



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.09.2000

KOM(2000) 591 endelig

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,
DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**TRANSEUROPÆISKE NET
ÅRSBERETNING FOR 1999**

**I medfør af artikel 16 i forordning nr. 2236/95
om generelle regler for Fællesskabets finansielle
støtte inden for transeuropæiske net**

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Administrativt resumé: en oversigt over situationen for de transeuropæiske net i 1999.	5
2.	Situationen for de højt prioriterede projekter	7
2.1.	Energi	7
2.2.	Telekommunikation	7
2.3.	Transport	7
3.	TEN-relateret lovgivning og TEN-relaterede udvalg	9
3.1.	Retningslinjer og relevant lovgivning	9
3.1.1.	Ændring af retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet	9
3.1.2.	Revision af arbejdsprogram og retningslinjer for transeuropæiske telenet	9
3.1.3.	Vedtagelse af IDA-2	9
3.1.4.	Ændring af retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske transportnet	10
3.1.5.	Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog	10
3.1.6.	Transeuropæisk banegodstransportnet	10
3.2.	Udvalgene om retningslinjer for de transeuropæiske net	10
3.2.1.	Energi	10
3.2.2.	Telekommunikation	10
3.2.3.	Transport	11
3.3.	Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net	11
3.4.	Finanskontrol	11
4.	Finansiering af TEN	13
4.1.	Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net	13
4.1.1.	Energi	13

4.1.2.	Telekommunikation.....	13
4.1.3.	Transport.....	14
4.2.	IDA OG EDICOM.....	15
4.3.	Strukturfonde	16
4.3.1.	EFRU	16
4.3.2.	Samhørighedsfonden	17
4.4.	Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB)	20
4.5.	Garantier udstedt af Den Europæiske Investeringsfond (EIF)	22
4.6.	Medlemsstaternes finansielle bidrag.....	23
4.7.	Den finansielle infrastruktur i tredjelande.....	23
4.7.1.	ISPA	23
4.7.2.	PHARE	24
4.7.3.	TACIS.....	25
4.7.4.	MEDA.....	25
5.	Finansiering af TEN: Andre spørgsmål	26
5.1.	Ændring af TEN-finansieringsforordningen	26
5.2.	Fremme af offentlig-private partnerskaber (OPP).....	26
5.2.1.	Opfølgning af Kinnock-gruppen på højt plan.....	26
5.2.2.	Offentlige indkøb	27
6.	Rapporter, beretninger, meddelelser og evaluering.....	28
6.1.	Rapporter, beretninger og meddelelser	28
6.1.1.	Første beretning om interoperabilitet i det transeuropæiske system for højhastighedstog.....	28
6.1.2.	Galileo	28

6.1.3.	Kommissionens meddelelse om udvikling af EURO-ISDN.....	28
6.2.	Evaluering.....	28
6.2.1.	Energi.....	28
6.2.2.	Telekommunikation.....	29
6.2.3.	Transport.....	30
7.	Eksterne forbindelser	31
7.1.	Energi.....	31
7.2.	Telekommunikation	31
7.3.	Transport	32
8.	Forskning og udvikling	33
	BILAGSLISTE	34

1. ADMINISTRATIVT RESUMÉ: EN OVERSIGT OVER SITUATIONEN FOR DE TRANSEUROPÆISKE NET I 1999

Kommissionen forelægger hermed ”Transeuropæiske Net (TEN) – Årsberetning for 1999” for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget i henhold til artikel 16 i forordning nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske net.

Hvad de transeuropæiske net angår, var 1999 et år præget af vigtige begivenheder: vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af TEN-finansforordningen, Europa-Parlamentets og Rådets godkendelse af en finansiell ramme på 4 600 mio. EUR for perioden 2000-2006 og etableringen af ISPA med et årligt budget på 520 mio. EUR med henblik på større transportinfrastrukturarbejder i de central- og østeuropæiske ansøgerlande i perioden 2000-2006. Men 1999 var også et år, hvor der registreredes en støt fremgang i hele TEN-sektoren, herunder en opmuntrende udvikling i jernbanesektoren, og i satellitnavigationssektoren, hvor Galileo er blevet et af de mest betydningsfulde TEN-projekter.

• Konkrete fremskridt, hvad angår individuelle projekter af fælles interesse

Der kunne noteres en tilfredsstillende fremdrift, hvad angår størsteparten af de individuelle projekter af fælles interesse. Visse projekter blev afsluttet, og andre gjort operationelle.

• Retningslinjer og andre lovgivningsmæssige forhold

Den 12. juli 1999 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet anden fase af IDA-programmet - elektronisk dataudveksling mellem administrationer (en liste over almindelige forkortelser er indeholdt i bilag 1).

Den 29. juli opdaterede Europa-Parlamentet og Rådet listen over TEN-energi projekter af fælles interesse, idet de tilføjede 15 nye projekter og ændrede fire eksisterende.

Den 10. december nåede Rådet til politisk enighed om en ”jernbaneinfrastrukturpakke”, herunder et foreslået transeuropæisk jernbanegodstransportnet.

• Finansiering

Som nævnt ovenfor vedtog Europa-Parlamentet og Rådet den 19. juli ændringer af TEN-finansforordningen, herunder en finansiell ramme på 4 600 mio. EUR for perioden 2000-2006.

• Rapporter og evalueringer

Den 10. februar 1999 vedtog Kommissionen en meddelelse om ”europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester – Galileo”, hvori den drog konklusionerne af det arbejde, der var gjort det foregående år.

Kommissionen fik foretaget en uafhængig ekstern evaluering af den støtte, den havde ydet til transportprojekter.

Kommissionen lod i løbet af året foretage en midtvejsevaluering af TEN-energiprogrammet ved uafhængige eksperter.

Den 10. september offentliggjorde Kommissionen sin første beretning om gennemførelsen og virkningerne af direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske system for højhastighedstog.

- **Udvidelse og eksterne forbindelser**

Europa-Parlamentet og Rådet etablerede ISPA - strukturpolitisk førtiltrædelsesinstrument – inden for rammerne af Agenda 2000 og tilførte det økonomiske midler i størrelsesordenen 7 000 mio. EUR for perioden 2000-2006. Ca. 50 % af disse midler skal tjene til finansiering af transportinfrastrukturer i ansøgerlandene.

Aftalememorandummet vedrørende udbygning af korridor IV blev undertegnet af deltagerlandenes transportministre i maj 1999.

Den endelige rapport vedrørende vurderingen af transportinfrastrukturbehovene (TINA) blev offentliggjort i oktober 1999, hvilket betød afslutningen på Kommissionens undersøgelsesopgave med henblik på at identificere de nødvendige komponenter i det fremtidige transeuropæiske transportnet i 11 ansøgerlande.

2. SITUATIONEN FOR DE HØJT PRIORITEREDE PROJEKTER

2.1. Energi

Der er i perioden 1995-1999 sket afgørende fremskridt for syv af de ti projekter, som Det Europæiske Råd havde tillagt en høj prioritet på sit møde i Essen i 1994. En liste over samtlige projekter, som er blevet finansieret i denne periode via TEN-budgetposten, er indeholdt i bilag II.

Hovedafsnittene på de fem gasprojekter blev operationelle i løbet af denne periode. Det gælder hovedgasledningerne Algeriet – Marokko – Spanien og Rusland – Belarus – Polen – HAVE (fase 1) samt de nye gasnet i Grækenland, Portugal og det sydlige og vestlige Spanien. De sidste afsnit forventes afsluttet i løbet af første halvår af 2000.

Hvad angår de fem elprojekter, er situationen mindre gunstig. Ét projekt blev operationelt (sammenkoblingen mellem Portugal og Spanien) og et andet projekt er i den aktive anlægsfase (sammenkoblingen mellem Italien og Grækenland). De tre øvrige projekter har endnu ikke overvundet problemerne med administrative tilladelser (projekterne Frankrig-Italien og Frankrig-Spanien) eller med hensyn til gennemførlighed/finansiering (sammenkoblingen af elnetterne i Øst- og Vestdanmark).

2.2. Telekommunikation

Af de 80 TEN-ISDN-Telecom-projekter for 1999 var 35 afsluttet ved årets udgang. Hertil kommer 28 projekter, der samfinansieres af TEN-Telecom som et led i de fælles indkaldelser af forslag inden for multimedieområdet og SMV-turistsektoren. I det store og hele skred projekterne tilfredsstillende frem. Der blev gennemført tekniske evalueringer af et stort antal projekter med bistand fra uafhængige eksperter.

De to projekter vedrørende støtte- og koordineringsforanstaltninger havde en stor betydning, idet de gjorde TEN-Telecom mere synligt og gennemsigtigt og dermed bidrog til at øge programmets kundeunderlag og forbedre de projektforslag, som blev forelagt.

Situationen for projekterne, herunder evalueringerne, fremgår af bilag III. Ønskes nærmere detaljer vedrørende projekterne samt støtte- og ledsageforanstaltningerne, kan det anbefales at besøge TEN-Telecom-netstedet, som ajourføres løbende: www.ispo.cec.be/tentelecom

2.3. Transport

Der er sket et jævnt fremskridt inden for alle de 14 ”højt prioriterede” transportprojekter, som blev udvalgt af Det Europæiske Råd i Essen. Specielt bør nævnes, at arbejdet på det sidste afsnit af den faste forbindelse over Øresund blev afsluttet den 14. august, idet den kommercielle idriftsættelse dog først sker i 2000. Detaljer vedrørende alle 14 projekter er indeholdt i bilag IV.

