

TRANSEUROPÆISKE NET

GRUPPEN AF
PERSONLIGE
REPRÆSENTANTER
FOR STATS- OG
REGERINGSCHEFERNE

STATUSRAPPORT FRA
FORMANDEN TIL
DET EUROPÆISKE RÅDS
MØDE PÅ KORFU

INDHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	- 3 -
KONKLUSIONER	- 4 -

FØRSTE DEL: IGANGVÆRENDE ARBEJDE

DEN POLITISKE BAGGRUND	- 5 -
DEN SENERE TIDS UDVIKLING	- 6 -
OMRÅDER HVOR DER ER BEHOV FOR EN INDSATS	- 7 -
GRUPPENS MÅLSÆTNINGER OG ARBEJDSMETODER	- 8 -
TRANSPORTNET	- 9 -
ENERGINET	- 10 -
MILJØ	- 12 -
UDVIDELSE AF NETVÆRKENE TIL TREDJELANDE	- 13 -

ANDEN DEL: VEJEN FREMOVER

LOVGIVNINGSRAMMER	- 15 -
FINANSIERING	- 17 -
TILLÆG	- 23 -
1. LISTE OVER DE PERSONLIGE REPRÆSENTANTER	- 24 -
2. LISTE OVER PRIORITEREDE TRANSPORTPROJEKTER	- 25 -
3. BESKRIVELSE AF DE PRIORITEREDE TRANSPORTPROJEKTER	- 28 -
4. LISTE OVER ENERGIPROJEKTER	- 42 -
5. BESKRIVELSE AF ENERGIPROJEKTERNE	- 43 -

FORORD

I december 1993 opfordrede Det Europæiske Råd Kommissionen til med bistand af en gruppe af personlige repræsentanter for stats- og regeringscheferne til at lede og samordne en hurtig og effektiv etablering af transeuropæiske transport- og energinet.

Nu hvor jeg på Kommissionens vegne skal forelægge denne statusrapport fra gruppen af personlige repræsentanter, glæder det mig først og fremmest at kunne sige, at der efter min personlige overbevisning nu er ved at komme fart over etableringen af transeuropæiske net.

Den opgave, som EU og medlemsstaterne har påtaget sig, består i første række i at finde frem til, hvilke projekter der betragtes som de vigtigste, og at fremskynde deres gennemførelse.

Dernæst består opgaven i at forbedre betingelserne for etablering af transeuropæiske net i fremtiden, dvs. dels de betingelser, der sættes af regelsættene, dels betingelserne for at tiltrække privat finansiering. I denne henseende har opgaven det bredere mål at tilvejebringe permanente strukturforbedringer.

På begge punkter er der udsigt til betydelige fremskridt. Selvom det er sandt, at det nødvendigvis tager lang tid at forberede, lancere og færdiggøre store infrastrukturprojekter, kan man allerede nu konstatere, at det arbejde, som er sat i gang samtidig i medlemsstaterne, på EU-plan og i bred forstand blandt private operatører, har tydelige og positive samspilsvirkninger. I denne henseende har gruppen ydet et betydeligt bidrag.

Meget står endnu tilbage at gøre, hovedsagelig med hensyn til regelsættene og finansieringsmulighederne. Desuden vil jeg gerne understrege, hvor stor betydning gruppen tillægger spørgsmålet om forlængelse af transeuropæiske net til tredjelande.

Rapportens hensigt er at gøre status over gruppens arbejde frem til dens sidste møde den 3. juni 1994 og at give en kort beskrivelse af de to områder, der har størst betydning for gennemførelsen af store infrastrukturprojekter, nemlig regelsættene og finansieringsmulighederne.

Statusrapporten er udarbejdet på formandens ansvar, men den er blevet modtaget med bred enighed blandt gruppens medlemmer.

Desuden har gruppen formuleret nedenstående fælles konklusioner.

Henning CHRISTOPHERSEN

KONKLUSIONER

På baggrund af de resultater, som gruppen af personlige repræsentanter er nået frem til med hensyn til at indkredse højtprioriterede projekter af interesse for Fællesskabet og uden at foregribe gruppens fremtidige arbejde på dette område, opfordres Det Europæiske Råd til:

- i) at anerkende, at transportprojekterne på gruppens foreløbige liste har status som højtprioriterede projekter for Det Europæiske Fællesskab, forudsat at de fortsat opfylder de kriterier om økonomisk levedygtighed og andet, som har været grundlaget for udvælgelsen.
- ii) at notere sig listen over højtprioriterede energiprojekter (tillæg 4), som gruppen skal arbejde videre med;
- iii) at anbefale medlemsstaterne, at de letter gennemførelsen af disse projekter ved at fremskynde de administrative, forskriftsmæssige og lovgivningsmæssige procedurer og processer, som i øjeblikket forsinkes dem.

Gruppen af personlige repræsentanter har gjort betydelige fremskridt med den opgave, som den fik overdraget af Det Europæiske Råd på mødet i Bruxelles i december 1993. Dens arbejde er dog endnu ikke færdigt. Det foreslås derfor yderligere, at Det Europæiske Råd forlænger gruppens mandat frem til Det Europæiske Råds møde i Essen og navnlig instruerer det om:

