktlinjer för transeuropeiska nät inom energisektorn.

Ett meddelande om den europeiska energiinfrastrukturen (KOM(2001) 775 slutlig) offentliggjordes den 20 december 2001.

Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska energinät sammanträdde en gång under år 2001.

Telekommunikationer:

Kommissionen har slutfört en bedömning av genomförandet av beslut nr 1336/97/EG under perioden juli 1997 till juni 2000. På denna grundval lade kommissionen den 10 december 2001 fram förslag till ändring av riktlinjerna för transeuropeiska telenät.

Kommittén för finansiellt stöd till telekommunikationer har sammanträtt tre gånger.

Transport:

1. Nya riktningar och utvecklingar:

- Kommissionens vitbok om den europeiska transportpolitiken: I september 2001 godkände kommissionen sin vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden". I vitboken föreslås ett program på omkring 60 åtgärder som skall möjliggöra ett gradvis åtskiljande av transporttillväxten från tillväxten av BNP, såsom rekommenderas i den strategi för hållbar utveckling som Europeiska rådet i Göteborg enades om i juni 2001.
- Driftskompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten: Driftskompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten är en av nyckelfaktorerna i en politik för att integrerar de nationella konventionella järnvägssystemen för att göra internationella tjänster mer konkurrenskraftiga. I fråga om järnvägstransporter med hög hastighet genomförde gemenskapen detta mål 1996 genom att anta ett direktiv om driftskompatibilitet inom järnvägssystemet för höghastighetståg. Det väsentliga syftet med direktiv 2001/16/EG, som antogs den 19 mars 2001, var att utvidga de mekanismer som skapats för höghastighetsnätet till det konventionella järnvägsnätet, med få ändringar.
- Europeiska tågledningssystemet (ERTMS) är ett paraplyprogram som för samman tre huvudsakliga utvecklingsverksamheter på områdena för kontroll/styrning och signalering (ERTMS/ETCS), telekommunikationer (GSM-R) och trafikledning (ERTMS/ETML). Sammanfattningsvis framskred arbetet under år 2001 positivt såväl i övergripande som i vertikal dimension.
- "Järnvägsinfrastrukturpaketet": 1998 lade kommissionen fram tre förslag om järnvägsinfrastruktur: "järnvägsinfrastrukturpaketet". Dessa tre direktiv ratificerades av rådet den 20 december 2000 och av Europaparlamentet vid en "minisession" den 1 februari 2001. De offentliggjordes den 15 mars 2001 och trädde i kraft samma dag. Medlemsstaterna fick två år på sig för att införliva dem.

- Flygledningstjänst: Programmet för transeuropeiska transportnät är ett viktigt finansiellt instrument som stödjer genomförandet av ett effektivt transeuropeiskt nät som omfattar nationella flygledningssystem, särskilt genom att främja driftskompatibilitet, sammankoppling och tekniska framsteg.
- Flygplatser: I överensstämmelse med prioriteringarna för flygplatspolitiken, som även kommer till uttryck i kommissionens vitbok om transporter, har särskild uppmärksamhet ägnats främjandet av intermodalitet och skydd av miljön. Fem av åtta projekt som fått stöd gäller intermodalitet luftfart/ järnvägar.

2. Lagstiftning:

- Ändring av förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät: För att möta den närmaste tidens utmaningar som beskrivs i vitboken lade kommissionen den 2 oktober 2001¹ fram ett förslag² till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät om att öka den högsta tillåtna andelen gemenskapsstöd i undantagsfall från 10 % till 20 %.
- Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska transportnät: Den 2 oktober 2001 föreslog kommissionen en ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet. Enligt förslaget, som finns i vitboken, skulle investeringarna koncentreras till några övergripande prioriteter och ett begränsat antal prioriterade projekt.

3. Transportkommittén: Kommittén för finansiellt stöd på transportområdet har sammanträtt tre gånger och kommittén för riktlinjer för transeuropeiska transportnät sammanträdde en gång under år 2001.

Den gemensamma arbetsgruppen (transport/miljö): I juni 1998 uppmanade Europeiska rådet i Cardiff transport-, energi- och jordbruksministerråden att på sina respektive politikområden utveckla strategier för att främja integration och hållbar utveckling på miljöområdet. Som svar på denna begäran utvecklade transportministerrådet en sådan strategi för transportsektorn, som godkändes vid dess möte i oktober 1999. Rådet föreskrev om en regelbunden granskning av strategin på grundval av rapporter från kommissionen. Den första granskningen skulle ske i juni 2001.

3. FINANSIERING AV DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

Anslagen i 2001 års budget för de transeuropeiska näten uppgår till följande belopp:

- Transport: 563 miljoner euro.
- Energi: 19 miljoner euro.

¹ KOM(2001) 545.

² Ändrat genom KOM(2002) 134. Ändrat av Europaparlamentet vid den första behandlingen i juli 2002. Förslaget håller för närvarande på att diskuteras med de finansiella rådgivarna vid de ständiga representationerna till rådet.

– Telekommunikationer: 30,4 miljoner euro.

För en detaljerad översikt över gemenskapens finansiering av de transeuropeiska näten under 2001, se tabellerna 1–5.

Ett antal åtgärder på området för transeuropeiska nät har finansierats genom strukturfonderna och Sammanhållningsfonden (tabellerna 6–7) och genom lån av Europeiska investeringsbanken (EIB) (tabell 8).

Finansiering av infrastruktur i tredje land: Genom instrumenten Phare, Cards, Tacis, Meda, Ispa säkerställdes finansieringen av åtgärder i kandidatländer och i tredje land.

4. FINANSIERING AV TRANSEUROPEISKA NÄT: ANDRA FRÅGOR

Det fleråriga vägledande programmet (MIP) för det transeuropeiska transportnätet (2001–2006): I september 2001 antog Europeiska kommissionen beslut nr 2654 om det fleråriga vägledande programmet för att finansiera det transeuropeiska transportnätet under perioden 2001–2006. Efter att ha bedömt alla mottagna anbud, gjorde kommissionen en vägledande allokering av 2 780 miljoner euro till de framgångsrika projekten. Nästan hälften av detta belopp kommer att gå till stora infrastrukturprojekt som godkändes av Europeiska rådet i Essen 1994. 20 % kommer att gå till Galileoprogrammet och resten kommer att delas mellan olika flaskhalsar på järnvägsområdet, gränsöverskridande projekt och intelligenta transportsystem.

Budgeten utanför det fleråriga vägledande programmet: 53 infrastrukturprojekt och – studier på transportområdet har utvalts för samfinansiering genom den ordinarie årliga delen av budgeten för transeuropeiska transportnät i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Risikapitalinstrumentet för transeuropeiska nät: Genom den stora hävstångseffekten kommer riskkapitalinstrumentet (RCF) för transeuropeiska nät inte endast att tillhandahålla ytterligare medel till en sektor där marknadsmisslyckanden noterats, utan även att stödja utvecklingen av innovativa finansiella instrument i en sektor som av tradition varit inriktad på bidrag. I motsats till räntestöd eller andra former av bidrag kommer tillskotten inom ramen för detta instrument även att bli återbetalningsbara.

5. UTVÄRDERING

Energi: 2001 var med avseende på utvärderingen av energiprogrammet inom transeuropeiska nät ett övergångsår, eftersom utvärderingen efter halva tiden gjordes 1999 och nästa utvärdering kommer att göras först 2003/2004.

Telekommunikationer: Alla projekt granskades minst en gång under 2001. Sammanlagt sju projekt konstaterades vara bristfälliga antingen av tekniska orsaker eller på grund av att de inte ansågs erbjuda några utsikter att utnyttas i lönsamma tjänster. Det beslutades att lägga ner dessa projekt.

Transport: Projekt som finansierats under budgetposten transeuropeiska transportnät granskas inte bara i tillämpningsfasen, utan görs till föremål för ingående utvärderingar under och efter projekten för att fastställa om de överensstämmer med de ursprungliga målen.

2001 var också ett övergångsår, eftersom utvärderingen efter halva tiden kommer att göras 2003/2004. Årligen granskas och bedöms dock projekt inom transeuropeiska transportnät genom rapporter om individuella projekts framsteg som inlämnas av initiativtagarna efter överenskommelse med de berörda medlemsstaterna.

6. YTTRE FÖRBINDELSER

Beträffande utvecklingen av näten kommer kommissionens förslag till ändring av riktlinjerna för TEN på energiområdet att stärka den externa dimensionen av EU för fem elektricitetsprojekt.

Förhandlingarna om utvidgning av unionen framskrider i god takt, och har förtydligat de betydande transportbehov som de ansökande länderna har³.

Under 2001 gjordes viktiga investeringar längs de alleuropeiska korridorerna.

7. ÖVRIG EU-POLITIK SOM BERÖR DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

Miljö

Vid fördelningen av budgetmedlen för transeuropeiska nät för år 2001 gavs särskild uppmärksamhet åt samfinansierade åtgärders överensstämmelse med gemenskapens miljölagstiftning. Framförallt begärdes en särskild deklARATION av den myndighet i medlemsstaten som ansvarade för övervakningen av platser som ingår i Natura 2000.

Forskning och utveckling

Inom ramen för Femte ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1998–2002) hade redan många projekt som bidrar till att utveckla och genomföra målen för transeuropeiska transportnät initierats inom flera nyckelåtgärder och -program. Andra projekt igångsattes under 2001 och kommer inom en snar framtid att börja ge användbara resultat.

Konkurrens

För att gynna konsumenternas och hela gemenskapens intressen har projekt inom transeuropeiska nät utvalts och förvaltats på ett sätt som helt och fullt beaktar de potentiella fördelarna av konkurrens. I detta avseende måste vederbörligt tillträde till transeuropeiska nät garanteras i enlighet med de tillämpliga reglerna i den relevanta sektorn.

³ Med anledning av EU:s utvidgning 2004 och för att bidra till att förbereda förslaget till en större ändring av riktlinjerna för transeuropeiska transportnät år 2003 kommer en grupp på hög nivå att tillsättas under ordförandeskap av den tidigare ledamoten av kommissionen Karel van Miert. I gruppen kommer att ingå företrädare för alla medlemsstater och, för första gången, ledande observatörer från kandidatländerna.

Tabell 1: Gemenskapens stöd till de transeuropeiska näten 2001 (miljoner euro)

Sektor	Typ av stöd	Instrument	1993–1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁴	
Transport	Lån	EIB ⁵⁻⁶	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977	4989	5161	
	Lånegarantier	EIF ⁵⁻⁶	161	303	55	71	256	55	i.u.	
	Bidrag	ERUF ⁶⁻⁷	999	2 639	527	i.u.	i.u.	i.u.	2 200 ⁹	
		Sammanhållningsfonden		2 995	1 221	1 251	1 337	444	1287	1318
	Bidrag, räntesubventioner, lånegarantier och samfinansiering av studier	TEN-budgetpost B5-700		625	280	352	474	497	581	563
		(varav prioriterade projekt)		362	211	211	305	266	288 ⁸	247
Energi	Lån	EIB ⁵⁻⁶	1992	1415	854	393	174	392	220	
	Garantier	EIF ⁵⁻⁶	220	270	4	5	0	0	i.u.	
	Bidrag och samfinansiering av studier	Strukturfonderna		764	1 265	277	i.u.	355	i.u.	i.u.
		TEN-budgetpost B5-710		12	9	24	19	29	14	19
Telekommunikationer	Lån	EIB ⁵⁻⁶⁻⁹	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126	2726	994	
	Garantier	EIF ⁵⁻⁶⁻⁸	175	9	276	230	44	165	i.u.	
	Finansiella bidrag	Strukturfonderna	295	173	i.u.	i.u.	387 ¹⁰	i.u.	i.u.	
	Samfinansiering av genomförbarhets- och valideringsundersökningar samt tillämpningsprojekt	TEN-budgetpost B5-720		45	16	27	28	22	35	i.u.
Telematiska nät	Bidrag	TEN-budgetpost B5-721	119	44	47	15	21	22	i.u.	

Anm.: i.u. = inga uppgifter

- 4 Anslagna medel.
5 Undertecknade kontrakt.
6 TEN-projekt och projekt med anknytning till transeuropeiska nät.
7 Inbegriper vanligtvis anslag för perioden 1996–1999.
8 Inbegriper tågtrafikledning.
9 Uppskattning.
10 Endast projekt med anknytning till transeuropeiska nät.

1. FRAMSTEG I PRIORITERADE PROJEKT

1.1. Energi

I slutet av 2001 var läget med avseende på de prioriterade Essenprojekten följande: Sex prioriterade projekt har slutförts (de fem gasprojekten och ellänken mellan Portugal och Spanien), ett prioriterat projekt höll på att genomföras (ellänken mellan Italien och Grekland) och tre prioriterade projekt befann sig i fasen för definiering/godkännande (ellänkarna mellan Frankrike och Spanien, Frankrike och Italien och mellan östra och västra Danmark).

Ellänken mellan Italien och Grekland gick under 2001 in i den sista konstruktions- och testningsfasen och togs i drift i juli 2002.

1.2. Telekommunikationer

En halvtidsutvärdering som genomfördes av oberoende konsulter¹¹ avslöjade att även om huvudmålet för projekt i det stadiet var att framställa en affärsplan, var dessa affärsplaner i allmänhet det svagaste elementet. Ökad uppmärksamhet har därför getts åt denna aspekt på alla projekt genom stödprojektet BPS (Business Planning Service), som gett expertrådgivning till deltagare i projekt för att hjälpa dem att åtgärda denna brist.

1.3. Transport

Det transeuropeiska transportnätet är ett ambitiöst program för uppbyggnad, modernisering och sammanlänkning av Europas viktigaste transportinfrastrukturer.