”Galileo-satellitnavigationsprojektet”, som blev iværksat i 1999 er et af de vigtigste TEN-initiaver og anvender betydelige ressourcer inden for rumsektoren og

Fællesskabets forsknings- og udviklingsaktiviteter (fjerde og femte rammeprogram). På et uformelt transport- og finansministtermøde i maj bekræftedes Fællesskabets støtte til det indledende arbejde. Der blev indledt drøftelser med henblik på et samarbejde med USA, Rusland og andre lande.

3. TEN-RELATERET LOVGIVNING OG TEN-RELATEREDE UDVALG

3.1. Retningslinjer og relevant lovgivning

3.1.1. Ændring af retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet

Den 29. juli ajourførte Europa-Parlamentet og Rådet den liste over projekter af fælles interesse på energiområdet, som var fastlagt i beslutning nr. 1254/96/EF, idet der blev tilføjet 15 nye projekter (11 på naturgasområdet og fire på elektricitetsområdet).

3.1.2. Revision af arbejdsprogram og retningslinjer for transeuropæiske telenet

I overensstemmelse med beslutningen om et sæt retningslinjer for transeuropæiske telenet ⁽¹⁾ påbegyndte Kommissionen processen med udarbejdelse af et revideret arbejdsprogram for perioden 2000-2002. Det eksisterende TEN-Telecom-arbejdsprogram blev vedtaget i januar 1998 og består i en løbende plan for en 3-årig periode. I forbindelse med revisionen vil der blive taget højde for nye behov og for den hurtige udvikling i informationssamfundet samt for de erfaringer, som er indhøstet i forbindelse med styringen af programmet igennem de sidste tre år. Kommissionen iværksatte en procedure for samråd med erhvervslivet og vil fremlægge en ajourført version, som vil danne grundlag for fremtidige offentlige indkaldelser af forslag.

I slutningen af 1999 og i overensstemmelse med beslutningen om et sæt retningslinjer ⁽²⁾ iværksatte Kommissionen proceduren for revision af retningslinjernes bilag I. Til den ende vil Kommissionen gennemføre en undersøgelse for at vurdere det nuværende indhold og omfang af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet og foreslå passende ændringer efter samråd med de relevante nationale og erhvervsmæssige parter. Undersøgelsen vil blive gennemført af eksterne eksperter. Den relevante forhåndsmeddelelse og udbudsbekendtgørelse blev indrykket i De Europæiske Fællesskabers Tidende ⁽³⁾. Undersøgelsen gennemføres i perioden april-september 2000.

3.1.3. Vedtagelse af IDA-2

Den 12. juli 1999 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet anden fase af IDA-programmet (elektronisk dataudveksling mellem administrationerne). I programmet fastlægges en række retningslinjer og projekter af fælles interesse for transeuropæiske net til elektronisk dataudveksling mellem administrationerne samt en række aktioner og foranstaltninger med henblik på at sikre interoperabilitet mellem og adgang til disse net.

¹ Beslutning nr. 1336/97/EF af 17.6.1997 (EFT L 183 af 11.7.1997, s. 12).

² I henhold til artikel 14 skal Kommissionen hvert tredje år forelægge en beretning om gennemførelsen af denne beslutning og skal samtidig forelægge passende forslag til revision af bilag I til beslutningen på grundlag af den tekniske udvikling og de indhøstede erfaringer.

³ EFT S 227 af 23.11.1999 og EFT S 13 af 20.1.2000.

3.1.4. *Ændring af retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske transportnet*

Efter Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen forelagde Kommissionen en ændring til sit forslag vedrørende søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III (⁴). Rådet nåede frem til en fælles holdning i spørgsmålet.

3.1.5. *Interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog*

Efter Rådets konklusioner på mødet den 6. oktober 1999 vedtog Kommissionen den 25. november 1999 en meddelelse til Rådet og Parlamentet om integration af konventionelle jernbanesystemer samt et forslag til direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog.

3.1.6. *Transeuropæisk banegodstransportnet*

I forbindelse med drøftelserne i Rådet i anden halvdel af 1999 vedrørende den såkaldte "infrastrukturpakke" opstod idéen om at etablere et net af internationale fragttjenester. Idéen virkeliggjordes i form af et transeuropæisk banegodstransportnet, som blev integreret i "pakken" af Rådet, da dette nåede frem til en politisk enighed om forslaget på sit møde den 9.-10. december. Kommissionen er af den opfattelse, at det net, som er etableret (dvs. kortene, listerne over havne og øvrige bestemmelser), giver en sammenhængende indgang til bedre og mere glidende godstransportaktiviteter. Den glæder sig over det tætte netværk.

Det skal bemærkes, at "infrastrukturpakken" består af et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering.

3.2. **Udvalgene om retningslinjer for de transeuropæiske net**

3.2.1. *Energi*

Udvalget om retningslinjer for de transeuropæiske energinet afholdt ingen møder i 1999.

3.2.2. *Telekommunikation*

Udvalget om retningslinjer for de transeuropæiske telenet afholdt tre møder i 1999. På sit første møde den 15. januar afgav udvalget en udtalelse om et udkast til en kommissionsafgørelse om fastsættelse af indholdet af en indkaldelse af forslag vedrørende valideringsundersøgelser, hvad angår transeuropæiske telenet, og nyttiggørelsesprojekter, hvad angår generiske tjenester og applikationer inden for uddannelse, kultur, transport og mobilitet, miljø og miljøstyring, sundhedsvæsen, net i byer og regionale net samt applikationer og tjenester for SMV'er.

⁴ KOM(1999) 277 endelig udg. 17.6.1999.

På sit andet møde den 15. og 16. juli drøftede udvalget: beretning til Europa-Parlamentet vedrørende regnskabsåret 1998 (jf. bilag I, stk. 4, i retningslinjerne); omfanget og tidsplanen for revisionen af TEN-Telecom-arbejdsprogrammet; evalueringen af retningslinjerne for TEN-ISDN (jf. artikel 10 i disse retningslinjer); evaluering og revision af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet (i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, i beslutningen om disse retningslinjer).

Udvalgets sidste møde, som var af uformel karakter, blev afholdt den 25. november 1999 i Helsingfors. Hovedpunkterne på dagsordenen var udkastet til revision af TEN-Telecom-arbejdsprogrammet, resultaterne af projektevalueringerne og situationen for procedurerne til gennemførelse af midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-aktionen.

3.2.3. Transport

Det udvalg, der er ansvarligt for at bistå Kommissionen med revisionen af retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet, afholdt møde den 5. november 1999. Hovedpunktet på dagsordenen var udarbejdelsen af rapporten om ændring af retningslinjerne i henhold til artikel 21, stk. 1.

3.3. Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net

Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net afholdt seks møder i løbet af året ("horisontale spørgsmål" én gang, "energi" én gang, "telekommunikation" to gange og "transport" tre gange) og afgav en positiv udtalelse vedrørende forpligtelsen på 5 467 mio. EUR. Nærmere detaljer om udvalgets finansieringsafgørelser er indeholdt i nedenstående afsnit 4.1.

3.4. Finanskontrol

Kommissionen havde i løbet af 1999 en udveksling af synspunkter med Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net i dettes "horisontale" og tre sektorspecifikke sammensætninger vedrørende de praktiske arrangementer omkring samarbejdet om finanskontrol mellem Kommissionen og medlemsstaterne. Disse drøftelser vedrørte artikel 8, 9 og 12 i TEN-finansforordningen, hvad angår indgåelse af en aftale med den pågældende medlemsstat/de pågældende medlemsstater om støtteansøgninger, de finanskontrollforanstaltninger, som skal træffes af medlemsstaterne vedrørende anvendelsen af støttemidlerne, og medlemsstaternes forpligtelse til at underrette Kommissionen om de styrings- og kontrolsystemer, som er etableret til sikring af en effektiv gennemførelse af projekter og undersøgelser, og til at udlevere alle relevante nationale rapporter vedrørende kontrollen af projekterne til Kommissionen.

Der var almindelig enighed om, at situationen varierede fra sektor til sektor, at foranstaltningerne burde være omkostningseffektive, og at telekommunikationsområdet behøvede særbehandling, da sektoren i vid udstrækning var blevet privatiseret. Udvalget nåede til enighed om, at det ville være nyttigt at afholde tværministerielle drøftelser i de nationale hovedstæder med henblik på at nå frem til holdninger, som afspejlede synspunkterne hos de myndigheder, som var ansvarlige for de tre TEN-sektorer. Udvalget vil behandle spørgsmålet igen i 2000.

TABEL 1
EU's finansielle støtte til TEN i 1999

(million ECU/EUR)

Sektor	Finansieringstype	Instrument	1993-1995 ⁵	1996 ⁵	1997 ⁵	1998 ⁵	1999 ⁵
Transport	Lån	EIB ⁶⁻⁷	7 666	3 504	4 943	4 415	5 977
	Lånegarantier	EIF ⁶⁻⁷	161	303	55	71	266
	Tilskud	EFRU ⁷⁻⁸	999	2 639	527	i.o.	i.o.
		Samhørighedsfonden	2 995	1 221	1 251	1 337	444
	Tilskud, rentegodtgørelser, lånegarantier og samfinansiering af undersøgelser	TEN-budgetpost B5-700	625	280	352	474	497
		(heraf de 14 højt prioriterede projekter)	362	211	211	305	266
Energi	Lån	EIB ⁶⁻⁷	1 822	1 176	854	393	174
	Garantier	EIF ⁶⁻⁷	220	270	4	5	0
	Tilskud og samfinansiering af undersøgelser	Strukturfonde	764	1 265	277	i.o.	355
		TEN-budgetpost B5-71	12	9	24	19	29
Telekommunikation	Lån	EIB ⁶⁻⁷	4 295	1 626	1 880	3 434	2 126
	Garantier	EIF ⁶⁻⁷	175	9	276	230	123
	Finansielle bidrag	Strukturfonde	295	173	i.o.	i.o.	387 ⁹
	Samfinansiering af forundersøgelser og valideringsundersøgelser	TEN-budgetpost B5-720	45	16	27	28	21
Telenet	Tilskud	TEN-budgetpost B5-721	119	44	47	24	31

NB: i.o. = ingen oplysninger

⁵ Indgåede forpligtelser.

⁶ Indgåede kontrakter.

⁷ TEN og TEN-relaterede projekter.

⁸ Omfatter normalt forpligtelser, der er indgået for perioden 1996-1999.

⁹ Kun TEN-relaterede projekter.

4. FINANSIERING AF TEN

Ovenstående tabel give en samlet oversigt over EU's finansielle støtte til TEN.

4.1. Udvalget for finansiell støtte til de transeuropæiske net

4.1.1. Energi

Udvalget for finansiell støtte til de transeuropæiske net mødtes den 10. september og godkendte 28 forundersøgelser og andre undersøgelser, for hvilke Kommissionen foreslog en finansiell støtte på 28,8 mio. EUR. Den tilhørende kommissionsafgørelse blev vedtaget den 5. november. Nærmere detaljer er indeholdt i bilag V.

Tabel 2: Transeuropæiske net på energiområdet - forpligtelser

	1995		1996		1997		1998		1999	
	Mio. ECU	%	Mio. ECU	%	Mio. ECU	%	Mio. ECU	%	Mio. EUR	%
Elektricitet	6,5	53	3,7	42	9,2	38	10,8	58	7,9	27,4
Gas	5,7	47	5,2	58	15	62	7,8	42	20,9	72,6
I ALT	12,2	100	8,9	100	24,2	100	18,6	100	28,8	100

4.1.2. Telekommunikation

Udvalget for finansiell støtte til de transeuropæiske net i sin telekommunikationssammensætning mødtes to gange, den 15. januar og den 15. og 16. juli.

På januar-mødet afgav udvalget en udtalelse om et udkast til en kommissionsafgørelse om tildeling af fællesskabsstøtte til en ny række af projekter af fælles interesse, som var udvalgt på grundlag af forslagsindkaldelse 1998/2 under TEN-Telecom-budgetposten for 1999.

På juli-mødet vedtog udvalget en positiv udtalelse vedrørende tildelingen af fællesskabstilskud til projekter, som var udvalgt på grundlag af forslagsindkaldelse 1999/1⁽¹⁰⁾ vedrørende fremme af generiske tjenester og applikationer. Man havde modtaget og evalueret i alt 53 forslag vedrørende valideringsundersøgelser og nyttiggørelsesprojekter, hvoraf de 28 blev anset for berettiget til fællesskabstilskud på 20 526 EUR. Af de 28 forslag var de to nyttiggørelsesprojekter. Af budgetmæssige grunde blev kun de 17 højst rangerende projekter godkendt med henblik på fællesskabsstøtte på 14 042 EUR. Af de 11 resterende projekter ville kun et begrænset antal komme i betragtning, hvis der var midler tilbage, efter at forpligtelsesbevillingerne til de 17 projekter var udnyttet (f.eks. opgivelse af

¹⁰ EFT C 56/12 af 26.2.1999, s.28.

projekter, kontraktforhandlinger, der resulterede i beløb, som var lavere end dem, der var anført i afgørelsen, eller hvor budgetmyndigheden havde stillet supplerende bevillinger til rådighed). En liste over de projekter, for hvilke der blev indgået kontrakt efter vellykkede forhandlinger, er indeholdt i bilag VI.

4.1.3. *Transport*

Hvad transportområdet angår, holdt Udvalget for finansiel støtte til de transeuropæiske net tre møder i 1999 og afgav en positiv udtalelse om 106 projekter og undersøgelser, for hvilke Kommissionen foreslog en finansiel støtte på i alt 497,65 mio. EUR (plus yderligere 1,85 mio. EUR til teknisk støtte i overensstemmelse med budgetbemærkningen). En række af de udvalgte foranstaltninger lå i forlængelse af (eller var komplementære til) foranstaltninger, der tidligere havde modtaget støtte; en komplet detaljeret beskrivelse er indeholdt i bilag VII.

Kommissionen modtog 226 anmodninger om finansiel støtte, heraf nogle enkelte vedrørende forholdsvis små beløb. Foranstaltningerne til indførelse af en bundgrænse på 500 000 EUR for den finansielle støtte til transportprojekter fandt udstrakt anvendelse i 1999 og bidrog til at reducere antallet af afgørelser til 106.

Som det fremgår af tabel 3, har Kommissionen fortsat koncentreret størstedelen af de forhåndenværende ressourcer (58 %) på de 14 højt prioriterede "Essen-projekter", inklusive jernbanetrafikstyring. Den andel, som er blevet afsat til andre trafikstyringsprojekter end ERTMS (9 %), er mindsket i forhold til de foregående år.

Transport: Tabel 3: Projektkategorier

	Støtte 1999	%	
	(Mio. EUR)	1999	1998
14 højt prioriterede projekter godkendt af Det Europæiske Råd i Essen (inklusive 22,8 mio. EUR til jernbanetrafikstyring)	288	58	64
Trafikstyring (alle transportmåder undtagen jernbane)	45	9	11
Andre vigtige projekter af fælles interesse (andre end de 14 højt prioriterede projekter)	164	33	25
I ALT	497	100	100

Med hensyn til interventionstyper viser tabel 4, at rentegodtgørelsessubsidiernes andel voksede en smule i 1999 i forhold til 1998, medens forundersøgelsernes/de tekniske støtteforanstaltningers andel fortsatte med at mindskes. Dette skyldes det forhold, at hovedparten af de 14 specifikke projekter nu indtræder i anlægsfasen, efter at undersøgelsesfasen er afsluttet.

Transport: Tabel 4: Interventionstyper

	Støtte 1999	%	
	Mio. EUR	1999	1998
Forundersøgelser/Tekniske støtteforanstaltninger	139	28	47
Direkte tilskud	288	58	40
Rentegodtgørelser	70	14	13
I ALT	497	100	100

Transport: Tabel 5: Transportmåder

Som det fremgår af tabel 5, blev over 60 % af EU-tilskuddene til transportsektoren i henhold til forordning nr. 2236/95 i 1999 fortsat allokert til jernbaneprojekter (64 %). Vejprojekter tegnede sig for en andel på 17 % og trafikstyringsprojekter for en andel på 9 % af TEN-transportbudgettet for 1999.

	Støtte 1999	%	
	Mio. EUR	1999	1998
Jernbane (inklusive trafikstyring)	318	64	66
Landevej	86	17	13
Indre vandveje	18	4	2
Søhavne, flod- og kanalhavne	3	1	2
Lufthavne	29	5	6
Trafikstyring (alle transportmåder undtagen jernbane)	43	9	11
I ALT	497	100	100

4.2. IDA OG EDICOM

IDA-projekter (sektorspecifikke og horisontale foranstaltninger) og EDICOM-projekterne finansieres uafhængigt af TEN-finansforordningen, men de nævnes her for fuldstændighedens skyld. I 1999 godkendte Kommissionen finansiel støtte i størrelsesordenen 24 mio. EUR til de forskellige foranstaltninger, der støttes af IDA, og 7 mio. EUR til EDICOM.

4.3. Strukturfonde

Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden er langt de største bidragydere af EU-tilskud til TEN-projekter.

4.3.1. EFRU

I 1999 blev hovedparten af de resterende finansielle midler, som var programmeret for perioden 1994-1999, bevilget under de nationale og regionale EFRU-programmer. Disse data er dog indtil videre kun delvis tilgængelige. De vigtigste finansieringsafgørelser blev truffet under de græske programmer, specielt vedrørende Pathe- og Egnatia-motorvejssystemerne, men også vedrørende Rio Anthirio-broen. Nedenstående tabel 6 indeholder oplysninger om den samlede EFRU-finansiering inden for transportsektoren i perioden 1994-1999. Mere detaljerede tabeller efter transportmåde er indeholdt i bilag VIII.

Det er ikke let helt præcist at identificere hvor mange økonomiske midler, der er investeret i TEN-projekter gennem EFRU. Der er forskellige grunde hertil. For det første skyldes det, at man under EFRU anvender den flerårige programmetode i modsætning til den individuelle projektmetode med årlige finansieringer, som anvendes af Udvalget for Finansiell Støtte til de Transeuropæiske Net eller Samhørighedsfonden. En anden vigtig årsag er EFRU's decentrale struktur: en stor del af finansieringen sker gennem de nationale eller regionale myndigheder, og de nærmere detaljer foreligger først efter et vist tidsrum. Endvidere er EFRU-finansieringen af TEN-infrastruktur normalt en del af større transportprogrammer, og de nationale myndigheder kan ikke altid helt nøjagtigt identificere TEN-andelen. Endelig bør det huskes, at hovedparten af tilskuddene – igen som følge af den flerårige "programmetode" – bevilges i de første år med en gradvis udfasning hen imod programperiodens afslutning. Af alle disse grunde foreligger der ikke på nuværende tidspunkt detaljerede og præcise tal for EFRU-tilskuddene til TEN-projekter.