A. De prioriterade Essenprojekten

De 14 prioriterade projekten uppvisar varierande grader av framsteg under 2001. Denna utveckling kan sammanfattas enligt följande:

PP1 (Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt Nürnberg, München–Verona (Brenner-axeln): större arbeten har pågått, särskilt i Berlinnavet och på sträckan Nürnberg–München. De tekniska studierna för sträckan Wörgl–Baumkirchen (den österrikiska tillfarten till den planerade sträckan Brennertunneln–Lägre Inndalen) har slutförts. Förhandlingar om byggnadstillstånd har inletts och väntas bli färdiga tidigt under år 2002. De tekniska, ekonomiska, geologiska och miljömässiga studierna av det kritiska avsnittet av hela det prioriterade projektet – Brennertunneln – har framskridit planerligt: den organisation som ansvarar för dessa studier – Brenner Base Tunnel European Economic Interest Grouping med säte i Innsbruck – väntas under år 2000 bli klar med den första undersökningsfasen. På den italienska sidan har man grävt flera långa tunnlar för att räta ut kurvor och minska stigningar. Framförallt Flerestunneln (7,4 km), som blev färdig 2001, och den nya uträttningen vid Ceraino, som togs i bruk året före, gör det möjligt att undvika tidigare sträckor som kunde betecknas som flaskhalsar.

¹¹ Halvtidsutvärdering av åtgärden för transeuropeiska telenät, PLS Rambøll, maj 2001.

PP 2 (höghastighetståg Paris–Bryssel–Köln–Amsterdam–London): Arbetet på den 175 km långa nya sträckan Köln–Frankfurt fortsätter planenligt. Man räknar med att kunna hålla fast vid den planerade öppningen (sommaren 2002). Arbeten pågår även planenligt på delarna i Nederländerna, Förenade kungariket och Belgien (den nya sträckan Louvain–Liège planerades öppna i slutet av 2002) så att på detta stadium kan man räkna med att PBKAL-projektet skall vara helt klart år 2007.

PP3 (höghastighetståg söderut: Madrid–Barcelona–Perpignan–Montpelier Madrid–Vitoria–Dax): på Medelhavsgrenen har sektionerna Lleida–Barcelona och Barcelona–Perpignan framskridit enligt respektive plan, på Atlantgrenen har också bygget av sektionen Valladolid–Madrid gjort goda framsteg, medan sektionen Valladolid–Vitoria–Bilbao–Dags fortfarande undersöks. Upphandlingsförfarandet för koncessionen på Perpignan–Figueras, den internationella sektionen av TGV-syd har igångsatts och skall vara avgjord i mitten av 2002.

PP 4 (höghastighetståg österut: Paris–Metz–Strasbourg–Appenweier–(Karlsruhe) med järnvägsknutar till Metz–Saarbrücken–Mannheim och Metz–Luxembourg): Den tyska delen: arbetet på den norra grenen (Saarbrücken–Ludwigshafen) har i stort sett framskridit planenligt. På den franska delen har de första förberedande arbetena påbörjats.

PP5 (konventionell järnväg/kombinerade transporter: Betuwesträckan): arbetet inleddes 1997. Dintelhaven slutfördes 1999 och Botkeltunneln kommer att slutföras under 2002.

PP6 (höghastighetståg/kombinerade transporter: Frankrike–Italien Lyons–Turin): ett fördrag som förbinder Frankrike och Italien att bygga detta avsnitt till år 2015 undertecknades i Turin den 29 januari 2001. Frankrike och Italien har även överenskommit om att ersätta ”Alpetunnel” EEIG med det franska företaget Lyon-Turin Ferroviare (LTF) som ägs till lika stora delar av RFF (Réseau Ferré de France) och RFI (Rete Ferroviaria Italiana). LTF har till uppgift att påskynda undersökningsfasen i projektet för att arbetet skall kunna påbörjas senast 2006.

PP 7 (Grekiska motorvägar: Pathe och Via Egnatia): arbetet på de två axlar som projektet består av har framskridit i god takt: 66 km av Via Egnatia och 34 km av Pathe blev färdiga 2001. I slutet av 2001 var Egnatia till hälften färdigt (ca 340 km av de 680 km som hela projektet omfattar) och Pathe klart till 60 % (ca 460 km av de 774 km som hela projektet omfattar).

PP8 (multimodal förbindelse mellan Portugal/Spanien och resten av Europa): arbetet fortsatte i jämn takt 2001. Den spanska delen av vägkorridoren Lissabon–Sevilla kommer att vara klar 2002 och förbinda Sevilla med La Coruña med en restid på sju timmar. Den centrala vägkorridoren Lissabon–Valladolid väntas bli klar till alla delar i slutet av 2006. Beträffande järnvägskorridorerna kommer förbättringar av flera delavsnitt att bli färdiga 2002, framför allt på de nordliga linjerna och på den södra linjen (Lissabon–Faro), inbegripet inledande av trafik på den existerande järnvägen på Tejo-bron som förbinder Lissabon med Coima.

PP9 (konventionell järnvägsförbindelse Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stranraer) blev klar 2001.

PP 10 (flygplatsen Malpensa) blev klar 2001.

PP11 (fast järnvägs- och vägförbindelse mellan Danmark och Sverige), Öresundsbron, togs i trafik planenligt i juli 2000, och efter ett år i drift har vägtrafiken över bron ökat betydligt.

PP 12 på den svenska sidan har framskridit enligt plan. För Finlands del har arbetet på avsnittet Paimio–Muurla av motorvägen E 18 på 35 km framskridit och förväntas bli klart för trafik i slutet av 2003 eller början av 2004.

PP13 har trots en del förseningar framskridit i stort sett enligt planen för dess genomförande.

PP 14 (huvudlinjen på västkusten) har stött på en del svårigheter med avseende på de prognosticerade kostnaderna och tidtabellen.

Utförlig information om de prioriterade Essenprojekten på transportområdet ges i bilaga II.

B. Intelligent transportssystem

2001 slutfördes olika delar av projekt som finansierats innan MIP godkändes, och de sex projekt som påbörjats inom ramen för MIP visade sina första resultat. De sex euroregionala projekt som nu omfattar 14 medlemsstater har lett till utveckling av det transeuropeiska vägnätet (TERN) bestående av bl.a. trafik- och väderövervakningssystem, datautbyte, trafikledning och informationstillämpning (t.ex. variabla meddelandeskyltar). Resultat har uppnåtts framför allt på området för informationssystem och -tjänster, med fokus på utveckling av Internetbaserade informationstjänster som tillhandahålls användarna av dem som sköter driften av motorvägarna. De resultat som uppnåddes 2001 vittnar även om den betydande utvecklingen av och potentialen för användning av nya källor för insamling av data och tillhandahållande av tjänster. Exempelvis har man i pilotstudier inriktat sig på användning av mobiltelefoner för att beräkna och tillhandahålla restidstjänster på motorvägar.

2. NYA RIKTNINGAR OCH UTVECKLINGAR, LAGSTIFTNING, TEN-KOMMITTÉER OCH GEMENSAM ARBETSGRUPP

2.1. Nya riktningar och utvecklingar

2.1.1. Energi

Europeiska kommissionen ansåg det viktigt att ta upp frågor rörande energiinfrastruktur och utvärdera den rådande situationen och rikta den politiska uppmärksamheten på behovet av åtgärder på detta område. Ett meddelande om den europeiska energiinfrastrukturen KOM(2001) 775 offentliggjordes den 20 december 2001.

Av analysen i meddelandet framgick det tydligt att den befintliga gas- och elinfrastrukturen på den gemensamma marknaden inte utnyttjas på effektivaste sätt. De allra första åtgärderna måste därför bli att garantera öppenhet i det faktiska utnyttjandet av näten och att se till att det finns incitament att undanröja flaskhalsar. Men enbart effektivare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen är inte

tillräckligt för minska överbelastningen och möta den ökande efterfrågan på gas och el. Det är uppenbart att det behövs ytterligare infrastruktur.

Men de åtgärder som vidtagits för att komma till rätta med dessa flaskhalsar verkar i allmänhet vara otillräckliga. Det krävs därför ytterligare åtgärder både på nationell nivå och på gemenskapsnivå.

Kommissionen har därför föreslagit ett antal initiativ, som synes vara nödvändiga för att förbättra situationen med avseende på energiinfrastrukturen i EU. Dessa initiativ kan grupperas i följande fem huvudområden:

- (1) Åtgärder för att förbättra utnyttjandet av befintlig infrastruktur.
- (2) Åtgärder för att säkerställa en stabil regleringsmiljö som befrämjar investeringar i ny infrastruktur.
- (3) Åtgärder för att fokusera gemenskapens ekonomiska stöd på prioriterade projekt. Detta kommer att ske i form av en revidering av riktlinjerna för TEN på energiområdet för att koncentrera insatserna på en kort lista på tolv prioriterade projekt av särskilt europeiskt intresse. Utan att öka den totala budgeten för TEN på energiområdet har kommissionen föreslagit att höja taket för eventuell samfinansiering från EU:s sida från 10 % till 20 % av de totala investeringskostnaderna för prioriterade projekt.
- (4) Åtgärder för att säkra politisk medvetenhet och politiskt engagemang på gemenskapsnivå och på nationell nivå.
- (5) Åtgärder för att säkerställa gasleveranser på lång sikt till Europa.

Fullbordandet av den inre marknaden ger utvecklingen av infrastrukturen en viktig gemenskapsdimension. Det är nödvändigt att det på gemenskapsnivå och på nationell nivå finns politisk vilja att främja en konsistent utveckling och ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Det är viktigt att vi fortsätter att övervaka leveranssäkerheten och situationen med avseende på energiinfrastrukturens tillräcklighet. Kommissionen har därför föreslagit att den skall rapportera årligen till rådet och Europaparlamentet om läget för Europas energiinfrastruktur och uppmana till politiska åtgärder där så krävs för ett fortsatt upprätthållande av energiinfrastruktur som grundval för tillhandahållande av tjänster till överkomligt pris av hög kvalitet och säkra leveranser till konsumenterna.

2.1.2. Telekommunikationer

Kommissionen har slutfört en bedömning av genomförandet av beslut nr 1336/97/EG under perioden juli 1997–juni 2000, tillsammans med en studie över de framtida behoven av transeuropeiska nät på teleområdet. På denna grundval lade kommissionen den 10 december 2001 fram förslag till ändring av riktlinjerna för transeuropeiska telenät.

Det viktigaste inslaget i kommissionens förslag är att koncentrera stödet till tjänster som normalt tillhandahålls av offentliga myndigheter på områden där konkurrens normalt inte förekommer. I förslaget tas upp statliga och administrativa tjänster online, tjänster för funktionshindrade och äldre, hälsotjänster, tjänster för utbildning

och kultur, generiska tjänster och sammankoppling av och driftskompatibilitet för nät.

2.1.3. *Transport*

a) *Kommissionens vitbok om den europeiska transportpolitiken*

I september 2001 godkände kommissionen sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval för framtiden”. Mot bakgrund av den allt värre överbelastningen och de externa kostnaderna för transporter, förespråkar kommissionen en omorientering av den gemensamma transportpolitiken utgående från en omviktning av de olika transportsätten så att de dominerande vägtransporternas andel minskar. Om inga åtgärder vidtas kan godstransporterna på väg öka med 50 % mellan 1998 och 2010 och kostnaderna för överbelastningen på vägarna kan fördubblas från den nuvarande nivån (0,5 % av BNP).

I vitboken föreslås ett program med ca 60 åtgärder, varav de flesta kan grupperas i följande kategorier: införande av konkurrens på järnvägarna genom ett reglerat öppnande av marknaderna, förbättring och bättre upprätthållande av social och säkerhetsmässig lagstiftning i vägtransportsektorn, främjande av intermodala transporter, framför allt genom programmet Marco Polo, genomförande av riktade investeringar i TEN på järnvägsområdet och andra alternativ till väginfrastrukturen, såsom anges i ändringen av riktlinjerna för TEN, skapande av ett gemensamt europeiskt luftrum, införande av ett rättvist avgiftssystem för användning av infrastruktur, förbättrad säkerhet på transportområdet, fastslående av målet på en minskning med 50 % av vägtrafikolyckorna till 2010.

Dessa åtgärder kommer att möjliggöra en gradvis bortkoppling av ökningen av transporter från BNP-tillväxten, såsom rekommenderas i strategin för hållbar utveckling som Europeiska rådet i Göteborg i juni 2001 enades om.

I vitboken meddelades även att kommissionen skall föreslå ett direktiv om driftskompatibilitet inom vägtullsystem för att främja den övergripande prissättningspolitik som skall genomföras mellan 2001 och 2010. Direktivet har stor betydelse för driftskompatibiliteten och fortsatta tjänster inom det transeuropeiska vägnätet.

I oktober 2001 föreslog kommissionen en ändring av riktlinjerna för det transeuropeiska nätet. I förslaget, som Europeiska rådet i Barcelona uppmanade till antagande i december 2002, förstärks den prioritet som getts den första serien av projekt, uppskattas de framsteg som gjorts och bemöts nya utmaningar med planer på sex nya prioriterade projekt, däribland ibruktagande av satellitsystemet Galileo och en järnvägsförbindelse över Pyrenéerna.