**Tabel 6: Samlede EFRU-finansieringsbidrag til TEN-transportprojekter i
perioden 1994-1999
(Foreløbige tal)**

	Programmeret EFRU- bidrag i perioden 1994-1999 (mio. EUR)	Forpligtelser indtil 1999 (mio. EUR)	Forpligtelser i 1999 (mio. EUR)	Ref./Bem.
	periode 1994 - 99		1999	
SPANIEN	6 045,1 ⁽¹⁾	3614,0	-	⁽¹⁾ tallet dækker finansiering af alle transportformer
GRÆKENLAND	1 163,2	1 623,5	749,3	
IRLAND	364,5	366,0	99,0	
ITALIEN	1 095,0	1 095,0	312,3	
PORTUGAL	708,2	629,8	11,3	
FORENEDE KONGERIGE	123,8	-	0,0	
TYSKLAND	129,0	-	0,0	
FRANKRIG		-	-	Ingen oplysninger
Mål 1	287,0			
Mål 2	21,0	21,0	21,0	
BELGIEN	79,3	-	-	Ingen oplysninger
FINLAND	7,4	3,7	-	
I ALT	-	7 353,0	1 192,9	

4.3.2. Samhørighedsfonden

Nedenstående tabel 7 viser de forpligtelser, Samhørighedsfonden har indgået siden 1993, hvad angår TEN-projekter i hvert af de fire modtagerlande. Tallene angiver forpligtelser for nye projekter, som blev godkendt i 1999, samt de årlige tilskudsrunder til projekter, der er godkendt i tidligere år.

Tabel 7: Samhørighedsfondens finansieringsbidrag til TEN i 1999

	Forpligtelser indtil 1999 (mio. EUR)	Forpligtelser i 1999 (mio. EUR)
SPANIEN	4 605,5	188,1
GRÆKENLAND	1 534,5	160,4
IRLAND	748,3	96,2
PORTUGAL	1 446,0	0,0
I ALT	8 334,3	444,7

Generelt set har Samhørighedsfondens strategi været styret af hovedønsket om at sikre en passende sammenkobling til det transeuropæiske transportnet og at forbedre effektiviteten i almindelighed af transportsystemerne i de lande, som modtager midler fra fonden. I perioden 1993-1999 koncentrerede Samhørighedsfondens indsats om at yde et væsentligt bidrag til den nationale transportinfrastruktur i overensstemmelse med Fællesskabets retningslinjer for udbygningen af de transeuropæiske net.

Nedenstående tabel 8 viser Samhørighedsfondens samlede forpligtelser til fordel for TEN-projekter i perioden 1993-1999. For de fire modtagerlande blev der indgået forpligtelser for i alt 8,3 mia. EUR til fordel for projekter identificeret som TEN-projekter, hvoraf lidt over halvdelen (56 %) blev indgået til fordel for vejprojekter og 34 % til fordel for jernbanerne. Da den første samhørighedsfondsperiode afsluttedes i 1999, følger nedenfor en kort beskrivelse af de resultater, der er opnået i de enkelte modtagerlande.

Tabel 8: Samhørighedsfondens finansieringsbidrag til TEN efter land/transportmåde i perioden 1993-1999

	Veje		Jernbaner		Lufthavne		Søhavne, flod- og kanalhavne		Andre transportmåder		I ALT	
	MIO. ECU	%	MIO. ECU	%	MIO. ECU	%	MIO. ECU	%	MIO. ECU	%	MIO. ECU	%
Spanien	2608,0	56,8	1858,0	40,5	73,0	1,6	28,0	0,6	25,0	0,5	4592,0	55,2
Portugal	856,3	59,2	334,0	23,1	159,9	11,1	95,8	6,6	0,0	0,0	1446,0	17,4
Grækenland	680,3	44,3	484,4	31,6	259,8	16,9	77,6	5,1	32,4	2,1	1534,5	18,4
Irland	559,5	74,8	141,7	18,9	3,2	0,4	38,5	5,1	5,4	0,7	748,3	9,0
I ALT	4704,1	56,5	2818,1	33,9	495,9	6,0	239,9	2,9	62,8	0,8	8320,8	

I Spanien blev der ydet en samlet støtte på 4,6 mia. EUR svarende til 55 % af den samlede tildeling til de fire modtagerlande.

Investeringerne i veje og motorveje har afspejlet behovet for at færdiggøre og forbedre det omfattende spanske hovedvejssystem som svar på den hurtige vækst i vejtrafikken. Samtlige de projekter, der har modtaget støtte fra Samhørighedsfondens, tager sigte på at opfylde målsætningerne for TEN-vejnettet. Projekterne omfatter: færdiggørelse af de stærkest trafikerede motorvejskorridorer, forbedring af vejforbindelserne mellem yderregionerne og de store økonomiske kraftcentre, etablering af en vejnetstruktur, der er mindre stjerneformet end den nuværende, aflastning af overtrafikerede byområder og en bedre sammenkobling af det spanske vejnet med nabolanden. Følgelig har de største vejprojekter i Spanien været følgende: Rías Bajas-motorvejen, Madrid-ringvej M40, Madrid-Granada-motorvejen,

Zaragora-Huesca-Somport-Frankrig-motorvejen, Madrid-Valencia-motorvejen, Costa Cantábrica-motorvejen og den transcatalonske hovedvej.

Inden for jernbanesektoren har Samhørighedsfonden bidraget til finansieringen af de hovedprioriteter, som blev identificeret i "Plan Director de Infraestructuras 1993-2007", når de vedrørte udbygningen af det transeuropæiske transportnet. Hovedprojekterne var følgende: opgradering til 200/220 km/t af Middelhavskorridoren (Valencia-Tarragona-Barcelona) og af Madrid-Valencia-korridoren, modernisering af det konventionelle jernbanesystem og etablering af den nye højhastighedsstrækning Madrid-Barcelona-den franske grænse.

I Portugal udgjorde den samlede støtte fra Samhørighedsfonden 1,4 mia. EUR. En stor del af støtten blev afsat til vejprojekter, som gjorde det muligt at færdiggøre korridorerne Lissabon/La Coruña i Lissabon/Madrid og at øge tempoet med anlægget af Lissabon/Valladolid-vejaksen. Man prioriterede også fjernelsen af kapacitetsflaskehalse og aflastningen af de overtrafikerede byområder i og omkring Lissabon og Porto højt, idet man ydede finansiell støtte til en udvidelse af motorvejene, til anlæg af indre og ydre ringveje omkring Lissabon og bygning af broen over Tejo samt "Freixo-broen".

Inden for jernbanesektoren blev der ydet finansiell støtte til den store indsats, de portugisiske myndigheder yder for at modernisere to jernbanestrækninger (imod nord samt Beira Alta), der har en strategisk betydning for Portugal; begge udgør en integrerende del af TEN-jernbanenettet.

På søtransportområdet har Samhørighedsfonden ydet støtte til investeringer til forbedring af forbindelserne mellem havne og de andre transportmåder og til udbygning af havnetjenesterne og havneinfrastrukturen i de største portugisiske havne: Leixões, Lisbon, Setúbal og Sines.

Inden for luftfartssektoren ydede fonden kun finansiell støtte til et enkelt projekt - Funchal-lufthavnen på Madeira – med henblik på at forbedre tilgængeligheden af denne fjerntliggende region.

I Grækenland blev der ydet en samlet støtte på 1,5 mia. EUR svarende til 18,4 % af den samlede tildeling til de fire modtagerlande.

Støtten til Essen-projekt nr. 7 "Pathe-via Egnatia" udgjorde i 1999 82,61 mio. EUR og til andre TEN-motorveje 10 mio. EUR. Støtten til dette Essen-projekt omfatter:

"Pathe": anlæg af et nyt afsnit af den underjordiske passage gennem byområdet i Katerini og forskellige supplerende kontrakter vedrørende ringvejen omkring Patras afsnittene Skotina-Katerini, Rahes-Pelasgia.

"Via Egnatia": anlæg af Asprovalta-Strimonas-afsnittet på ca. 22 km.

Hovedindsatsen inden for jernbanesektoren vedrører projekterne Evangelismos-Leptokarya, Thessaloniki-Alexandroupolis, Athen-Korinthos, Axios-floden, Piræus-Athen-Thessaloniki-strækningen, Paleofarsalos-Kalambaka, Thriassio-komplekset og andre forbindelsesstrækninger til nettet og havnen i Piræus.

I Irland er Samhørighedsfondens investeringer blevet koncentreret omkring det primære hovedvejsnet, først og fremmest prioriterede TEN-veje. Det forhold, at

investeringerne i vejanlæg tegnede sig for 75 % af alle transportinvesteringer, hvilket er mere end hos nogen af de andre modtagere af støtte fra Samhørighedsfonden, var begrundet i den dårlige standard af selv de større veje. I 1996 var Irland den medlemsstat, som var ringest udrustet med motorveje ifølge et EU-15-indeks. Landevejstransport er da også langt den vigtigste interne transportmåde (idet den tegner sig for 96 % af passagerbefordringen og 90 % af godstrafikken). Blandt de større veje, som har modtaget støtte, kan nævnes: M1 - Dublin til grænsen mod Belfast; M50 – Dublin-ringvejen; N7-8 - Dublin - Cork/Limerick og N4 Dublin - Sligo.