Fakta och siffror

Den projekterade storleken på det transeuropeiska transportnätet 2010

- 75 200 km vägar
- 79 400 km järnväg
- 430 flygplatser
- 270 internationella hamnar
- 210 inlandshamnar
- Trafikledningssystem, användarinformation och navigationstjänster

TEN på transportområdet – kostnader och finansiering

(uppskattning 1996)	Totala uppskattade kostnader	400 miljarder	euro
	Beräknad total finansiering	16–20 miljarder euro per år	
	Gemenskapens finansiering 2000–2006:		
	Budgeten för transeuropeiska nät	4,2 miljarder euro	
	Sammanhållningsfonden	9 miljarder euro	
	Strukturfonderna	4–6 miljarder euro	
	Årliga lån från Europeiska investeringsbanken (2000)	6,6 miljarder euro	

b) Driftskompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten

Driftskompatibilitet hos de transeuropeiska järnvägsnäten är en av nyckelfaktorerna i en politik för att integrera de nationella konventionella järnvägssystemen i syfte att göra internationella tjänster mer konkurrenskraftiga. Ökad driftskompatibilitet, dvs. möjlighet för tåg att passera nationella gränser utan att stanna eller utan att undanröjandet av tekniska skillnader leder till överdrivna kostnader, leder till en betydande ökning av transporterna.

I fråga om järnvägstransporter med hög hastighet genomförde gemenskapen detta mål 1996 genom att anta ett direktiv om driftskompatibilitet inom höghastighetssystemet. Det främsta syftet med direktiv 2001/16/EG, som antogs den 19 mars 2001, var att utvidga de mekanismer som skapats för höghastighetsnätet till det konventionella järnvägsnätet, med få ändringar.

Genom dessa direktiv infördes gemenskapsmekanismer för att ta fram och godkänna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet tillsammans med gemensamma regler för att bedöma uppfyllandet av dessa specifikationer. På samma sätt som höghastighetsdirektivet ligger direktiv 2001/16/EG till grund för en treskiktad struktur:

- Själva direktivet med de viktigaste krav som systemet skall uppfylla.
- De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSI).

- Alla andra europeiska specifikationer, särskilt de europeiska standardiseringsorganens (CEN, Cenelec och ETSI) europeiska normer.

Beträffande driftskompatibiliteten inom systemet för höghastighetståg, togs under 2001 fram den inledande versionen av TSI; i december 2001 lade kommissionen fram sex förslag till beslut rörande TSI för höghastighetståg för den föreskrivande kommittén. Förslagen togs enhälligt positivt emot. Dessa förslag till beslut gäller delsystemen ”kontroll/styrning och signalering”, ”energi”, ”infrastruktur”, ”underhåll”, ”drift” och ”rullande materiel”.

Beträffande driftskompatibiliteten inom det konventionella transeuropeiska järnvägsnätet antogs den 19 mars 2001 Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG (EGT L 110, 20.4.2001, s. 1). Uppdraget till AEIF (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire) att ta fram den första gruppen av prioriterade TSI för konventionella järnvägar bemöttes i juni 2001 med positiv uppskattning från den föreskrivande kommittén. Dessa TSI gäller

- kontroll/ledning och signalering,
- telematiska tillämpningar för godstransporttjänster,
- driften och styrningen av trafiken (inklusive personalkompetens för gränsöverskridande tjänster),
- godsvagnar, och
- problem med buller från rullande materiel och infrastruktur.

Dessutom har arbete påbörjats för att ta fram en arkitektur som är passande för det konventionella nätet.

c) Europeiska tågledningssystemet (ERTMS)

Europeiska tågledningssystemet (ERTMS) är ett paraplyprogram som för samman tre huvudsakliga utvecklingsverksamheter på områdena för kontroll/styrning och signalering (ERTMS/ETCS), telekommunikationer (GSM-R) och trafikledning (ERTMS/ETML). Sådana tillämpningar bör inriktas på styrning av passagerar- och godslogistik genom hela värdekedjan för järnvägstransporter som bidrar till skapandet av en sund grundval för att bygga upp intermodala mervärdestjänster från dörr till dörr. Detta tillvägagångssätt bör leda till en betydligt högre avkastning på investeringar som i första hand gäller säkerheten, samtidigt som genomgående transporttjänster och järnvägsdriftens effektivitet optimeras.

Programmet har följande tre mål:

- Att bidra till driftskompatibilitet inom det transeuropeiska järnvägsnätet – inte endast inom EU, utan även med siktet inställt på den långsiktiga integrationen av de central- och östeuropeiska näten.
- Skapande av en gemensam marknad för upphandling, vilket leder till betydligt lägre kostnader för utrustning och möjlighet att finansiera signal- och teleutrustning av senaste tekniska standard och möjliggör för de europeiska leverantörerna att dominera världsmarknaden.

- Optimering av järnvägstrafiken på europeisk nivå vilket främjar ökad lönsamhet och kundtjänster och bidrar till de övergripande målen för miljö, säkerhet och energieffektivitet.

Sammanfattningsvis framskred arbetet under år 2001 positivt såväl i övergripande som i vertikal dimension. Den förstnämnda inbegrep de verksamheter som syftar till att ta fram en uppsättning gemensamma testspecifikationer, trafikregler och förfaranden för säkerhetsbedömning som kan tjäna som referens för bedömning av överensstämmelse för ERTMS/ETCS-produkter och som grund för att ta i bruk ERTMS/ETCS-installationer för intäkter. Den sistnämnda omfattade slutförande av pilotinstallationerna vid spåret och ombord som möjliggör igångsättning av systemintegration och fälttester i Frankrike, Nederländerna, Italien, Spanien och Förenade kungariket. Det understödande arbetet har omfattat fortsatta genomförbarhetsstudier för genomförande av ERTMS/ETCS i det belgiska järnvägsnätet samt stöd till liknande verksamheter i de central- och östeuropeiska länderna inom ramen för Ispa. Slutligen fortsätter det arbete som skall utföras i samband med det pågående lagstiftningsarbetet för driftskompatibilitet inom järnvägssystemen för höghastighetståg och konventionella tåg.

d) *”Järnvägsinfrastrukturpaketet”*

- Lagstiftningen

1998 lade kommissionen fram tre förslag om järnvägsinfrastruktur: ”järnvägsinfrastrukturpaketet”. Det första förslaget till direktiv var utformat för att öka öppenheten inom de olika verksamheterna inom järnvägssektorn genom att föreskriva skild redovisning för förvaltningen av infrastrukturen och järnvägstjänster. Det andra förslaget var utformat för att utvidga tillämpningsområdet för bestämmelserna i direktiv 95/18/EG om licensiering till alla järnvägsföretag med säte i gemenskapen, oberoende av om de tillhandahåller de tjänster som anges i artikel 10 i direktiv 91/440/EG, inte minst för att förhindra att licenser blir ett hinder för tillträde till marknaden. Det tredje förslaget var att ersätta direktiv 95/19/EG med ett nytt direktiv om fördelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttagande av avgifter för användning av järnvägsinfrastruktur (baserade på marginalkostnaderna).

Dessa direktiv ratificerades av rådet den 20 december 2000 och av Europaparlamentet vid en ”minisession” den 1 februari 2001. De offentliggjordes den 15 mars 2001 och trädde i kraft samma dag. Medlemsstaterna fick två år på sig för att införliva dem:

- Direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.
- Direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EEG om tillstånd för järnvägsföretag.
- Direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

De viktigaste egenskaperna i ”infrastrukturpaketet” är följande:

- Öppnande av nätet: till att börja med kommer internationella godstransporttjänster att erbjudas i det transeuropeiska godstransportnätet såsom det definieras i direktiv 91/440 med ändringar. Det beslutades att järnvägsföretag sju år efter det att direktivet trätt i kraft skall ha tillgång till hela det europeiska järnvägsnätet för internationella godstransporter.
- Garanti om rätt till tillträde till det europeiska godstransportnätet: tillträdesrättigheter kommer nu att garanteras alla licensierade järnvägsoperatörer som så begär och som uppfyller säkerhetsvillkoren, medan medlemsstaterna ges möjlighet att bevilja bredare tillträdesrättigheter.
- Särskiljande av nödvändiga funktioner på grundval av en detaljerad och uttömmande lista över uppgifter som skall anförtros en annan myndighet än järnvägsoperatören, för att säkerställa icke-diskriminering. Detta särskiljande åtföljs av inrättande av en oberoende regleringsmyndighet i varje land.

Inom denna ram tas hänsyn till de särskilda situationer som råder i vissa medlemsstater:

- På grund av den obetydliga storleken av sitt nät är Luxemburg, under övergångsperioden då särskiljandet av viktiga funktioner inte är helt genomförd, undantaget från skyldigheten att inrätta en oberoende regleringsmyndighet för att se till att särskiljandet genomförs. Undantaget varar till augusti 2004.
- På grund av deras isolering från resten av det europeiska nätet har Irland och Grekland beviljats ett liknande undantag (för fem år, kan förlängas genom godkännande från kommissionen).
- Fastställande av avgifter: Den grundläggande principen att ta ut avgifter motsvarande marginalkostnaden godkändes, men undantag ges för tillägg förutsatt att marknaden kan bära detta och förutsatt att fastställandet av avgifterna förblir öppet och icke-diskriminerande samtidigt som man bevarar konkurrenskraften för internationell godstrafik. Avtalet innehåller ett godkännande av principen att infrastrukturkostnader skall betalas av användarna, samtidigt som man erkänner att detta är ett mål på lång sikt som beror på avgiftsuttaget i förhållande till andra transportsätt. Det gavs möjlighet att minska grundavgifterna för att uppmuntra användning av underutnyttjade linjer.
- Säkerhet: Enligt artikel 7.2 i direktivet om ändring av direktiv 91/440/EEG skall säkerhetsregler fastställas av andra organ än järnvägsoperatörerna, men tillämpas av järnvägsföretagen.

e) Flygledningstjänst (ATM)

Programmet för transeuropeiska transportnät är ett viktigt finansiellt instrument som stödjer genomförandet av ett effektivt transeuropeiskt nät som omfattar nationella flygledningssystem, särskilt genom att främja driftskompatibilitet, sammankoppling och tekniska framsteg.

Situationen med kronisk brist på nätkapacitet gör det nödvändigt att vidta åtgärder i två olika men parallella riktningar som en del av initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum:

- Undanröjande och/eller lindring av större flaskhalsar i nätet där kapacitetsbrist uppstår. Detta reaktiva, lokala och kostsiktiga tillvägagångssätt inbegriper genomförande av nationella projekt för att uppgradera befintliga installationer.
- Utveckling och införande av den nya generationens komponenter i nätet för att få till stånd enhetliga och betydande kapacitetsökningar. Detta proaktiva, regionala och långsiktiga tillvägagångssätt inbegriper genomförande av preoperationella projekt och studier samtidigt som installationer på regional bas genomförs.

Ur driftsmässig och teknisk synpunkt har betydande förbättringar uppnåtts genom den preliminära genomförandefasen av Mode S, ADS-B och VDL Mode 4.

f) Flygplatser

I överensstämmelse med prioriteringarna för flygplatspolitiken, som även kommer till uttryck i kommissionens vitbok om transporter, har särskild uppmärksamhet ägnats främjandet av intermodalitet och skydd av miljön. Fem av åtta projekt som fått stöd gäller intermodalitet med avseende på luft- och järnvägstransporter. Välplanerad och bekväm intermodal matartrafik till flygplatser kan bidra till en betydande minskning av användningen av individuella transportsätt, minska trafikstockningarna och minska nedsmutsningen runt flygplatser.

En annan prioriterad uppgift har varit att undanröja flaskhalsar. Under 2001 ägnades tre projekt åt att öka kapaciteten på befintliga flygplatser, medan ett projekt gällde intermodalitet inom ramen för en ny, framtida flygplats.

2.2. Lagstiftning

2.2.1. Ändring av förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät

Man måste även ta i övervägande gemenskapens finansiering i framtiden och särskilt budgeten för det transeuropeiska nätet. Kommissionen har föreslagit att det finansiella bidraget från budgeten för TEN skall ökas till högst 20 % av den totala kostnaden för nyckelprojekt som uppfyller vissa villkor. Andra frågor som också måste tas upp rör storleken av de olika gemenskapsbudgetar som finns för transportinfrastruktur och samordningen av dem efter utvidgningen. I detta sammanhang undersöker kommissionen nya lösningar för att underlätta finansieringen av infrastruktur. En central utmaning är att skapa nya mekanismer för att möjliggöra ytterligare finansiering genom främjande av offentlig-privata partnerskap och skapande av nya intäkter som bättre motsvarar transportkostnaderna i alla transportsätt.

För att möta den närmaste tidens utmaningar som beskrivs i vitboken lade kommissionen den 2 oktober 2001¹² fram ett förslag¹³ till Europaparlamentets och

¹² KOM(2001) 545.

rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät för att öka den högsta tillåtna andelen gemenskapsstöd i undantagsfall från 10 % till 20 % för

- (1) gränsöverskridande järnvägsprojekt över naturliga hinder för fri rörelse för passagerare och varor som kräver byggnad av långa tunnlar eller broar, och
- (2) undanröjande av särskilda flaskhalsar i infrastrukturen i områden nära gränsregioner med länder som skall anslutas till unionen.

Dessutom identifierade kommissionen efter sitt meddelande om den europeiska energiinfrastrukturen (KOM(2001) 775) ett antal luckor i det transeuropeiska energinätet. Man beslutade därför att utvidga förslaget (inklusive det högsta tillåtna stödet på 20 %) till att omfatta prioriterade energiprojekt.

2.2.2. *Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska energinät*

Den 20 december 2001 föreslog kommissionen en ändring av beslut nr 1254/96/EG som fastställer en rad riktlinjer för transeuropeiska energinät.

De övergripande prioriteringar som föreslås för utvecklingen av energinät inbegriper

- stöd för konkurrensbaserad drift av den gemensamma energimarknaden, och
- tryggare energiförsörjning.