Inden for jernbanesektoren blev der ydet støtte til strækningerne Dublin-Belfast og Dublin-Cork (del af det højt prioriterede Essen-projekt nr. 9) til forbedring af signalsystemet og udskiftning af gamle spor bestående af stødsveller med nye spor karakteriseret ved sømsvejsede sveller. Ud over denne strækning blev der ydet støtte til udskiftning af spor og signalsystemer på strækninger med den stærkeste nuværende eller potentielle trafik. Der blev ligeledes ydet støtte til udvidelsen af det elektrificerede DART-jernbanenet nord og syd for Dublin City til de ydre forstæder, da der er flere daglige passagerer på forstadsjernbanenettet i Dublin end i resten af det kombinerede net.

Inden for havnesektoren blev der ydet sektorbistand til infrastrukturforbedringer i de fire største havne: Dublin, Cork, Rosslare og Waterford. Målet var at nedbringe omkostningerne ved at øge den transporterede mængde og dermed styrke konkurrenceevnen. Denne strategi lykkedes, og havneomkostningerne pr. container er faldet med over 15 % i Dublin og Cork siden 1995. Med de forbedrede økonomiske vilkår for havnemyndighederne blev der gennemført anlægsinvesteringer senere i perioden uden yderligere støtte fra Samhørighedsfonden.

4.4. Lån ydet af Den Europæiske Investeringsbank (EIB)

Udbygningen af store infrastrukturer af fælles interesse, hvoraf de transeuropæiske net udgør hovedparten, er fortsat et af EIB's prioriterede mål. I 1999 godkendte EIB's bestyrelse lån for i alt 7 341 mio. EUR til fordel for TEN og TEN-relaterede projekter i EU. De indgåede finansieringskontrakter udgjorde 8 277 mio. EUR, hvilket svarer til over 30 % af bankens aktivitet i medlemsstaterne. Banken har siden 1993 godkendt lån til fordel for TEN på i alt 57 648 mio. EUR og indgået finansieringskontrakter for i alt 44 319 mio. EUR. De samlede investeringsomkostninger for de tilsvarende projekter skønnes at udgøre 183 mia. EUR.

EIB har spillet en proaktiv rolle, hvad angår det finansieringstekniske aspekt af TEN-projekterne, fortrinsvis de projekter der er baseret på offentlig-private partnerskaber. Nogle af de mest fremtrædende eksempler på sådanne projekter, der vil kunne tjene som model for andre projekter i fremtiden, er etableringen af DBFO-vejfinansieringsstrukturer, som er blevet iværksat i Det Forenede Kongerige, Finland og Portugal. Banken har også udviklet en række innovative finansieringsinstrumenter som f.eks. udskiftning af tilgodehavender med omsættelige værdipapirer med henblik på finansiering af rullende materiel samt udviklingen af finansieringsomlægningsstrukturer, som giver kommercielle investorer mulighed for at udtræde af langfristede investeringer på nøje definerede vilkår.

EIB støtter også udveksling af erfaringer inden for OPP-finansieringen af infrastrukturprojekter mellem den offentlige og den private sektor i medlemsstaterne og fremmer større private selskabers muligheder for at investere i en række OPP-projekter i forskellige EU-lande. Engelberg-tunnelen i Tyskland er et eksempel. Udvekslingen af erfaringer bør forbedre effektiviteten af investeringerne og reducere kapitalomkostningerne for de bank- og kapitalmarkedsinstrumenter, der anvendes til at finansiere disse tiltag.

Inden for **transportsektoren** godkendte EIB i 1999 lån til TEN på i alt 4 807 mio. EUR i EU, hvilket betyder, at EIB indtil dato har godkendt lån til et samlet beløb på 36 722 mio. EUR. Der blev indgået finansieringskontrakter i størrelsesordenen 5 977 mio. EUR i 1999 (4 415 mio. EUR i 1998), hvilket bringer det samlede udlån op på 26 506 mio. EUR. De nye lån, som blev godkendt, blev primært ydet til portugisiske DBFO-motorvejsprojekter i Beira og Algarve, Malpensa-lufthavnen og ringvejen omkring Patras i Grækenland.

I de central- og østeuropæiske lande indgik banken finansieringskontrakter vedrørende projekter i de 11 transportkorridorer, som blev godkendt af de fælleseuropæiske transportkonferencer på Kreta og i Helsingfors, for 1 321 mio. EUR.

Inden for **energisektoren** blev der i 1999 godkendt nye lån i størrelsesordenen 134 mio. EUR til transeuropæiske gas- og elprojekter, hvorved det samlede beløb siden 1993 udgør 6 054 mio. EUR. Der blev i 1999 indgået finansieringskontrakter i størrelsesordenen 174 mio. EUR for elsammenkoblingerne Italien-Grækenland og Spanien-Marokko, Portgas-projektet i Portugal og Ruhrgas Netra-projektet i Tyskland. Til sammenligning kan det oplyses, at det tilsvarende beløb i 1998 udgjorde 393 mio. EUR.

EIB tilvejebragte også i 1999 nye lån til de europæiske **telekommunikationsnet**, som ikke er omfattet af retningslinjerne for de transeuropæiske telenet, idet banken godkendte nye lån i størrelsesordenen 2 400 EUR og indgik finansieringskontrakter i størrelsesordenen 2 126 mio. EUR (3 434 mio. EUR i 1998). Der er således siden 1993 og indtil dato indgået finansieringskontrakter for et samlet beløb på 12 985 mio. EUR.

I henhold til artikel 21 i EIB's vedtægt skal banken høre Kommissionen om de projekter, den finansierer. Denne ordning granskes for tiden, og Kommissionen vil benytte lejligheden til at søge at opnå bedre sammenhæng mellem bankens finansieringsbistand og EF's politik på områderne TEN og miljø.

Mere detaljerede tal vedrørende EIB-långivningen til TEN-projekter er indeholdt i bilag IX.

Tabel 9: EIB-långivning til TEN (¹¹) i EU

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	I ALT
TRANSPORT	1908	1939	3819	3505	4943	4415	5977	26 506
<i>Essen-projekter</i>	1346	1137	1603	1189	1751	1142	1616	9784
ENERGI	367	715	910	1415	854	393	174	4828
<i>Essen-projekter</i>	207	315	523	695	300	100	75	2215
TELEKOM. (¹²)	1005	2100	839	1602	1880	3434	2126	12 986
I ALT	3280	4754	5568	6522	7677	8242	8277	44 320

Tabel 10: EIB-långivning i de central- og østeuropæiske lande

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	I ALT
TRANSPORT	469	397	270	553	427	1357	1321	4794
ENERGI	0	80	0	0	0	0	0	80
TELEKOM.	110	300	130	115	357	150	135	1297
I ALT	579	777	400	668	784	1507	1456	6171

4.5. Garantier udstedt af Den Europæiske Investeringsfond (EIF)

Ved udgangen af 1999 udgjorde de samlede indgåede forpligtelser siden EIF's oprettelse, fratrullet tilbagebetalte lån, 2 784 mio. EUR. Heraf tegnede TEN-projekter sig for 1 918 mio. EUR svarende til 69 % af det samlede beløb (transport 36 %, energi 29 % og telekommunikation 35 %).

De samlede EIF-forpligtelser for 1999 androg 456,1 mio. EUR, hvoraf 406,6 mio. EUR vedrørte garantier og 49,5 mio. EUR var relateret til aktietransaktioner. TEN-projekter tegnede sig for 388,8 mio. EUR (95 %) af det samlede garantibeløb, heraf 265,8 mio. EUR til transportprojekter i Tyskland, Portugal og Det Forenede Kongerige og 123,1 mio. EUR til telekommunikationsprojekter i Belgien, Ungarn, Polen og Irland. Nærmere detaljer om disse transaktioner er indeholdt i bilag X.

¹¹ EIB-långivningen refererer til indgåede finansieringskontrakter.

¹² Disse projekter vedrørende telekommunikationsinfrastruktur er ikke omfattet af TEN-retningslinjerne for telekommunikation, men kan betragtes som TEN-relaterede.

Siden EIF's oprettelse er der stillet garantier for TEN-aktioner i ti medlemsstater (Belgien, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Irland, Italien, Nederlandene, Portugal, Spanien og Det Forenede Kongerige) og uden for EU, nemlig i Ungarn, Polen, Slovakiet og den norske sektor i Nordsøen.

Tabel 11: EIF-lånegarantier til TEN-projekter

(undertegnede transaktioner i mio. EUR)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1994-1999
TRANSPORT	75,6	85,2	302,6	55,0	72,0	256,3	846,7
ENERGI	207,7	11,9	270,2	3,8	4,5	-	498,1
TELEKOM.	156,1	19,4	9,3	277,8	235,0	104,0	801,6
I ALT	439,4	116,5	582,1	336,6	311,5	360,3	2146,4

4.6. Medlemsstaternes finansielle bidrag

EU's finansielle støtte til TEN udgør i de fleste tilfælde en lille del af de samlede omkostninger med undtagelse af visse projekter i "samhørighedslandene". Størstedelen af den finansielle støtte hidrører enten fra de offentlige myndigheder i medlemsstaterne eller, og det gælder især energi- og telekommunikation, fra den private sektor. Det er vanskeligt at komme i besiddelse af præcise eller meningsfyldte tal om medlemsstaternes udgifter til TEN.

4.7. Den finansielle infrastruktur i tredjelande

4.7.1. ISPA

Rådet vedtog den 21. juni 1999 forordning nr. 1267/99 om oprettelse af et strukturpolitisk førtiltrædelsesinstrument (ISPA). I perioden 2000-2006 vil ISPA yde finansiell bistand på ca. 520 mio. EUR årligt til transportinfrastrukturprojekter i de 10 CØEL-ansøgerlande. Projekter, som fremmer en bæredygtig mobilitet, og navnlig projekter af fælles interesse samt projekter, som vil sætte modtagerlandene i stand til at opfylde målsætningerne i tiltrædelsespartnerskaberne, vil være støtteberettigede. Dette omfatter sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale net indbyrdes og mellem disse og de transeuropæiske net samt adgangen til sådanne net. ISPA vil anlægge en projektbaseret metode, der i det store og hele svarer til den, Samhørighedsfonden anvender, eftersom målsætningerne er de samme. Støtte under ISPA begrænses til projekter af en tilstrækkelig størrelse, for at den har en tilfredsstillende effekt; de samlede omkostninger ved hver foranstaltning vil normalt udgøre mindst 5 mio. EUR. Fællesskabsstøtten kan tage form af tilskud, som ikke skal betales tilbage, eller tilskud, som skal betales tilbage, for så vidt angår op til 75 % (85 % i ekstraordinære tilfælde) af de samlede offentlige udgifter. Nedenstående tabel 12 viser den vejledende tildeling af ISPA-støtte blandt

ansøgerlandene baseret på kriterier som befolkningstal, BNP pr. indbygger og areal (jf. også 7.3.).

Tabel 12: Grundlæggende data for ansøgerlandene og vejledende ISPA-tildeling

<i>Land</i>		<i>Areal (km²)</i>	<i>Befolkning i 1997 (i tusinder)</i>	<i>BNP-indekset* pr. indbygger (gennemsnit = 100)</i>	<i>Vejledende tildeling som en procentdel af det samlede beløb</i>
BG	Bulgarien	111 062	8 312	67	8,0 – 12,0
CZ	Tjekkiske Republik	78 864	10 304	166	5,5 – 8,0
EE/	Estland	43 431	1 458	90	2,0 – 3,5
HU	Ungarn	93 030	10 155	124	7,0 – 10,0
LV	Letland	64 589	2 469	67	3,5 – 5,5
LT	Litauen	65 300	3 706	76	4,0 – 6,0
PL	Polen	312 685	38 660	91	30,0 – 37,0
RO	Rumænien	238 391	22 546	84	20,0 – 26,0
SK	Slovakiet	49 035	5 383	116	3,5 – 5,5
SI	Slovenien	20 256	1 986	175	1,0 – 2,0
I alt		1 076 643	104 979	100	

Kilde: Eurostat

NB: * baseret på gennemsnittet for perioden 1995-1997

4.7.2. PHARE

Efter den reviderede Phare-investeringsstrategi for Centraleuropa blev der etableret en investeringsfacilitet for store infrastrukturer (LSIF) for årene 1998 og 1999 med henblik på tilvejebringelse af midler i størrelsesordenen ≤25% af de samlede projektomkostninger for transport- og miljøprojekter med et loft på 250 mio. EUR. Denne facilitet omfatter også en projektforbereelsesfacilitet (PPF), som råder over 25 mio. EUR til projektforbereende undersøgelser eller projekteringer. Denne facilitet er navnlig blevet benyttet til at forberede projekter til ISPA-finansiering. Fra og med år 2000 vil al finansiel fællesskabsbistand til transportinfrastrukturer i hovedkorridorerne i CØEL blive kanaliseret gennem ISPA (jf. ovenfor).

4.7.3. *TACIS*

Tacis-programmets mål er at forbedre infrastrukturforbindelserne med de nye uafhængige stater (NIS), og programmet kan nu anvende op til 10% af dets årlige budget på investeringer, herunder mindre infrastrukturprojekter inden for rammerne af det grænseoverskridende samarbejde

4.7.4. *MEDA*

Meda-programmets udgifter med henblik på at skabe bedre forbindelser mellem Middelhavslandene og EU er i øjeblikket meget små, men særdeles nyttige, idet de begrænser sig til et mindre antal forundersøgelser (jf. f.eks. Eumedis-projektet, som er nævnt under 7.2. nedenfor).

5. FINANSIERING AF TEN: ANDRE SPØRGSMALE

5.1. Ændring af TEN-finansieringsforordningen

Som led i Agenda 2000-pakken enedes Europa-Parlamentet og Rådet i juni 1999 om at ændre forordning nr. 2236/95 om generelle regler for fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net.

Den ændrede finansforordning ⁽¹³⁾ inkluderer en finansiell ramme for perioden 2000-2006 på 4 600 mio. EUR for alle tre ten-sektorer. Af de 4 600 mio. EUR vil ca. 4 170 mio. EUR blive tildelt transportprojekter, 155 mio. EUR vil blive tildelt energiprojekter og 275 mio. EUR vil blive tildelt telekommunikationsprojekter.

Det vedtagne budget på 4,6 mia. EUR udgør en fordobling af budgettet på 2,3 mia. EUR for perioden 1995-1999. Fordoblingen vil bidrage til at øge hastigheden med hensyn til gennemførelsen af transeuropæiske net. EU vil være i stand til at yde et betragteligt bidrag til gennemførelsen af de 14 højt prioriterede Essen-projekter, hvoraf hovedparten nu indtræder i anlægsfasen. Desuden vil europæiske intelligente transportsystemer, som f.eks. ERTMS (det europæiske jernbanetrafikstyrings-system), øge interoperabiliteten mellem de europæiske jernbanesystemer, og Galileo-projektet vil blive yderligere udbygget i kraft af et betragteligt bidrag fra TEN-budgetkontoen i den kommende periode.

Den nye TEN-finansieringsforordning giver også Kommissionen mulighed for at etablere vejledende flerårige programmer, hvilket er et stort skridt fremad, da der er tale om et egnet instrument til langsigtet finansiering af langsigtede projekter. Disse programmer giver projektinitiativtagere en rettesnor for omfanget af den fremtidige støtte og er særlig nyttige for meget store infrastrukturprojekter inden for transportsektoren og for offentlig-private partnerskabsprojekter.

Den ændrede forordning giver også mulighed for indledningsvis at investere op til 1 % af TEN-budgetposten i fonde bestående af risikovillig kapital med det mål at sætte gang i oprettelsen af sådanne fonde og følgelig få adgang til potentielt meget store ressourcer af langsigtede investeringsmidler fra pensionsfonde og forsikringsselskaber til finansiering af TEN-infrastrukturprojekter. Den risikovillige kapital vil navnlig være interessant for offentlig-private partnerskabsprojekter.

En anden forbedring i den nye finansforordning er muligheden for fra 2003 at hæve interventionssatsen fra de normale 10 % til 20 % for satellitnavigationsprojekter, herunder Galileo. Dette er væsentligt, idet det viser, at det er muligt at finansiere dette vitale og helt igennem europæiske projekt.

5.2. Fremme af offentlig-private partnerskaber (OPP)

5.2.1. Opfølgning af Kinnock-gruppen på højt plan

Som opfølgning på anbefalingerne fra gruppen på højt plan vedrørende offentlig-private partnerskaber, hvad angår projekter inden for de transeuropæiske transportnet, jf. rapport af maj 1997, fremlagde Kommissionen i samarbejde med

¹³ Rådet forordning (EF) nr. 1655/1999 af 29.7.1999, s. 1.

medlemsstaterne resultaterne af den undersøgelse, den havde bestilt, vedrørende den rolle, finansiering ved aktieudstedelse spiller i TEN-projekter. I december 1999 afholdt Kommissionen også et seminar vedrørende formidling af oplysninger om vellykkede offentlig-private partnerskaber inden for en række større TEN-projekter, navnlig i relation til projektmyndigheder.

5.2.2. Offentlige indkøb

Kommissionen vedtog i april 1999 et udkast til en fortolkende meddelelse om koncessioner og regler for offentlige indkøb og anmodede de interesserede parter om at fremsende deres kommentarer. I dette dokument redegør Kommissionen for sine idéer om koncessioner og lignende former for offentlig-privat partnerskab. I den indledende del henvises specielt til Kommissionens meddelelse fra 1997 om offentlige/private partnerskaber med henblik på de transeuropæiske transportnetprojekter (¹⁴) samt Kommissionens forpligtelse til at fremme denne type af partnerskaber.

Hvad angår koncessioner inden for transportsektoren, anføres det, at hvis koncessionen tildeles af instanser, som ikke opererer inden for transportsektoren, er den omfattet (a) af traktatens bestemmelser og principper (som f.eks. ikke-diskrimination, ligebehandling, gennemsigtighed, gensidig anerkendelse og proportionalitet), såfremt der er tale om en koncession vedrørende tjenesteydelser, og (b) af traktatens bestemmelser samt forskrifterne i direktiv 93/37/EØF om offentlige bygge- og anlægskontrakter, hvis der er tale om en koncession vedrørende arbejder. Med hensyn til koncessioner, som tildeles af instanser, som opererer inden for transportsektoren, finder ovennævnte bestemmelser i traktaten anvendelse.