Utgående från detta har kommissionen identifierat 12 prioriterade axlar (sju för elnät och fem för gasnät) som anses vara av stort europeiskt intresse. Kommissionen föreslog även att öka till 20 % det högsta stöd som inom ramen för TEN-programmet kan ges till projekt som motsvarar dessa 12 prioriterade axlar.

Dessutom föreslogs flera särskilda prioriteter för utveckling av energinät, såsom

- inrättande av energinät i isolerade, avlägsna och perifera regioner,
- driftskompatibilitet med energinäten i kandidatländer och tredje land,
- utveckling av elnät för att integrera/sammankoppla produktionen av förnybar energi, och
- utveckling av gasnät för att motsvara efterfrågan, och diversifiering av naturgaskällor och leveransvägar.

Kommissionen har även föreslagit en uppdatering av listan över projekt, en mer generell beskrivning av projekten och ett flexibelt förfarande (kommittéförfarande i stället för medbeslutande) för uppdatering av detaljerade projektbeskrivningar.

¹³ Ändrat genom KOM(2002) 134. Ändrat av Europaparlamentet vid den första behandlingen i juli 2002. Förslaget håller för närvarande på att diskuteras med de finansiella rådgivarna vid de ständiga representationerna till rådet.

Kommissionen godkände den 20 december 2001 en rapport till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om genomförandet av riktlinjerna för de transeuropeiska energinäten under perioden 1996–2001.

2.2.3. *Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska telenät*

Kommissionen har slutfört en bedömning av genomförandet av beslut nr 1336/97/EG under perioden juli 1997 till juni 2000. På denna grundval lade kommissionen den 10 december 2001 fram förslag till ändring av riktlinjerna för transeuropeiska telenät.

2.2.4. *Ändring av riktlinjerna för transeuropeiska transportnät*

Den 2 oktober 2001 föreslog kommissionen en ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet. Enligt förslaget, som finns i vitboken, skulle investeringarna koncentreras till några övergripande prioriteter och ett begränsat antal prioriterade projekt genom uppdatering av den lista som godkändes av Europeiska rådet i Essen och i Dublin.

De nya övergripande prioriteterna för utveckling av nätet inkluderar följande:

- Koncentration av investeringarna på skapande av ett järnvägsnät som prioriterar godstransporter, inklusive länkar till hamnar.
- Utveckling av ett höghastighetsjärnvägsnät för passagerartrafik, och integration av transportkapaciteten på järnväg och i luften.
- Inrättande av intelligenta transportsystem för att optimera befintlig kapacitet.

Den nya listan över särskilda projekt omfattar de oavslutade Essen- och Dublinprojekten plus sex nya projekt som identifierats av kommissionen. De nya särskilda projekten är (1) det globala satellitbaserade navigations- och positionsbestämningssystemet Galileo, (2) järnvägsvägsförbindelsen med hög kapacitet över Pyrenéerna, (3) projektet för höghastighetståg/kombinerade transporter Stuttgart–München–Salzburg/Linz–Wien för Östeuropa, (4) förbättringen av trafiken på Donau mellan Vilshofen och Straubing, (5) driftskompatibilitet för höghastighetsjärnväg på den iberiska halvön, och (6) den fasta förbindelsen över Fehmarn bält mellan Tyskland och Danmark. Denna revidering är endast det första steget i ändringen av riktlinjerna och därför ett övergående steg. Längre fram kommer en mer långtgående revidering att föreslås.

2.3. Energi-, telekommunikations- och transportkommittéer, gemensam arbetsgrupp

2.3.1. *Energi*

Kommittén för finansiellt stöd för TEN på energiområdet sammanträdde en gång under år 2001 (uppgifter om dess finansieringsbeslut ges nedan i avsnitt 3.1). Kommittén för riktlinjer för TEN på energiområdet har inte sammanträtt.

2.3.2. *Telekommunikationer*

Kommittén för finansiellt stöd till telekommunikationer har sammanträtt tre gånger.

Den har även vid ett tillfälle gett ett skriftligt yttrande, och kommittén har yttrat sig positivt om åtagandet på 30 382 466 euro (uppgifter om dess finansieringsbeslut ges nedan i avsnitt 3.2).

2.3.3. *Transport*

Kommittén för finansiellt stöd för TEN på transportområdet har sammanträtt tre gånger (uppgifter om dess finansieringsbeslut ges nedan i avsnitt 3.3).

Den kommitté som anges i artikel 18 i riktlinjerna (kommittén för riktlinjer för TEN på transportområdet) sammanträdde endast en gång under år 2001, den 14 november. Den beslutade om innehållet i och de uppgifter som ännu skall insamlas för rapporten om genomförandet av riktlinjerna, i enlighet med artikel 18. Kommittén har även diskuterat miljöfrågor, särskilt innehållet i det nya direktivet 2001/42/EG om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan. Aktuella frågor rörande utvecklingen på transportområdet har diskuterats: anpassning av vitboken och förslagen till ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utvecklingen av TEN på transportområdet och förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Arbetsgrupp

Den 15 november möttes en arbetsgrupp för indikatorer för TEN på transportområdet. Bland deltagarna fanns medlemsstaterna, flera av kandidatländerna och företrädare för branschen. Syftet med arbetsgruppen var att definiera en ram för övervakning av de gällande riktlinjerna för TEN på transportområdet och att identifiera en uppsättning gemensamma indikatorer. De preliminära resultaten av en studie som utförts på uppdrag av kommissionen presenterades. Syftet med denna studie var att analysera de indikatorer som används för att övervaka nationella program och att identifiera relevanta indikatorer för att övervaka utvecklingen av TEN på transportområdet. Arbetsgruppen var ett viktigt led i valideringen av indikatorerna. Indikatorer för olika transportsätt (järnväg, väg och inre vattenvägar) diskuterades, och nationella erfarenheter av policy och indikatorer för infrastruktur utbyttes. Det rådde allmän enighet om att de mest relevanta indikatorerna finns inom kategorierna ekonomi, miljö, säkerhet och sociala förhållanden, och att pilotstudier om korridorer bör genomföras för att identifiera relevanta indikatorer.

2.3.4. *Den gemensamma arbetsgruppen (transport/miljö)*

I juni 1998 uppmanade Europeiska rådet i Cardiff transport-, energi- och jordbruksråden att på sina respektive politikområden utveckla strategier för att främja integration och hållbar utveckling på miljöområdet. Som svar på denna begäran utvecklade transportministerrådet en sådan strategi för transportsektorn, som godkändes vid dess möte i oktober 1999. Grunden för denna strategi utvecklades till stor del av en expertgrupp under gemensamt ordförandeskap från GD Energi och transport och GD Miljö. Medlemmarna av expertgruppen kom från medlemsstaternas transport- och miljöministerier.

Översyn av strategin

Rådet föreskrev om en regelbunden granskning av strategin på grundval av rapporter från kommissionen. Den första granskningen skulle ske i juni 2001.

I april 2001 antog rådet en resolution om integrationsstrategin i vilken rådet bekräftade sin tidigare strategi och uppmanade kommissionen att vidta ytterligare åtgärder. Som svar på denna uppmaning bad kommissionen expertgruppen på transport och miljö att utarbeta ytterligare en rapport med rekommendationer om användning av miljömål för transportpolitiken, en rättslig ram för miljörapporteringsmekanismen på transportområdet (TERM) och effekterna av e-handel. Tre arbetsgrupper har utarbetat rapporter i följande ämnen:

- Sektorspecifika miljömål
- Tillhandahållande av en adekvat rättsgrund för TERM
- Effekterna av e-handel på transporter och miljö

3. FINANSIERING AV DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

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

3.1. Energi

Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät sammanträdde den 19 juni och godkände sedan 13 genomförbarhetsstudier och andra studier för vilka kommissionen föreslagit finansiellt stöd på 18,9 miljoner euro. Kommissionens beslut i frågan fattades den 6 augusti. Ytterligare uppgifter ges i bilaga V.

Tabell 2: Anslag till TEN på energiområdet (miljoner euro)

	1995-97		1998		1999		2000		2001	
	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%	Belopp	%
EI	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
TOTALT	45,3	100	18,6	100	28,8	100	13,6	100	18,9	100

3.2. Telekommunikationer

Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät sammanträdde tre gånger för telekommunikationsärenden, den 27 mars, 6 juni och 3 oktober. Mötet i oktober var informellt.

Vid sammanträdet i mars avgav kommittén ett gynnsamt yttrande om kommissionens förslag att bevilja gemenskapsstöd till 35 projekt av gemensamt intresse, valda bland svaren på förslagsinfordran 2000/2. Det sammanlagda stöd som föreslogs uppgick till 29,5 miljoner euro. Kommissionen har underrättat kommittén om sin avsikt att införa ett fast belopp för omkostnader som skall tillämpas i kontrakt med delade kostnader. Kommittén har diskuterat detta och begärt en analys av de effekter detta kunde få på potentiella deltagare i projekt.

Vid sammanträdet i juni presenterade kommissionen sin analys av effekterna av övergången till ett fast belopp som ersättning för omkostnader. Enligt denna skulle förändringen vara kostnadsneutral om den tillämpades på det existerande urvalet av projekt och framför allt större organisationer skulle inte allvarligt påverkas av förändringen. Kommittén godkände därefter kommissionens förslag, som sedan tillämpades på förslagsinfordran 2001/2.

Vid sammanträdet i oktober presenterade kommissionen resultaten av förslagsinfordran 2001/1. En första uppsättning förslag, till ett totalt belopp av 0,9 miljoner euro, som utvalts för gemenskapsfinansiering som resultat av denna förslagsinfordran lämnades sedan till kommittén för skriftligt yttrande..

3.3. Transport

På transportområdet fick kommissionen år 2001 439 anhänganden om ekonomiskt stöd (242 för MIP och 197 för icke-MIP, se punkt 4 för ytterligare uppgifter), varav några gällde relativt små belopp. Åtgärden att sätta en gräns för det finansiella stödet för transportprojekt till minst 1 miljon euro tillämpades ofta under 2001 och bidrog avsevärt till att minska antalet beslut (endast 18 åtgärder fick stöd på mindre än 1 miljon euro). Det totala stöd som begärdes uppgick till 2 270 miljoner euro (1 016 miljoner euro för MIP-åtgärder och 1 254 miljoner euro för icke-MIP). Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska transportnät sammanträdde tre gånger under år 2001. Två positiva yttranden avgavs omfattande 137 projekt och studier (53 icke-MIP och 84 MIP) för vilka kommissionen föreslår stöd på sammanlagt 563 miljoner euro. Såsom framgår av tabell 3 har kommissionen fortsatt att koncentrera en stor del av sina resurser (44 %) till de 14 särskilda ”Essenprojekten”. Medan prioriterade projekt (varav tre har blivit klara: flygplatsen Malpensa, järnvägen Cork–Dublin–Belfast–Larne och den fasta förbindelsen över Öresund) och andra projekt fick en mindre del av budgetanslagen än under föregående år, har andelen för ITS (intelligenta transportsystem) ökat.

Tabell 3: TEN på transportområdet 2001 – finansiellt stöd och antal föreslagna åtgärder per kategori

2001 FÖRSLAG	Särskilda projekt		Trafikledning		Övriga		Totalt	
	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)
	37 ¹	247.5 ²	24	155.5 ³	79 *	160 ⁴	140	563
		43.95%		27.59%		28.46%		100%
MIP 2001 (milj. euro)	36	221.5	19	132.5	29	61	84	415
Årsbudget 2001	1	26	5	22.5	50	99.5	56 *	148 **

¹ Inkluderar en åtgärd för järnvägstrafikledning.

² Inkluderar 1 miljoner euro från föregående år.

² Inkluderar 6 miljoner euro från föregående år.

² Inkluderar 4 miljoner euro från föregående år.

* Inkluderar tre beslut från föregående år.

** Inkluderar ett totalt belopp på 11 miljoner euro från föregående år.

Tabell 4: TEN 2001: föreslagna åtgärder och stöd enligt typ och form

TYP	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	%
Genomförbarhetsstudier/tekniska stödåtgärder	65	274	48,71%
Projekt	77	289	51,28%
TOTALT	142	563	100%
FORM	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	%
Räntestöd	1	15	2,66%
Genomförbarhetsstudier/tekniska stödåtgärder	65	274	48,70%
Direkta bidrag	76	274	48,62 %
TOTALT	142	563	100,0%

Tabell 5: Transportsätt

Transportsätt	MIP		icke-MIP		TOTALT		
	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	Antal åtgärder	Stöd (milj. euro)	%
Flygplatser	2	2,500	6	11,230	8	13,73	2,44%
Flygledningstjänst	3	5,800	3	5,170	6	10,97	1,95%
Kombinerade transporter			1	1,000	1	1,00	0,17%
GNSS	2	100,000	2	16,000	4	116,00	20,60%
Inre vattenvägar	1	1,000	6	9,810	7	10,81	1,91%
Multimodala transporter	1	0,300	2	2,500	3	2,8	0,49%
Vägar	10	39,500	11	28,5035	21	68,0035	12,07%
Vägtrafikledning	12	25,293			12	25,293	4,49%
Hamnar			8	10,900	8	10,90	1,93%
Järnväg	52	239,871	18	38,090	70	277,9609	49,36%
Tågtrafikledning	1	0,6000	1	25,000	2	25,6	4,54%
TOTALT	84	414,864	53	148,2035	142	563,0674	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 2001 års budget vad gäller den procentuella andelen för olika transportsätt och det maximala stödet till prioriterade projekt. I allmänhet iakttogs Europaparlamentets budgetkommentarer i fråga om 2001 års budget även när det gäller fördelningen mellan transportsätt.

3.4. IDA

IDA-projekt (sektoriella och övergripande åtgärder) finansieras oberoende av förordningen om finansiellt stöd till de transeuropeiska näten.

3.5. Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden

Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) och Sammanhållningsfonden är de viktigaste källorna för gemenskapsstöd till transeuropeiska projekt. Under perioden 2000–2006 kommer strukturfonderna inom ramen för mål 1 att ge ett betydande ekonomiskt stöd till infrastruktur, på sammanlagt ungefär en tredjedel av de tillgängliga medlen, och hälften av detta kommer att gå till stöd till

transportinfrastruktur. Samtidigt kommer Sammanhållningsfonden att bidra med 9 miljarder euro till utvecklingen av de transeuropeiska transportnäten.

3.5.1. ERUF

För Strukturfondernas del kännetecknades 2001 framför allt av slutförandet av förhandlingarna med medlemsstaterna inom ramen för mål 1, som står för 70 % av budgeten för Strukturfonderna under programperioden 2000–2006. I fråga om genomförande möjliggjorde godkännandet av alla samlade programdokument och de operativa programmen att alla planerade anslag kunde anslås.

Men den omständigheten att utgifter genom den regionala utvecklingsfonden inte är redovisade per finansierat TEN-projekt gör det svårt att ange exakta siffror för de belopp som investerats i TEN-projekt genom ERUF. En granskning av de årliga rapporterna om genomförande av huvudprogrammen för finansiering av infrastruktur inom ramen för mål 1 kan inte ge mer än en uppskattning (ungefär 2 miljarder euro) av ERUF-stödet till transeuropeiska transportnät 2001.

3.5.2. Sammanhållningsfonden

2001 uppgick anslagen till transeuropeiska nät inom transportsektorn inom ramen för Sammanhållningsfonden till sammanlagt 1 318 miljoner euro, fördelade på medlemsstaterna enligt följande: 61,5 % till spanska projekt, 16,5 % till portugisiska projekt, 16,2 % till grekiska projekt och 5,7 % till irländska projekt.

Tabell 6: Belopp anslagna genom Sammanhållningsfonden för att finansiera TEN på transportområdet, per land

	Åtaganden t.o.m. 1999 (milj. euro)	Åtaganden 2000 (milj. euro)	Åtaganden 2001 (milj. euro)
Grekland	1 535	155	214
Spanien	4 606	852	810
Irland	748	34	75
Portugal	1 446	246	218
Totalt	8 334	1 287	1 318

Kommissionen har fattat nya beslut om finansiering motsvarande ett flerårigt stödbelopp på 1 958 miljoner euro. Fördelningen av detta stöd mellan olika transportsätt uppvisade ökat stöd till järnvägar, i överensstämmelse med policyriktlinjerna: stödet till järnvägstransporter stod för 55 % av den totala summan, medan vägtransporter fick 34 % och sjötransporter 11 %.

Tabell 7: Finansieringsbeslut för TEN inom ramen för Sammanhållningsfonden, per land och per transportsätt, i procent

	Väg	Järnväg	Luftfart	Hamnar
Grekland	85,7	14,3	0	0
Spanien	13,9	68,0	0	18,1
Irland	100,0	0	0	0
Portugal	0	92,6	0	7,4
% per transportsätt	33,6	55,1	0	11,3

I Grekland rörde större delen av finansieringsbesluten 2001 återigen projekt i anslutning till skapandet av motorvägsnätet ”Pathe/Via Egnatia”, det prioriterade projektet nr 7 i Essen. Samtidigt fick järnvägstransporterna fortsatt stöd från gemenskapen genom godkännande av projektet för en ny linje mellan Limena och Ikoniou.

Kommissionen har godkänt två motorvägsprojekt i Spanien: en del av vägen genom Katalonien (mellan Cervera och Santa María del Camí), och ringvägen i Zaragoza, som skall knyta samman de större vägar som strålar samman i Zaragoza, i överensstämmelse med prioriteringarna att avancera med väganknytningarna till Frankrike och sammankoppling av de transeuropeiska vägnäten. Beträffande höghastighetsjärnvägen Madrid–Barcelona–franska gränsen har en mycket stor insats gjorts för att utvidga arbetet mot Barcelona. Slutligen har Sammanhållningsfonden finansierat projekt för att bygga ut hamnen i Barcelona.

De små belopp som anslås i Irland är otillräckliga för att säkerställa balans mellan olika transportsätt varje år. 2001 godkändes endast ett nytt projekt: bygget av motorvägen M50 i sydöstlig riktning, den felande länken i motorvägsringleden runt Dublin.

Liksom under år 2000 inriktades Sammanhållningsfondens insatser i Portugal på investeringar i järnvägar, med prioritering av två strategiskt viktiga linjer som utgör en del av det prioriterade projektet nr 8: den norra linjen och Algarvelinjen. Järnvägarna fick sålunda nästan 93 % av det stöd som beslutades 2001. Återstoden utgjorde gemenskapens bidrag till projekt för att förbättra servicen i Aveiros hamn.

3.6. Lån från Europeiska investeringsbanken (EIB)

Att utveckla stora infrastrukturprojekt av gemensamt intresse, av vilka de transeuropeiska näten utgör huvuddelen, är fortfarande en av Europeiska investeringsbankens prioriteringar. 2001 godkände bankens styrelse lån på totalt 7 900 miljoner euro till transeuropeiska nät och projekt med anknytning till dessa nät i unionen. Finansieringskontrakt på 6 375 miljoner euro undertecknades, vilket motsvarar 22 % av bankens verksamhet i medlemsstaterna. Dessa siffror kan

jämföras med 8 597 miljoner euro godkända och 6 613 miljoner euro undertecknade lån år 2000. Med andra ord skedde en liten minskning av både godkända projekt (-8 %) och undertecknade (-4 %), vilket återspeglar en minskning av finansieringen av TEN-projekt på teleområdet.

EIB har också verkat mycket aktivt i anslutningsländerna med godkända lån till ett belopp av 1 530 miljoner euro och 1 383 miljoner euro undertecknade för projekt av transeuropeiskt intresse. Liksom i medlemsstaterna representerar detta en liten minskning på grund av telekommunikationssektorn.

Sedan 1993 har banken godkänt lån till transeuropeiska nät till ett totalt belopp av 74 426 miljoner euro och undertecknat finansieringskontrakt till ett kumulerat värde av 57 308 miljoner euro. De totala investeringskostnaderna för de aktuella projekten beräknas uppgå till 250 miljarder euro.

EIB har aktivt bidragit till finansieringen av transeuropeiska projekt, och framför allt projekt som genomförs inom ramen för offentlig-privata partnerskap, som främst förekommer inom transportsektorn. 2001 gällde 30 % av EIB:s finansiering av projekt inom transeuropeiska transportnät offentlig-privata partnerskap, i Tyskland, Grekland, Nederländerna, Portugal och Spanien. 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 i EU och i anslutningsländerna.

Banken beviljade under 2001 lån för transeuropeiska transportnät i unionen på 6 418 miljoner euro (6 718 miljoner euro under 2000, dvs. en minskning med 5 %), vilket innebär att denna sektor sedan 1993 beviljats lån på totalt 50 000 miljoner euro. Undertecknade avtal om finansiering uppgick 2001 till 5 161 miljoner euro (4 010 miljoner euro år 2000, en ökning med 29 %), vilket innebär undertecknade avtal på sammanlagt 35 680 miljoner euro sedan 1993. Den betydande ökningen av antalet undertecknade avtal har varit särskilt framträdande beträffande de prioriterade projekt som identifierades av Europeiska rådet i Essen, med en ökning på 130 % i jämförelse med år 2000. Den omständigheten att 2001 utan konkurrens var rekordåret för undertecknade avtal av prioriterade Essenprojekt, medan det krävdes färre nya godkännanden av lån, tyder sannolikt på att de projekt som är under uppbyggnad gått in i en mognadsfas, medan det i andra fall rör sig om en brist på framsteg i genomförandet, med i vissa fall avsevärda förseningar.

När det gäller länderna i Central- och Östeuropa undertecknade banken kontrakt på 1 200 miljoner euro för projekt som avser de tio transportkorridorer som godkänkts av de alleuropeiska transportkonferenserna på Kreta och i Helsingfors, en ökning med 23 % jämfört med år 2000.

I energisektorn godkändes under 2001 nya lån till ett värde av 240 miljoner euro, varav 220 miljoner euro var avsedda för två TEN-projekt i gassektorn. Banken godkände även omkring 900 miljoner euro och tecknade lån på ett liknande belopp för utveckling av nationella nät för elöverföring och eldistribution, även om det inte går att fastställa det belopp som använts särskilt för elöverföringsnät. Inom transeuropeiska energinät uppgår det kumulerade beloppet sedan 1993 till 6 593 miljoner euro i godkännanden och 5 440 miljoner euro tecknade lån.

2001 tillhandahöll EIB även nya lån för telenäten i EU, med godkända lån till ett belopp av 1 241 miljoner euro (1 580 miljoner euro 2000) och tecknade lån till ett belopp av 994 miljoner euro (2 211 miljoner euro 2000). Den betydligt minskade låneaktiviteten förklaras av den finansiella turbulensen i telekommunikationssektorn. Den totala mängden godkända lån sedan 1993 uppgår till 17 835 miljoner euro, varav 16 190 miljoner euro har undertecknats.

Bidrag till utvecklingen av transeuropeiska nät kommer fortsättningsvis att vara ett av EIB:s prioriterade mål på medellång sikt, i både nuvarande och framtida medlemsstater. En regelbunden ökning av låneverksamheten för transeuropeiska nät förutses, med särskild tonvikt på prioriterade projekt och på anslutningsländerna.

Tabell 8: Europeiska investeringsbankens lån till transeuropeiska nät (miljoner euro)

Lån från EIB till TEN (tecknade lån)

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

3.7. Medlemsstaters finansiering

Unionens finansiering av transeuropeiska projekt avser oftast en liten del av den totala kostnaden, utom när det gäller några projekt i ”sammanhållningsländerna”. Finansiering från gemenskapen skall fungera som en katalysator för att stimulera andra investeringskällor. Större delen av finansieringen kommer från de offentliga myndigheterna i medlemsstaterna eller, särskilt när det gäller energi- and telesektorerna, från den privata sektorn. Exakta eller meningsfulla siffror för medlemsstaternas utgifter för transeuropeiska nät är svåra att få fram, eftersom medlemsstaterna inte alltid skiljer på infrastruktur som hör till transeuropeiska nät och sådan som inte gör det.

3.8. Finansiering av infrastruktur i tredje land

3.8.1. Phare

EU har sedan 1989 då programmet Phare inrättades (för Polens och Ungerns del stöd till återuppbyggnad av ekonomin) hjälpt potentiella ansökande länder i Centraleuropa att förbereda sig för anslutning till unionen. Efter ett beslut av Europeiska rådet i Luxemburg 1997 att formellt starta den nu pågående utvidgningen gavs Phare en ny inriktning och särskilt fokus på "föranslutning" år 1998. Phare fokuserar på uppbyggnad av institutioner (30 %) och investeringar relaterade till det gemensamma regelverket (70 %), inklusive investeringar med anknytning till gränsöverskridande samarbete (CBC). Budgeten för 2001 uppgick till 1 641 miljoner euro, varav transportandelen var mycket liten, uppskattningsvis 36 miljoner euro. Stödet inriktas allt mer på allt mer programmerade verksamheter av den typ som förvaltas inom ramen för strukturfonderna, med större förlitan på lokal planering och förvaltning (ekonomiska och sociala sammanhållningsprogram – ESC).

3.8.2. Cards

2001 var det första året för genomförande av den nya förordningen om Cards som antogs den 5 december 2000. Under det sista kvartalet 2001 antogs ett regionalt strategidokument och strategidokument för Albanien, Bosnien och Herzegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien och Jugoslavien, som omfattar perioden 2002–2006. Ett av de särskilda regionala samarbetsmålen för Cards regionala strategi är "att återintegrera SAP-länderna (stabiliserings- och associeringsprocessen) i de europeiska infrastrukturnäten, nämligen för transport, gränsförvaltning och energi" genom att hjälpa dem att "utveckla sammanhängande strategier för infrastruktur med en internationell dimension inom transport- och energisektorerna."

Stödet inriktas på att ta fram strategier och förberedande studier samt på katalytiska investeringar i syfte att återförena regionens infrastrukturer för transport, energi och miljö i de alleuropeiska näten. Ett nyckelantagande är att internationella finansinstitutioner har de bästa förutsättningarna för att ta itu med finansieringsbehov för investeringar i infrastruktur. Betydande investeringar kommer icke desto mindre att fortsättningsvis göras i Jugoslavien och Kosovo för att fullborda återuppbyggnadsarbeten som redan påbörjats. Begränsade gränsöverskridande infrastrukturprojekt kan även finansieras inom ramen för integrerade gränsförvaltningsprogram. Slutligen tar programmet Cards, genom att i hög grad koncentrera sig på uppbyggnad av institutioner, upp centrala problem rörande utveckling av infrastruktur.

3.8.3. 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 %.

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.

Prioritet ges åt de gränsövergångar som ingår i det alleuropeiska transportnätet, dvs. korridorerna I, II, III, V och IX. Till och med år 2001 har kommissionen ställt till förfogande mer än 90 miljoner euro för detta syfte, varav 15 miljoner euro togs från budgeten för Tacis 2001.

3.8.4. *Meda*

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

3.8.5. *Ispa*

Ispa (Instrument for Structural Policy for Pre-Accession), ett av de tre föranslutningsinstrumenten, är utformat efter mönster från Sammanhållningsfonden och syftar med 50 % av sina anslag till att uppgradera transportnät av transeuropeiskt intresse i de tio länder i Central- och Östeuropa som är kandidater för anslutning till Europeiska unionen. De återstående 50 % är avsedda för miljöprojekt. Under perioden 2000–2006 kommer ett totalt belopp på 1 040 miljoner euro per år (i 1999 års priser) att tillhandahållas för infrastrukturprojekt på miljö- och transportområdena, dvs. omkring 520 miljoner euro per år för transportprojekt.