På grundlag af anmodningerne i et stort antal bidrag fokuserer den endelige meddelelse på sådanne offentlig-private partnerskaber, der kan defineres som koncessioner i EF-rettens forstand¹⁵. Meddelelsen omhandler en række af de emner, der er relevante på TEN-projektområdet.

Hvad angår behovet for at give mulighed for en ”teknisk dialog” i fasen vedrørende udformningen af TEN-projekter, hedder det i Kommissionens meddelelse om offentlige indkøb i EU (¹⁶), som blev offentliggjort i marts 1998, at Kommissionen vil forslå ændringer til direktiverne med henblik på at styrke dialogen under procedurerne for offentlige indkøb.

¹⁴ KOM(97) 453 endelig udg. af 10.9.1997.

¹⁵ EFT C 121/2af 19.4.2000.

¹⁶ KOM(1998) 143, Kommissionens meddelelse: Offentlige indkøb i EU.

6. RAPPORTER, BERETNINGER, MEDDELELSER OG EVALUERING

6.1. Rapporter, beretninger og meddelelser

6.1.1. Første beretning om interoperabilitet i det transeuropæiske system for højhastighedstog

Kommissionen vedtog den 10. september 1999 den første beretning om gennemførelsen og virkningerne af direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske system for højhastighedstog (¹⁷).

6.1.2. Galileo

Kommissionen vedtog den 10. februar 1999 en meddelelse om europæisk deltagelse i en ny generation af satellitnavigationstjenester – Galileo, idet den hermed drog konklusionerne af arbejdet i det foregående år.

6.1.3. Kommissionens meddelelse om udvikling af EURO-ISDN

I slutningen af 1999 udarbejdede Kommissionen i overensstemmelse med artikel 10 i Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 2717/95/EF af 9. november 1995 en meddelelse indeholdende en generel evaluering af retningslinjerne for udviklingen af EURO-ISDN (tjenesteintegreret digitalnet) som et transeuropæisk net (TEN-ISDN). Til opfyldelse af kravene i ovennævnte artikel havde Kommissionen tidligere gennemført to undersøgelser med støtte fra eksterne eksperter:

- en undersøgelse af situationen for EURO-ISDN i EU i perioden 1997-1998 (afsluttet i juni 1998) og

- en midtvejsevaluering af fremdriften med hensyn til aktiviteterne inden for de transeuropæiske telekommunikationsnet i perioden 1993-1997 inden for rammerne af EURO-ISDN-retningslinjerne (afsluttet i november 1998).

6.2. Evaluering

Inden for rammerne af ”SEM 2000-programmet” (et system for forsvarlig og effektiv finansiel forvaltning) lægger Kommissionen stor vægt på evalueringen af sine aktioner.

6.2.1. Energi

I løbet af året gennemførte uafhængige eksperter en midtvejsevaluering af TEN-energiprogrammet for Kommissionen.

¹⁷ KOM(1999) 414 endelig udg.

6.2.2. Telekommunikation

Evalueringen af TEN-Telecom-projekterne

Der blev i 1999 evalueret i alt 39 projekter (jf. bilag III); heraf blev de 28 evalueret i november. Sidstnævnte var projekter, som påbegyndtes den 1. januar 1999 efter indkaldelse af forslag i 1998.

Hovedsigtet med evalueringerne var at foretage en teknisk vurdering af det arbejde, som var udført, for at sikre, at projekterne forløb i overensstemmelse med de kontraktlige forpligtelser. Det kunne konkluderes, at projekterne som helhed på tilfredsstillende vis var på vej mod opfyldelsen af målsætningerne.

Det andet sigte med evalueringerne var at vise disse projekters bidrag til opfyldelsen af TEN-Telecom-aktionens overordnede målsætninger, nemlig: samfundsmæssige virkninger, konkurrenceevne, styrkelse af det indre marked, samhørighed og udvikling af nye vækstområdeaktiviteter (jobskabelse), jf. retningslinjerne for de transeuropæiske telenet og følgelig TEN-Telecom-arbejdsprogrammet. I det store og hele frembød projekterne omfattende resultater inden for en bred skala af kriterier. Endvidere havde resultaterne af evalueringerne vist, at der var en sammenhæng mellem opfyldelsen af TEN-Telecom-målsætningerne og projekternes tekniske formåen.

Evalueringen af multimedieprojekterne, som havde været genstand for fælles indkaldelse af forslag

Kommissionen evaluerede i oktober 1999 de 13 projekter under taskforcen for uddannelsesmultimedier (¹⁸), som var medfinansieret af TEN-Telecom.

Målet var for det første at vurdere det tekniske fremskridt, som disse projekter havde gjort, set i forhold til de kontraktlige forpligtelser, og også for første gang i hvilket omfang de opfyldte målsætningerne for TEN-Telecom-aktionen. Den generelle konklusion var, at der under hovedparten af de evaluerede projekter var gjort en stor indsats med bemærkelsesværdige resultater, medens andre projekter rummede et potentiale, som stadig manglede at blive udnyttet.

Målet var for det andet at fastslå, hvilket bidrag projekterne havde ydet til målsætningerne for TEN-ISDN/Telecom-aktionen (jf. ovenstående afsnit). Der var tale om en vurdering af virkningerne, således som de var planlagt og opnået og ikke en stillingtagen til projektets kvalitet.

Disse projekters væsentligste resultat var opfyldelsen af målsætningen om samfundsmæssige virkninger, idet dette i vidt omfang kunne tilskrives velvalgte brugergrupper og klart identificerede faktiske behov.

Midtvejsevalueringen af TEN-Telecom-aktionen

¹⁸ Multimedietaskforcen iværksatte i december 1996 en fælles forslagsindkaldelse omfattende seks europæiske programmer med komplementære målsætninger, men med forskellige specifikke gennemførelsesbestemmelser fra fire Generaldirektorater: telematik og målrettet socioøkonomisk forskning, støtte til forskningsprojekter, TEN-telekommunikationsaktioner, støtte til formidling af telekommunikationsapplikationer og -tjenesteydelser samt Socrates- og Leonardo-programstøtte til uddannelse.

I overensstemmelse med kravene i artikel 14 i beslutningen om opstilling af et sæt retningslinjer skal Kommissionen gennemføre en midtvejsevaluering af TEN-Telecom-aktionen. Hertil kommer, at Kommissionens SEM 2000-initiativ kræver en systematisk evaluering af alle EU-programmer. Efter at have modtaget en positiv udtalelse fra Udvalget om retningslinjer (jf. også ovenstående afsnit 3.2.2.) vedrørende udkastet til et kommissorium, offentliggjorde Kommissionen en forhåndsmeddelelse i EFT¹⁹) med henblik på at indgå kontrakter med eksterne eksperter under normale offentlige udbudsprocedurer.

6.2.3. *Transport*

Kommissionen gennemførte en uafhængig ekstern evaluering af den finansielle støtte, den havde ydet til transportprojekter i 1999; evalueringsrapporten blev fremsendt til medlemsstaterne og Europa-Parlamentet. På grundlag af denne evaluering samt punktevalueringer af specifikke sektorer (navnlig ERTMS og vejtrafikstyring) vil Kommissionen udarbejde en plan for gennemførelsen af hensigtsmæssige anbefalinger. Disse vedrører projektstyring, opstilling af målsætninger og af resultatindikatorer samt en forbedret integrering af miljøaspekter i projektcyklussen, fra projektvurdering til efterfølgende evaluering.

¹⁹ EFT S 230 af 26.11.1999.

7. EKSTERNE FORBINDELSER

7.1. Energi

Etableringen af energinet er af stor betydning, ikke kun for EU's energiforsyning, specielt inden for naturgassektoren hvor importafhængigheden er stor og voksende, men også for det internationale samarbejde og den internationale udvikling i almindelighed.

Muligheden af en udvidelse af EU, som blev bekræftet i 1999, viser også det voksende behov for at sammenkoble ansøgerlandenes energinet med EU-landenes.

En række projekter vedrørende sammenkobling af gas- eller elnet, der er identificeret under retningslinjerne for de transeuropæiske energinet, indebærer undersøgelser og anlægsaktiviteter i tredjelande. Undersøgelser vedrørende disse projekter og bestræbelserne på at etablere et energisamarbejde på det regionale plan (i Baltikum, på Balkan, i Sortehavs- og Middelhavsområdet) modtog fortsat støtte i 1999 fra Fællesskabet under TEN-energiprogrammet (jf. bilag V – listen over projekter, der blev finansieret i 1999), Synergy-programmet og de horisontale bistandsprogrammer (Phare, Tacis og Meda).

7.2. Telekommunikation

Telekommunikationsinfrastrukturen og de tilknyttede nye telekommunikationstjenester og –applikationer har en central betydning for nabolandenes socioøkonomiske udvikling og deres integrering med EU-landene. Mere specifikt giver disse faciliteter de central- og østeuropæiske lande (CØEL) samt landene i Middelhavsområdet mulighed for at modernisere og forbedre deres økonomi.