Under åren 2000 och 2001 beslutade kommissionen om 169 projekt som föreslagits av kandidatländerna, med en total projektkostnad på 6,6 miljarder euro, varav EU skall betala 3,9 miljarder euro eller 59 %. Mer än hälften av det beslutade Ispa-stödet går till järnvägsprojekt och omkring 47 % till väginfrastruktur.

Av dessa 169 projekt under de två första åren av Ispa är 64 transportprojekt, motsvarande 4,1 miljarder euro i totala projektkostnader, varav 2,4 miljarder euro tillhandahålls genom ett Ispa-bidrag. Detta inbegriper 16 tekniska stödprojekt, främst för förberedelser av projekt. Under 2001 fattades beslut om 29 transportprojekt med ett totalt stöd från Ispa på 1,3 miljarder euro.

Ispas mål i transportsektorn är att bidra till byggandet av det framtida transeuropeiska transportnätet. Programmet finansierar projekt inom transportinfrastruktur som främjar en hållbar rörlighet på grundval av kriterierna i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 (gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet). Åtgärderna bör göra det möjligt för de gynnade länderna att uppfylla målen i anslutningspartnerskapen och måste garantera sammankoppling och driftskompatibilitet med nationella nät samt mellan dessa nät och EU:s.

I projektförberedelserna måste man beakta de tio multimodala alleuropeiska transportkorridorerna som godkändes vid den tredje alleuropeiska transportkonferensen i Helsingfors i juni 1997. Projekt som skall finansieras av Ispa som prioriterade måste ingå i stomnätet, såsom det identifierats av TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment), men kan även gälla projekt i resten av TINA-nätet. De medel från Ispa som använts i transportsektorn har varit koncentrerade på utbyggnad och förbättring av TINA-nätet för att underlätta sammankopplingen av Europeiska unionen och anslutningsländerna.

Tabell 9: Ispas budget 2001 – transportsektorn, per delsektor

Delsektor		
	Ispa-medel i euro	% Ispa-medel/ sektor
Vägar	303 699 301	57,25%
Järnväg	210 662 746	39,71%
Flygplatser	12 000 000	2,26%
Järnväg/vägar	4 158 400	0,78%
Total Ispa-budget för transportsektorn	530 520 447	47,83%

Tabell 10: Ispas budget 2001: Åtaganden per land

Land	Ispa-medel (euro)
Bulgarien	61 898 400
Tjeckien	40 271 315
Estland	12 228 287
Ungern	48 171 347
Lettland	21 663 645
Litauen	14 483 464
Polen	177 561 679
Rumänien	122 812 000
Slovakien	24 698 070
Slovenien	6 732 240
TOTALT	530 520 447

Tabellen ger uppgifter om åtaganden till projekt som beslutats 2001 och de andra delbetalningarna för projekt som beslutats 2000. Medel till projekten anslås i gemenskapens budget under flera år.

Mer än hälften av Ispas budget för transportsektorn 2001 gick till vägprojekt som omfattar nybyggen eller förbättringar för att uppfylla EU:s kapacitets- och säkerhetsnormer. Omkring 40 % av anslagen gick till järnvägsprojekt, främst till rehabilitering och uppgradering av befintlig infrastruktur till EU-standard.

Tabell 11: Beslut om Ispa-finansiering av transportprojekt 2000 och 2001

PROJEKT TYP	Antal projekt	Totala projekt-kostnader (euro)	Totala Ispa-medel som beslutats (euro)	Åtaganden 2000 (euro)	Åtaganden 2001 (euro)
Flygplatser	1	148 756 000	50 000 000	28 000 000	12 000 000
Järnväg	32	2 154 232 540	1 230 824 787	283 584 312	210 662 746
Järnväg och väg	2	6 080 000	5 198 000	0	4 158 400
Vägar	29	1 756 680 109	1 139 915 934	224 790 797	303 699 301
Totalt sektorn	64	4 065 748 649	2 425 938 721	536 375 109	530 520 447

Tabellen visar de sammanlagda Ispa-åtagandena som beslutats 2000 och 2001 för transportprojekt (64 projekt) och de totala kostnaderna för dessa projekt.

Ispa-medel 2000–2001

Projekttyp	Antal projekt	Totalt Ispa-bidrag	% per sektor
TRANSPORT			
Flygplatser	1	50 000 000	2,06 %
Järnväg	32	1 230 824 787	50,74 %
Järnväg och väg	2	5 198 000	0,21 %
Vägar	29	1 139 915 934	46,99 %
Totalt sektorn	64	2 425 938 721	61,61 %

Projekt per korridor, totalt Ispa-bidrag 2000–2001

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

Projekt per land 2000–2001

Land	Flygplatser	Järnväg	Vägar	Järnväg och väg	Totalt
Bulgarien	50 000 000	153 000 000	30 000 000	4 998 000	237 998 000
Tjeckien		45 207 500	57 931 474	200 000	103 338 974
Estland		1 350 000	34 173 021		35 523 021
Ungern		191 442 575	20 149 540		211 592 115
Lettland		101 843 476	19 961 541		121 805 017
Litauen		24 314 780	50 957 600		75 272 380
Polen		344 498 499	510 744 750		855 243 249
Rumänien		232 329 441	409 926 024		642 255 465
Slovakien		96 996 000	27 149 200		124 145 200
Slovenien		18 765 300			18 765 300
Totalt	50 000 000	1 209 747 571	1 160 993 150	5 198 000	2 425 938 721

4. FINANSIERING AV TRANSEUROPEISKA NÄT: ANDRA FRÅGOR

4.1. Det fleråriga vägledande programmet (MIP) för det transeuropeiska transportnätet (2001–2006)

I september 2001 antog Europeiska kommissionen beslutet om det fleråriga vägledande programmet för att finansiera det transeuropeiska transportnätet under perioden 2001–2006. Efter att ha bedömt alla mottagna ansökningar, gjorde kommissionen en vägledande allokering av 2 780 miljoner euro till de framgångsrika projekten. Nästan hälften av detta belopp kommer att gå till stora infrastrukturprojekt som godkändes av Europeiska rådet i Essen 1994. 20 % kommer att gå till Galileoprogrammet och resten kommer att delas mellan olika flaskhalsar på järnvägsområdet, gränsöverskridande projekt och intelligenta transportsystem. ”De valda projekten kommer att bidra till att möta de centrala utmaningarna på transportområdet såsom de beskrivs i kommissionens vitbok om transport som antogs den 12 september¹⁴: omläggning av balansen mellan olika transportsätt, kamp mot flaskhalsar och överbelastning och kvalitet och säkerhet i centrum för den gemensamma transportpolitiken,” sade viceordförande Loyola de Palacio, kommissionsledamot med ansvar för energi och transport.

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

De utvalda projekten har, i överensstämmelse med de mål som anges i vitboken om transportpolitiken, till syfte att undanröja flaskhalsar i det transeuropeiska transportnätet och ändra balansen mellan olika transportsätt.

Det totala belopp som föreslås för programmet 2001–2006, 2 780 miljoner euro, fördelar sig enligt följande:

- Mer än 1 300 miljoner euro (47 %) till infrastrukturprojekt som godkändes av Europeiska rådet i Essen 1994.
- Mer än 550 miljoner euro (20 %) till Galileoprojektet.
- Närmare 640 miljoner euro (23 %) till järnvägsflaskhalsar och gränsöverskridande projekt.
- Närmare 280 miljoner euro (10 %) till projekt inom intelligenta transportsystem (ITS) för väg- och luftfartssektorerna.

Nästan två tredjedelar av det planerade stödet har gått till järnvägssektorn för att uppfylla vitbokens mål att återuppliva denna sektor. Medan studier kommer att spela en viktig roll för det kostsamma fortsatta tekniska, miljömässiga och geologiska förberedandet av större projekt, såsom järnvägstunnlarna genom Alperna och Pyrenéerna, kommer de flesta av Essenprojekten för höghastighetspassagerartåg att kulminera byggnadsmässigt och förväntas vara klara till slutet av 2006. I överensstämmelse med vitbokens mål om att ta i bruk ny teknik för unionens transportsystem och transportanvändare har även Galileoprogrammet getts en framträdande ställning. Slutligen har, i linje med målet att undanröja överbelastning och förbättra kontakterna till periferin, ett betydande stöd getts åt att undanröja flaskhalsar och felande länkar både inom unionen och med tredje land.

Tabell 12: Det fleråriga vägledande programmet för det transeuropeiska transportnätet 2001–2006 – rambeslut

P/G	Projektets titel	Föreslaget stöd (milj. euro)						
		2001	2002	2003	2004-06	Totalt		
P1	HGV nord – syd (Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg München–Verona)	33	46.5	61.5	117	258	9.28%	
P2	Höghastighetsjärnväg Paris–Bryssel–Köln/Frankfurt–Amsterdam–London	61	49.5	36	145	291.5	10.48%	
P3	Höghastighetståg söderut (Madrid–Barcelona–Perpignan–Montpellier och Madrid–Vitoria–Dax)	15.1	22.1	34.7	66	137.9	4.96%	
P4	Höghastighetståg österut	45	36.5	52	34.5	168	6.04%	
P5	Betuwe-linjen	20	10	12	380	80	2.88%	
P6	Höghastighetståg Frankrike–Italien	11	16.5	54	88.9	170.4	6.13%	
P7	Motorvägar i Grekland – Pathe och Via Egnatia	12.5	12	5.5	-	30	1.08%	
P8	Multimodal länk Portugal–Spanien–övriga Europa	3.3	3.2	4.35	2	12.85	0.46%	
P9	Cork–Dublin–Belfast–Larne–Stranraer CRL	-	-	-	-	-	0.00%	
P10	Flygplatsen Malpensa	-	-	-	-	-	0.00%	
P11	Den fasta förbindelsen över Öresund	-	-	-	-	-	0.00%	
P12	Multimodal korridor i den nordiska triangeln	12.05	16	14.95	42.5	85.5	3.07%	
P13	Vägorridor Irland–Förenade kungariket–Benelux	13	8	7	2.8	30.8	1.11%	
P14	Huvudlinjen längs västkusten	7	3	3	31	44	1.58%	
	Delsumma PP	232.95	223.3	285	567.7	1 308.95	47.07%	
P15	Det transeuropeiska satellitnavigeringssystemet (Galileo)	100	170	80	200	550	19.78%	
G1/2	Undanröjande av flaskhalsar i det transeuropeiska järnvägsnätet	51.125	67.825	75.25	196.9	391.1	14.06%	
G3	Gränsöverskridande projekt	13.95	21.51	32.28	186.76	254.5	9.15%	
G4	Intelligenta transportsystem i vägsektorn	28.3	30.8	33	99.9	192	6.90%	
G5	Intelligenta transportsystem i luftfartssektorn	7.99	25.8	26.03	24.67	84.49	3.04%	
	Delsumma grupper	101.365	145.935	166.56	508.23	922.09	33.16%	
	Totalt MIP	434.315	539.235	531.56	1 275.93	2 781.04	100.00%	

Detaljerade uppgifter i bilaga IX.

Medan GD transport och miljö mellan 1995 och 2000 främjade utvecklingen av intelligenta transportsystem i det transeuropeiska vägnätet genom att bidra med mer än 125 miljoner euro till finansieringen av trafikregleringsprojekt, ersattes 2001 detta årliga program för finansiering av transeuropeiska transportnät med Europeiska kommissionens fleråriga vägledande program (MIP).

Sex ITS-projekt som omfattar 14 medlemsstater (Grekland är inte med) har utvalts och kommer att få 192 miljoner euro i stöd från EU, medan de tolv relaterade finansieringsbesluten 2001 uppgick till totalt 25,3 miljoner euro.

- Arts (Portugal/Spanien/Frankrike): 3,5 miljoner euro
- Centrico (Nederländerna/Tyskland/Belgien/Luxemburg/Frankrike/Förenade kungariket): 7 miljoner euro
- Corvette (Tyskland/Österrike/Italien): 4 miljoner euro
- Serti (Tyskland/Frankrike/Italien/Spanien): 3,5 miljoner euro
- Streetwise (Förenade kungariket/Irland): 1,8 miljoner euro
- Viking (Finland/Sverige/Danmark/Tyskland): 5,5 miljoner euro

De understödda projekten syftar till att minska överbelastning och tillhandahålla skarvlös information till resenärer på det transeuropeiska vägnätet. Det finns en klar inriktning på att påskynda insatsen av system och tjänster för resenärerna och att lösa gränsöverskridande problem genom samarbete mellan olika medlemsstater i projekten.

4.2. Budget för transeuropeiska transportnät utanför MIP

53 infrastrukturprojekt och -studier på transportområdet har utvalts för samfinansiering genom den ordinarie årliga delen av budgeten för transeuropeiska transportnät i enlighet med rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Dessa beslut – till ett totalt belopp av 137,2 miljoner euro¹⁵ – avsåg att komplettera de anslag som fördelades 2001 i samband med det fleråriga vägledande programmet (MIP), för vilket kommissionen antagit ett rambeslut. De åtgärder som skall samfinansieras utvaldes i enlighet med de prioriteringar som anges i vitboken om transportpolitiken som antogs av kommissionen den 12 september 2001. Mer precist hänvisade besluten till sektorer som var underrepresenterade i MIP-ramen (t.ex. inre vattenvägar, hamnar, flygplatser och vägar) och till projekt som kompletterade de åtgärder som stöddes i MIP (t.ex. tillgång till huvudnätet, uppgradering av noder). Det gav även ytterligare stöd till viktiga europeiska projekt som ERTMS och EGNOS, som redan fått finansiering under tidigare år. Kommittén för finansiellt stöd till transeuropeiska nät – transportsektorn yttrade sig vid sitt sammanträde den 7 juni 2001 positivt om detta urval.

4.3. Riskkapitalinstrumentet för transeuropeiska nät

Behovet av detta instrument betonades av arbetet i Kinnocks arbetsgrupp på hög nivå om offentlig-privata partnerskap i transportsektorn, vars slutsatser godkändes helt av kommissionen i ett meddelande i september 1997. Tillgången på sådana medel är för närvarande mycket begränsad i Europa och de behöver uppmuntras om projekt inom

¹⁵ Det totala beloppet för samfinansiering 2001 utanför MIP uppgick till 148 miljoner euro. 11 miljoner euro, avsedda för projekt som valts år 2000, anslogs först 2001 på grund av dröjsmål i förfarandet.

transeuropeiska nät skall kunna utvecklas till offentlig-privata partnerskap. Syftet skulle vara att använda begränsade offentliga resurser för att bidra till att stimulera sådana riskkapitalinvesteringar, som har en viktig roll att spela för att göra det möjligt för offentlig-privata partnerskap att utnyttja den stora reservoaren av långsiktigt privat investeringskapital. Ur effektivitets- och kostnadseffektivitetssynvinkel är det bäst att använda investeringsfonder eller jämförbara finansiella institutioner i syfte att få fram riskkapital till projekt i transeuropeiska nät.

Genom den stora hävstångseffekten kommer riskkapitalinstrumentet (RCF) för transeuropeiska nät inte endast att tillhandahålla ytterligare medel till en sektor där marknadsmisslyckanden noterats, utan även att stödja utvecklingen av innovativa finansiella instrument i en sektor som av tradition varit inriktad på bidrag. I motsats till räntestöd eller andra former av bidrag kommer tillskotten inom ramen för detta instrument även att bli återbetalda.

I förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät¹⁶ talas om att en begränsad del av de tillgängliga budgetmedlen för transeuropeiska nät skall användas som ”*Riskkapital till investeringsfonder eller jämförbara finansiella företag, som huvudsakligen är inriktade på tillhandahållande av riskkapital till projekt som rör transeuropeiska nät och som innefattar betydande investeringar av den privata sektorn; sådant riskkapital skall uppgå till högst 1 % av budgetmedlen [...] får denna gräns höjas till och med 2 % från och med 2003, mot bakgrund av en utvärdering av hur detta instrument fungerar...*”¹⁷. Dessa budgetmedel uppgår till 4 600 miljoner euro för perioden 2000–2006. Det potentiella belopp som finns tillgängligt för riskkapitalinstrumentet till och med år 2006 uppgår följaktligen till 46 miljoner euro med möjlighet att från och med 2003 öka det till 92 miljoner euro beroende på en översyn som kommissionen skall förelägga Europaparlamentet och rådet.

Enligt förordningen skall förvaltningen av gemenskapens riskkapitalbidrag skötas av Europeiska investeringsfonden och villkoren för genomförande av planen skall fastställas i ett samarbetsavtal mellan kommissionen och EIF. Efter reformeringen av EIF år 2000 har dess verksamhet med anknytning till transeuropeiska nät överförs till EIB. I juni 2001 slöts därför ett samarbetsavtal mellan kommissionen, EIB och EIF. I juli 2001 offentliggjordes anmälan om genomförande av instrumentet i Europeiska gemenskapernas officiella tidning¹⁸ för att göra det möjligt för intresserade investeringsfonder att lämna in ansökningar till EIB i syfte att komma i fråga vid urvalet av investeringar som skall finansieras genom detta instrument. Under 2002 väntas det första ekonomiska beslutet fattas om att tilldela medel från TEN-budgeten till riskkapital¹⁹.

¹⁶ Rådets förordning (EG) nr 2236/95 som ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999 av den 19 juli 1999.

¹⁷ Artikel 4.1 e i förordningen.

¹⁸ Meddelande om genomförande enligt artikel 4.1 e i förordning (EG) nr 2236/95, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1655/1999, av programmet för riskkapital till infrastrukturprojekt inom ramen för de transeuropeiska näten (TEN) (EGT C 188, 2001, s. 5).

¹⁹ Det första finansieringsbeslutet som syftar till att anslå budgetmedel från TEN-T till riskkapital togs, som förväntat, under 2002

5. UTVÄRDERING

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

5.1. Energi

1999 gjorde oberoende experter för kommissionens räkning en utvärdering efter halva tiden av programmet för transeuropeiska energinät. Största delen av de rekommendationer som gjordes beaktades av kommissionens enheter vid genomförandet av programmet. Nästa oberoende utvärdering är planerad till åren 2003/2004.

5.2. Telekommunikationer

Alla projekt granskades minst en gång under 2001. Särskild uppmärksamhet lades vid framtagandet av affärsplaner, eftersom detta hade identifierats som ett särskilt svagt område. Sammanlagt sju projekt konstaterades vara bristfälliga antingen av tekniska orsaker eller på grund av att de inte ansågs erbjuda några utsikter att utmynna i lönsamma tjänster. Det beslutades att lägga ner dessa projekt.

Halvtidsutvärdering av åtgärden för transeuropeiska telenät

Den studie som kommissionen hade begärt i enlighet med kraven i artikel 14 i beslutet om riktlinjer blev färdig i början av 2001. Slutrapporten om 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 strategiskt 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 anspråkslösa omfattning ansågs snarare vara en fördel än en nackdel, eftersom det gjorde det möjligt att snabbt anpassa programmet till en föränderlig miljö, framför allt med tanke på det framväxande e-Europa.

Av studien framgick att även om de projekt som utvalts för gemenskapsstöd i allmänhet är högriskprojekt, uppvisar många av dem en god potential för exploatering efter den fas som finansieras av programmet.

Den breda uppsättning verksamheter som programmet kunde stödja ledde dock till en utspädning av resurserna vilket begränsade den totala effekten av programmet. Kommissionen tog upp denna brist i sitt förslag till ändring av riktlinjerna för telekommunikationsområdet genom att minska antalet åtgärdsområden i programmet från arton till sju.

Studien visade även på svagheter i framtagandet av affärsplaner. Kommissionen har erkänt detta problem och tagit två initiativ för att komma till rätta med det. Direkt stöd har getts till projekt genom stödprojektet BPS, som erbjöd rådgivning om framtagande och framställning av affärsplaner, och granskningarna inriktades på att på ett tidigt stadium upptäcka potentiella problem på detta område så att motverkande åtgärder kunde vidtas.

5.3. Transport

Enligt artikel 1 i kommissionens förordning (EG) nr 1687/2001 skall alla fleråriga program utvärderas på förhand, efter halva tiden och efter programmets avslutande.

Beträffande transeuropeiska nät omfattar rambeslutet om MIP perioden 2000–2006.

2001 hade det finansiella stödet genom MIP just börjat. De övergripande resultaten av åtgärden och mervärdet av gemenskapens insatser kommer att bedömas vid halvtid. Halvtidsutvärderingen av programmet är planerad till 2003/2004.

En del särskilda program (som ingår i transeuropeiska transportnät) har dock redan utvärderats: ”trafikregleringsprojekten i transeuropeiska transportnät”, ”Galileos övergripande arkitektur” och ”Equity Plan fas I”.

Dessutom lämnas årligen rapporter om projektens framsteg i fråga om alla projekt som samfinansieras genom budgeten för transeuropeiska nät. Dessa rapporter möjliggör en systematisk övervakning av de framsteg som uppnåtts inom enskilda projekt.

Beträffande ITS (trafikreglering) under 2001, har kommissionen med hjälp av externt stöd utvärderat åtta projekt. Denna modell kommer att användas i framtiden för resten av transportprojekten. Resultaten av utvärderingarna, på grundval av detaljerade analyser av de tekniska slutrapporter som parterna lämnat, har i allmänhet varit positiva. Insatsen av ITS-system ökar i de flesta medlemsstater i enlighet med nationella planer. I en del fall har förseningar noterats för en del verksamheter som inte hör till projektens kärnverksamhet. Liksom på andra områden genomförs verksamheter som kräver ett stort mått av samordning, såsom samordning av trafikregleringsåtgärder, gränsöverskridande datautbyte, av medlemsstaterna, men i ganska långsam takt.

6. YTTRE FÖRBINDELSER

6.1. Energi

I fråga om utvecklingen av nät kommer kommissionens förslag till ändring av riktlinjerna för transeuropeiska energinät att stärka den externa dimensionen av EU:s politik för energinäten, särskilt för sammankopplingar med kandidatländerna och annat tredje land i Medelhavsområdet och runt Svarta havet, och med särskild tonvikt på naturgasförbindelser.

2001 startades energidialogen mellan EU och Ryssland. En viktig slutsats var att särskilda ”projekt av gemensamt intresse” skulle identifieras för att anknyta till de transeuropeiska energinäten för att garantera trygga leveranser av energi. En preliminär lista över dessa projekt offentliggjordes i en rapport till toppmötet mellan EU och Ryssland. Ytterligare arbete skall koncentreras på genomförandeformerna, med särskild tonvikt på förutsättningarna för att attrahera privat kapital i EU i större omfattning.

Beträffande västra Balkanhalvön presenterade Europeiska kommissionen vid den regionala konferensen för sydöstra Europa i Bukarest den 25–26 oktober 2001 sitt slutliga strategidokument om ”Transport- och energiinfrastruktur i sydöstra Europa”.

Samråd om strategidokumentet hade hållits under våren 2001 med medlemsstaterna i EU (Cards-kommittén), internationella finansiella institutioner, de berörda länderna – de länder som ingår i stabiliserings- och associeringsprocessen (Albanien, Bosnien och Herzegovina, Kroatien, Makedonien, Jugoslavien) – och arbetsmötet för stabilitetspakten (maj 2001). I dokumentet identifieras de breda prioriteterna för utvecklingen av transport- och energiinfrastruktur i regionen, inkluderande de olika initiativ som tagits och det arbete som redan utträttats på detta område under det senaste decenniet, och presenteras kriterier för ytterligare prioritering av korridorer och särskilda projekt på transport- och energiområdena.

På liknande sätt är ett av de särskilda regionala samarbetsmålen för Cards regionala strategi för 2002–2006, som godkändes av kommissionen den 22 oktober 2001, är *”att återintegrera SAP-länderna (stabiliserings- och associeringsprocessen) i de europeiska infrastrukturnäten, nämligen för transport, gränsförvaltning och energi”* genom att hjälpa dem att *”utveckla sammanhängande strategier för infrastruktur med en internationell dimension inom transport- och energisektorerna.”* De förväntade resultaten i energisektorn är *”studier för prioritering av regional infrastruktur och diskussioner för energiinfrastruktur, inklusive framsteg i utvecklandet av en gemensam regional elmarknad och integrationen av denna med EU:s elmarknad.”*

De konkreta resultaten av dessa samordnade insatser framgår av en lista över regionala infrastrukturprojekt i sydöstra Europa. Framstegen för dessa projekt övervakas regelbundet genom ledningsgruppen för infrastruktur. I den nuvarande listan över pågående regionala projekt – en kombination av ”snabbstartspaketet” (regional finansieringskonferens, mars 2000) och en lista över ytterligare/kompletterande projekt som presenterades vid den regionala konferensen i oktober 2001 – ingår 41 projekt till ett totalt värde av 3,32 miljarder euro. Energisektorn kommer på andra plats med ett värde på 0,82 miljarder euro (25 %) för fem elprojekt.

6.2. Transport

Förhandlingarna om utvidgning av unionen har framskridit i god takt, och har gjort klart de betydande transportbehov som de ansökande länderna har. Man måste bygga eller förbättra omkring 20 000 km vägar och 30 000 km järnvägar samt hamnar och flygplatser till en kostnad på nästan 100 miljarder euro.. Detta arbete får redan stöd av gemenskapen genom programmen Ispa och Phare, men att få de framtida medlemsstaternas ekonomier i nivå med de nuvarande medlemsstaternas kommer att kräva tidigare aldrig skådade investeringsnivåer. Utvidgningen kommer även att leda till trafikökningar i de nuvarande medlemsstaterna, som därför måste anpassa sina egna prioriteringar på infrastrukturuområdet.

Alleuropeiska korridorer och områden

Det alleuropeiska transportnätet har utvecklats under förloppet av tre alleuropeiska transportkonferenser. Vid den första alleuropeiska transportkonferensen i Prag 1991 fastställdes en lämplig plan för transportinfrastrukturen, som blev korridorbegreppet.

Vid den andra alleuropeiska transportkonferensen på Kreta 1994 identifierade länderna i Väst-, Central- och Östeuropa nio långa transportkorridorer som prioriteter för utvecklingen av infrastruktur.

Vid den tredje alleuropeiska transportkonferensen i Helsingfors i juni 1997 tillkom en tionde korridor och de alleuropeiska sjötransportområdena.

Dessa multimodala korridorer, de så kallade Helsingforskorridorerna, har en total längd på omkring 48 000 km, varav 25 000 km består av järnvägsnät och 23 000 km av vägnät. Flygplatser, hamnar, flodhamnar och större terminaler tjänar som intermodala noder längs dessa långa förbindelser mellan de central- och östeuropeiska länderna.

Planen på ett alleuropeiskt investeringspartnerskap för transportinfrastruktur främjar inrättandet av alla komponenter som krävs för ett framtida alleuropeiskt transportnät på Europeiska unionens territorium, i kandidatländerna för anslutning, i de nya oberoende staterna och bortom dessa.