For at sikre kommercielle finansieringskilder til en udbygning af telekommunikationsinfrastrukturen er det nødvendigt, at der i forvejen forefindes et fair og stabilt regelværk for sektoren, velorganiserede operatører og velforberedte investeringsforslag. Under alle omstændigheder er forudsætningen for en vellykket udbygning af telekommunikationssektoren, at regeringerne fører en hensigtsmæssig politik, hvad angår liberalisering og regelværk

Det første, EU bør gøre, er derfor at tilskynde til institutionelle forandringer, som kan føre til en liberalisering af telekommunikationstjenesterne og til styring af og tilsyn med aktiviteterne, samt at bistå med en reform af regelværket. Hertil kommer, at der er gode muligheder for at forberede iværksættelsen af nye telekommunikationsapplikationer og –tjenester med en høj social og erhvervsmæssig værdi med udgangspunkt i erfaringerne fra TEN-Telecom-aktionen i Fællesskabet og fra det nylige Eumedis-initiativ under Meda-programmet.

Endvidere overvejer Kommissionen, hvorledes den kan forbedre forbindelsen mellem aktiviteter, som støttes af EU-instrumenterne, der skulle bane vejen for EIB-lån og lån fra andre internationale finansieringsinstitutioner.

Europa-Kommissionen undertegnede i 1999 en koordineringsaftale med Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling. Aftalen mellem de to

institutioner tager sigte på at sikre finansiel støtte til projekter inden for telekommunikationssektoren i CØEL og de nye uafhængige stater på specifikke betingelser, herunder navnlig at disse lande opstiller et minimumsregelværk. Hvad angår ansøgerlandene, vil kravet til regelværket være fuld overensstemmelse med EU's regelværk på telekommunikationsområdet.

7.3. Transport

Den endelige rapport vedrørende vurderingen af transportinfrastrukturbehovene (TINA) blev offentliggjort i oktober 1999; hermed afsluttedes Kommissionens undersøgelsesopgave, som gik ud på at identificere de nødvendige komponenter i det fremtidige transeuropæiske transportnet i 11 ansøgerlande: Bulgarien, Cypern, Den Tjekkiske Republik, Estland, Ungarn, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet og Slovenien.

Det transportnet, som blev identificeret ved TINA-processen, omfatter veje i ti multimodale fælleseuropæiske transportkorridorer på ansøgerlandenes område, som blev godkendt på den tredje fælleseuropæiske transportkonference i Helsingfors i juni 1997, samt supplerende netkomponenter, der blev udvalgt på basis af kriterierne indeholdt i retningslinjerne for de transeuropæiske transportnet, jf. beslutning nr. 1692/96/EF. I sin endelige rapport foreslår TINA-gruppen på højt embedsmandsplan, at komponenterne i dette net bør betragtes som nødvendige bestanddele af et fremtidigt transeuropæisk transportnet, specielt på de 10 centraleuropæiske landes område. I sine anbefalinger foreslår TINA-gruppen på højt embedsmandsplan også at tildele investeringsprioritet til de komponenter, som fuldender de fælleseuropæiske transportkorridorer.

TINA-rapporten indeholder også en række kort over det foreslåede net baseret på detaljerede oplysninger i TINA-databasen. Rapporten indeholder også særlige analyser med trafikprognoser, udviklingen af nettet fremover og ændringerne af de tekniske karakteristika, den eksisterende og fremtidige kapacitetsubalance osv.

I sin nuværende form omfatter nettet på ansøgerlandenes område 18 683 km veje, 20 924 km jernbanestrækninger, 4 052 km indenlandske vandveje, 40 lufthavne, 20 søhavne, 58 flodhavne og 86 terminaler. Forholdet mellem netværkets længde i forhold til areal er generelt betydeligt ringere inden for EU-15, medens forholdet mellem netværkets længde i forhold til befolkningstallet generelt er af samme størrelsesorden.

De anslåede omkostninger ved etableringen af nettet udgør 92 mia. EUR (37 mia. EUR for jernbanenettet, 44 mia. EUR for vejnettet, 1,5 mia. EUR for indenlandske vandvejsnet, 9,5 mia. EUR for netknudepunkter, såsom lufthavne, flodhavne, søhavne og andre terminaler).

Ca. trefjerdedele af omkostningerne vedrørende nettets jernbane- og vejkomponenter er relateret til gennemførelsen af de fælleseuropæiske transportkorridorer, som blev vedtaget på Helsingfors-konferencen, og som vil blive tillagt førsteprioritet i EU's finansieringsordninger gennem ISPA og EIB.

8. FORSKNING OG UDVIKLING

Under det fjerde rammeprogram for Det Europæiske Fællesskabs indsats inden for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1994-1998) har en række specifikke programmer omfattet aktiviteter, som bidrager til styrkelsen og gennemførelsen af TEN-politikken, nemlig transportforskningsprogrammet, det ikke-nukleare energiprogram og programmer vedrørende oplysning om kommunikationsteknologier. Projekter til vurdering af TEN-politikken socioøkonomiske og miljømæssige dimensioner bidrager til forberedelsen af ændringen af Fællesskabets retningslinjer for udbygningen af transportnettet. Hertil kommer, at systemer, såsom det europæiske globale satellitnavigationssystem (Galileo) og det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) efter en udviklingsfase med støtte fra forskningsprogrammerne, nu eller på et senere tidspunkt udbygges, styrkes og udvides med finansiell støtte fra TEN-budgettet.

Der er under det femte rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration (1998-2002) iværksat en række nøgleaktioner vedrørende bæredygtig mobilitet og intermodalitet, landtransport og marineteknologier, effektiv energi, systemer og tjenester for borgerne. I Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet betegnes forsknings- og udviklingsaktiviteterne som de brede foranstaltninger. Nye aktiviteter under nøgleaktionen "bæredygtig mobilitet og intermodalitet" inkluderer derfor socioøkonomisk forskning med henblik på trafikprognoser og afdækning af de tilknyttede socioøkonomiske og miljømæssige virkninger samt den teknologiske udvikling med henblik på at forbedre infrastrukturerne og deres samspil med transportmidlerne og trafikstyringssystemerne. Desuden kan vellykkede forskningsprojekter inden for informationssamfundsteknologi bidrage til markedsvalidering og erhvervsudvikling under TEN-Telecom-aktionen.

En pilotundersøgelse gennemført af en klynge af projekter resulterede i kvantificerede prognoser af virkningerne af TEN-T-infrastrukturen og -politikken for trafikefterspørgslen og -emissionerne i 2010 i Europa. Resultaterne viser, at den politiske pakke, herunder interoperabilitet, intermodalitet og internalisering af eksterne omkostninger bidrager til gennemførelsen af EU's miljømålsætninger. Undersøgelsen viser også, at en mere detaljeret strategisk miljøvurdering, som kan anvendes i den fremtidige styrkelse af TEN-T-politikken, er gennemførlig.

CODE-TEN-projektet vurderede gennemførligheden af udvidelsen af TEN-T-aktionen til CØEL/CIS-landene, hvad angik de 14 Helsingfors-korridorer. Det anvendte en scenario-metode med henblik på at udarbejde konsistente "billeder" af de fremtidige kombinerede forudsætninger vedrørende BNP-vækst, europæisk integration og infrastrukturplanlægning. Der blev gennemført trafikprognoser og andre beslægtede analyser.

Resultaterne indikerer, at udviklingen af et multimodalt net er det mest fordelagtige under samtlige scenarier. De relative fordele ved jernbanedrift skyldes en forbedret sikkerheds- og luftforureningssituation, hvorimod vejnettet udmærker sig som den smidigste transportinfrastruktur.

BILAGSLISTE

**Af tekniske grunde foreligger bilagene
i et særskilt dokument:
SEC(2000)1113**

Bilag I:	Liste over forkortelser
Bilag II:	Fællesskabets finansielle støtte til TEN-projekter inden for energisektoren i perioden 1995-1999
Bilag III:	Situationen for specifikke TEN-ISDN/Telecom-projekter
Bilag IV:	Oversigt over situationen for de 14 "højt prioriterede" transportprojekter, som blev godkendt af Det Europæiske Råd i Essen
Bilag V:	Transeuropæiske net: Fællesskabets finansielle støtte til energiprojekter af fælles interesse i 1999
Bilag VI:	TEN-Telecom-projekter, der blev finansieret i 1999 efter indkaldelse af forslag i 1999
Bilag VII:	TEN-transportprojekter/-undersøgelser finansieret i 1999 i henhold til forordning 2236/95
Bilag VIII:	Større TEN-projekter finansieret af Regionalfonden og Samhørighedsfonden indtil slutningen af 1999
Bilag IX:	EIB-lån A: TEN-energi B: TEN-transport C: TEN-Telecom
Bilag X:	EIF-garantier til fordel for TEN, som blev undertegnet i løbet af 1999

Forkortelsesliste

CØEL	De central og østeuropæiske lande
DBFO	”Design, build, finance and operate”
EFRU	Den Europæiske Fond for Regionaludvikling
EIB	Den Europæiske Investeringsbank
EIF	Den Europæiske Investeringsfond
GNSS	Det globale satellitnavigationssystem
GPS	Det globale positionsbestemmelsessystem
IDA	Elektronisk dataudveksling mellem administrationerne
IFI	Internationale finansieringsinstitutter
ISDN	Tjenesteintegreret digitalnet
ISPA	Strukturpolitisk førtiltrædelsesinstrument
OPP	Offentlig-privat partnerskab
TEN	De transeuropæiske net
TERFN	Det transeuropæiske banegodstransportnet