Det alleuropeiska transportnätet består av följande komponenter:

- Det transeuropeiska transportnätet²⁰ på Europeiska unionens territorium.
- TINA-nätet²¹ som omfattar de tio korridorerna plus ytterligare nätkomponenter i kandidatländerna för anslutning.
- De alleuropeiska transportkorridorerna i kandidatländerna för anslutning, i de nya oberoende staterna och bortom dessa.
- De fyra alleuropeiska transportområden (*PETras*) som omfattar sjöområden.
- Länkarna Europa–Asien, framför allt Traceca (transportkorridor Europa Kaukasus Asien).

Se karta i bilaga X.

En gemensam avsiktsförklaring, varigenom en samordningsmekanism inrättas för varje korridor, har undertecknats för alla korridorer. I tabellen nedan ges en del uppgifter om de befintliga korridorerna.

Alleuropeiska korridorer

Nummer	Avtalsprotokoll	Ordförandeskap	Rutt enligt definitionen från den alleuropeiska transportkonferensen i Helsingfors 1997
I	Ja	Sverige	Helsingfors–Tallinn–Riga–Kaunas–Warszawa Vägkomponent: Via Baltica Järnvägskomponent: Rail Baltica
II	Ja	Ryssland	Berlin–Warszawa–Minsk–Moskva–Nizhnij Novgorod
III	Ja	Polen	Berlin/Dresden–Wroclaw–Lviv–Kiev
IV	Ja	Tyskland	Berlin/Nürnberg–Prag–Budapest Constanza/Thessaloniki/Istanbul

²⁰ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 (EGT L 228, 9.9.1996).
²¹ Bedömning av transportinfrastrukturbehov – slutrapport oktober 1999.

V	Ja	Italien	Venedig–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest–Uzgorod–Lviv Avsnitt A: Bratislava–Zilina–Kosice–Uzgorod Avsnitt B: Rijeka–Zagreb–Budapest Avsnitt C: Ploce–Sarajevo–Osijek–Budapest
VI	Ja	Polen	Gdansk–Grudziadz/Warszawa–Katowice–Zilina Avsnitt A: Katowice–Ostrava–korridor V
VII	Ja	Österrike	Donau och kanalen Donau–Svarta havet
VIII	Ja	Italien	Durres–Tirana–Skopje–Sofia–Varna – länk till transeuropeiska nät i Grekland och korridor IV
IX	Ja		Helsingfors–St. Petersburg–Moskva/Pskov–Kiev–Ljubasevka–Chisinau–Bukarest–Dimitrovgrad–Alexandroupolis Avsnitt A: Ljubasevka–Odessa Avsnitt B: Kiev–Minsk–Vilnius–Kaunas–Klaipeda/Kaliningrad
X	Ja	Grekland	Salzburg Ljubljana–Zagreb–Belgrad–Nis–Skopje–Thessaloniki Avsnitt A: Graz–Maribor–Zagreb Avsnitt B: Budapest–Novi Sad–Belgrad Avsnitt C: Nis–Sofia Avsnitt D: Veles–Bitola–Florina

Under 2001 gjordes viktiga investeringar längs korridorerna, men utvecklingen och framstegen varierade i hög grad beroende på korridorordförandeskapets verksamhet och de deltagande ländernas engagemang.

En dedicerad utvidgning av de transeuropeiska näten är den Tacis-finansierade ruten Traceca ("Sidenvägen") genom södra Kaukasus till Centralasien. De fysiska länkarna måste förbättras för att dra till sig betydande trafikmängder. Samordningsarbetet på de alleuropeiska transportkorridorerna, nämligen utvidgningen av de transeuropeiska näten till de västra nya oberoende staterna, har fortsatt med regelbundna möten mellan ordförandeländerna för korridorerna. 2001 fanns det dock inte någon finansiering från gemenskapen för tillhörande projekt.

Beträffande västra Balkanhalvön presenterade Europeiska kommissionen vid den regionala konferensen för sydöstra Europa i Bukarest den 25–26 oktober 2001 sitt slutliga strategidokument om "Transport- och energiinfrastruktur i sydöstra Europa". Det har diskuterats ingående med medlemsstaterna i Europeiska unionen, de gynnade länderna och Europeiska investeringsbanken, Världsbanken och Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling. Strategidokumentet presenterades för medlemmarna i stabilitetspakten i Tirana i maj 2001 och i Bukarest i oktober 2001. Detta arbetsdokument används som vägledning för ledande givares

investeringsstrategi och kompletteras av finansiering genom Cards för ytterligare tekniska studier.

I dokumentet identifieras de breda prioriteterna för utvecklingen av transport- och energiinfrastruktur i regionen, inkluderande de olika initiativ som tagits och det arbete som redan utträttats på detta område under det senaste decenniet, och presenteras kriterier för ytterligare prioritering av korridorer och särskilda projekt på transport- och energiområdena. Beträffande transporter kommer strategin att på västra Balkan tillämpa en metod snarlik TINA:s.

På liknande sätt är ett av de särskilda regionala samarbetsmålen för Cards regionala strategi för 2002–2006, som godkändes av kommissionen den 22 oktober 2001, *”att återintegrera SAP-länderna (stabiliserings- och associeringsprocessen) i de europeiska infrastrukturnäten, nämligen för transport, gränsförvaltning och energi”* genom att hjälpa dem att *”utveckla sammanhängande strategier för infrastruktur med en internationell dimension inom transport- och energisektorerna.”* De förväntade resultaten i transportsektorn är *”en studie över regionala infrastrukturprioriteringar, en diskussion om utvidgningen av de alleuropeiska näten till SAP-regionen, med samma tillvägagångssätt som i TINA-processen i Centraleuropa.”*

Stödet inriktas på att ta fram strategier och förberedande studier samt på katalytiska investeringar i syfte att återföre regionens infrastrukturer för transport, energi och miljö i de alleuropeiska näten. Inom ramen för Cards regionala program 2001 har ett program för regionala infrastrukturstudier till ett värde av 6 miljoner euro godkänts. Det skall ytterligare utveckla EG:s regionala strategi. Programmet inbegriper en regional studie om transportsektorn på 2,45 miljoner euro som skall följa upp den regionala studien om transportinfrastruktur. TIRS är ett studie över 12 månader, som påbörjades i mars 2001. Den finansieras av AFD och leds gemensamt av ECMT, EIB och EG. Dessutom har man inom ramen för Cards även godkänt en projektförberedelsefacilitet (3 miljoner euro) för att förbereda investeringar i transportsektorn, i överensstämmelse med strategistudierna och de regionala studierna.

EG:s strategidokument utgör även en grundläggande ritning för arbetet i ledningsgruppen för infrastruktur i sydöstra Europa (ISG), som bildades 2001 och vars medlemmar är Europeiska kommissionen, EIB, EBRD, Världsbanken, Europarådets utvecklingsbank och kontoret för den särskilda samordnaren av stabilitetspakten.

De konkreta resultaten av dessa samordnade insatser framgår av en lista över regionala infrastrukturprojekt i sydöstra Europa. Framstegen för dessa projekt övervakas regelbundet av ISG. I den nuvarande listan över pågående regionala projekt – en kombination av *”snabbstartspaketet”* (regional finansieringskonferens, mars 2000) och en lista över ytterligare/kompletterande projekt som presenterades vid den regionala konferensen i oktober 2001 – ingår 41 projekt till ett totalt värde av 3,32 miljarder euro. Transportsektorn (särskilt väginfrastruktur) står för 66 % av de totala kostnaderna, motsvarande ca 2,2 miljarder euro, fördelade på 33 olika projekt.

7. ÖVRIG EU-POLITIK SOM BERÖR DE TRANSEUROPEISKA NÄTEN

7.1. Miljö

Den strategi som valts för att finansiera transeuropeiska projekt under 2001 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.

Strategisk miljöbedömning (SEA)

Rättsliga bestämmelser om strategisk miljöbedömning inrättades i gemenskapen genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan. Medlemsstaterna i Europeiska unionen skall ha införlivat detta direktiv i nationell lagstiftning senast i juli 2004. De skall spåra, undersöka och bedöma miljöpåverkan av infrastrukturplaner och –program. Direktivet gäller planer och program inom transportsektorn, inklusive sådana som berör det transeuropeiska nätet.

Kommissionens förslag från oktober 2001 om ändring av gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (KOM(2001) 544 slutlig av den 2 oktober 2001) innebär att om nya sträckor eller annan viktig utveckling av den nodala infrastrukturen föreslås ingå i detta beslut måste en miljöbedömning, i enlighet med principerna för strategisk miljöbedömning, inledas av den kommitté som inrättas genom artikel 18.2.

7.2. Forskning och utveckling

Under Europeiska gemenskapens fjärde ramprogram för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1994–1998) har flera särskilda program omfattat verksamheter som bidrar till utformningen och genomförandet av politiken på området transeuropeiska transportnät. I dessa projekt har man tagit 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.

I det följande anges några centrala exempel på resultat av projekten:

- Projektet Scenes har utvecklat en prognosmodell för transporter. Modellen är nätbaserad och har en detaljerad beskrivning av det transeuropeiska transportnätet. Den täcker alla 15 EU-länder och inbegriper även anslutningsländerna. Scenes-modellen håller nu på att byggas ut för att kopplas till nationella transportmodeller

och transportprognoser (projekten Expedite och Think-Up i Femte ramprogrammet) och för att göra det möjligt att bedöma de transeuropeiska nätens och annan transportpolitik (projektet Tipmac i Femte ramprogrammet) makroekonomiska effekter, det vill säga exempelvis på BNP och sysselsättning.

- För att se om det är genomförbart att införa ett transportinformationssystem och på så sätt stödja beslutsprocessen har man beslutat att inom Fjärde ramprogrammet lansera en praktisk försökstillämpning, ”Pilotprojektet för ett alpint transportinformationssystem (ATIS)”. 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 överbryggas 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.

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.

Inom ramen för Femte ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1998–2002) hade redan många projekt som bidrar till att utveckla och genomföra målen för transeuropeiska transportnät initierats inom flera nyckelåtgärder och –program: nyckelåtgärd 2, ”Hållbar rörlighet och intermodalitet”, och nyckelåtgärd 3, ”Landtransporter och marin teknik”, i programmet för konkurrenskraftig och hållbar tillväxt, nyckelåtgärd 5, ”Renare energisystem, inklusive förnybar energi”, och nyckelåtgärd 6, ”Ekonomisk och effektiv energi för ett konkurrenskraftigt Europa”, i programmet för energi, miljö och hållbar utveckling samt i programmet för teknik i informationssamhället. Andra projekt igångsattes under 2001 och kommer inom en snar framtid att börja ge nyttiga resultat.

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, Tipmac och Iason) har identifierats som nyckelmål inom området samhällsekonomisk forskning. Utan att ge en uttömmande redogörelse är det även viktigt att nämna bidraget till satellitnavigation – definitionsfasen av Galileo (projekten Gala, Integ, Saga, Geminus och Galilei) – och till utvecklingen av det gemensamma europeiska luftrummet (projekten Onesky och Gate to gate).

7.3. Konkurrens

Det ligger i konsumenternas och hela gemenskapens intressen att projekt inom transeuropeiska nät väljs ut och förvaltas på ett sätt som helt och fullt beaktar de potentiella fördelarna av konkurrens. I detta avseende måste vederbörligt tillträde till transeuropeiska nät garanteras i enlighet med de tillämpliga reglerna i den relevanta sektorn.

Vad beträffar *transporter*, har kommissionen i sin vitbok från 2001²² på nytt bekräftat sitt engagemang för en vederbörligen reglerad, öppen och konkurrensutsatt marknad för järnvägstjänster som en nödvändig förutsättning för att förverkliga det bredare målet om en hållbar utveckling. Till stöd för detta åtagande sade kommissionen att *”då infrastrukturprojekt väljs ut för stöd från gemenskapen, kommer kommissionen att ta i övervägande i vilken utsträckning linjen har öppnats för konkurrens.”*

Det innebär, i överensstämmelse med gemenskapens politik för omstrukturering och reform av järnvägarna, att det minst skall finnas kontrollerad konkurrens om passagerartjänster och fri tillgång till frakttjänster. Då man överväger finansiering för att undanröja flaskhalsar kommer kommissionen även att beakta fördelarna av ett strukturellt särskiljande för en effektivare fördelning av infrastrukturkapacitet. ”Benchmarking” på detta sätt kommer att bidra till att se till att finansieringen inte överskrider vad som krävs för att föra projektet framåt.

Vad beträffar *energi*, är skapandet av ett system med tillträde för tredje part – även för transeuropeiska nät – en av de centrala prioriteringarna för den europeiska konkurrenspolitiken i energisektorn. Utan tillgång till länkar för el och/eller gas som knyter samman olika medlemsstater kan energikonsumenterna inte byta leverantör och på så sätt dra nytta av avregleringspolitiken i gemenskapen. Medan programmet för transeuropeiska nät inriktar sig på skapande av ny infrastruktur, ser konkurrenspolitiken till att den befintliga kapaciteten fördelas rättvist och till icke-diskriminerande priser.

På telekommunikationsområdet har kommissionen en stor uppgift i att garantera konkurrens vid tillhandahållandet av Internet med höghastighetsöverföring. Sedan liberaliseringen av sektorn har monopoloperatörerna i de flesta medlemsstaterna erhållit en överväldigande marknadsandel på denna nya marknad. För att undvika att TEN-politiken stärker monopoloperatörernas marknadskraft på området är det lämpligt att koncentrera TEN-insatserna på tjänster som normalt tillhandahålls av offentliga myndigheter samt på nätens samtrafikförmåga och driftskompatibilitet.

²² Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (KOM(2001) 370 slutlig av den 12 september 2001).