- a) at afslutte vurderingen af projekterne og deres prioritering og herunder drage fuld nytte af det ekspertbidrag, som EIB kan yde til beslutningsgrundlaget, med henblik på at opstille en endelig liste;
- b) at lette og følge arbejdet i de projektseminarer, som Europa-Kommissionen indkalder, hvori EIB medvirker i fuld udstrækning, og som samler både offentlige og private parter, der berøres af det pågældende projekt; at bistå Kommissionen med at vurdere, hvilke midler der mest hensigtsmæssigt kan fremme en effektiv løsning af de problemer, som sinker en fuldstændig gennemførelse af de enkelte projekter;
- c) at undersøge de problemer, der skyldes regelsættene, både på EF-plan og i medlemsstaterne, med henblik på at overvinde eller mindske administrative hindringer;
- d) med fuldt inddragelse af EIB's ekspertise og projektseminarernes resultater at vurdere, hvilke former for finansieringsteknik der er hensigtsmæssige, når det gælder om at tilskynde den private sektor til at deltage overalt, hvor det er muligt;
- e) at bidrage til vurderingen af finansieringsbehov og finansieringsinstrumenter på grundlag af tids- og finansieringsplanerne for de udpegede højtprioriterede projekter;
- f) at videreføre undersøgelsen af de transeuropæiske nets forlængelse til nabolande, navnlig lande i Øst- og Centraleuropa og i Middelhavsområdet.

TRANSEUROPÆISKE NET

GRUPPEN AF PERSONLIGE REPRÆSENTANTER

STATUSRAPPORT FRA FORMANDEN TIL DET EUROPÆISKE RÅDS MØDE PÅ KORFU

FØRSTE DEL: IGANGVÆRENDE ARBEJDE

DEN POLITISKE BAGGRUND

De transeuropæiske net har i den senere tid været genstand for stigende opmærksomhed. Dette afspejles i den stadig hyppigere omtale af dem i konklusionerne fra tidligere møder i Det Europæiske Råd og i traktaten om Det Europæiske Fællesskab, afsnit XII (indsat ved unionstraktaten). I hvidbogen om vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse foreslog Kommissionen, at en af hovedudviklingslinjerne skulle være en fremskyndet etablering af transeuropæiske net. Denne fremgangsmåde blev bekræftet på Det Europæiske Råds møde i december sidste år, hvor der blev truffet en serie vigtige afgørelser med det sigte at fremskynde etableringen af de transeuropæiske net. En af afgørelserne gik ud på at oprette en særlig gruppe af personlige repræsentanter for stats- og regeringscheferne, som skulle bistå Kommissionen i arbejdet med infrastrukturene for transport- og energinet. Gruppens arbejde og den foreliggende statusrapport skal ses på denne generelle politiske baggrund.

Ovenstående har medført, at offentligheden, mediernes, nationale og regionale administrationer samt de berørte industri- og finansvirksomheder har vist stigende interesse i transeuropæiske net. Interessen har været rettet mod behovet for at få dem etableret og mod Unionens politiske vilje til at fremskynde og lette udviklingen af dem.

Dertil kommer, at der er ved at udvikle sig et gunstigt klima for etablering af partnerskaber mellem medlemsstaterne, Unionens institutioner, forretnings- og bankverdenen og operatørerne. Unionen har gjort det klart, at den hilser fremkomsten af partnerskaber mellem den private og den offentlige sektor velkommen, hvor det drejer sig om at realisere transeuropæiske net.

Kommissionens hvidbog beskriver baggrunden for, at transeuropæiske net er vigtige for konkurrenceevnen og dermed for vækst og beskæftigelse.

Den handlingsplan, som der blev opnået enighed om på Det Europæiske Råds møde i december, omfatter nærmere beskrevne foranstaltninger, som Unionen og medlemsstaterne bør iværksætte vedrørende transeuropæiske net. Det overordnede mål er en hurtig færdiggørelse af de transeuropæiske net af hensyn til det fælles markeds effektivitet, til styrkelsen af Unionens konkurrenceevne, regionplanlægning og forbindelser med nabolande samt med henblik på at yde et bidrag til hurtigere og sikrere kommunikationsmidler for borgerne.

Hvidbogen skitserer endvidere en række hindringer for etableringen af transeuropæiske net:

- De bindinger, som EF's og medlemsstaternes offentlige budgetter er underlagt, begrænser omfanget af den offentlige sektors investeringer.
- De langsigtede investeringsbehov på nogle områder, ikke mindst i transportinfrastrukturen, gør det nødvendigt at etablere nye typer af partnerskaber mellem privat og offentlig finansiering.
- Det forhold, at markederne ikke er åbne og konkurrenceprægede, hæmmer i varierende grad en optimal udnyttelse af de eksisterende net og en udbygning af dem, som er i både forbrugeres og operatørers interesse.
- Gennemførelsen af store projekter hæmmes af den indbyggede træghed i procedurer for forberedelse, planlægning, tilladelse og evaluering samt af hindringer, der skyldes regelsættene.

Desuden viser erfaringen, at tværnationale projekter ofte løber ind i vanskeligheder på grund af modstridende prioriteringer i de involverede lande.

DEN SENERE TIDS UDVIKLING

Det er vigtigt at understrege, at Unionen allerede nu er aktivt involveret i etableringen af transeuropæiske net.

I medfør af traktatens artikel 129 C og konklusionerne fra Det Europæiske Råds decembermøde har Kommissionen i løbet af det første halvår 1994 forelagt forslag til:

- retningslinjer inden for energi og transport⁽¹⁾
- interoperabilitet for højhastighedstog⁽²⁾
- finansieringsregler for transeuropæiske net⁽³⁾.

EU yder meget betydelige bidrag til finansieringen af de transeuropæiske nets udbygning. Det sker hovedsagelig via Den Europæiske Investeringsbank, strukturfondene og Samhørighedsfonden. I de sidste 12 måneder har EU endvidere taget følgende nye initiativer:

1. Kommissionen har fremsat et forslag til finansiering af transeuropæiske net på grundlag af traktatens artikel 129 C. Med forslaget ville der skønsmæssigt blive afsat 2,4 mia. ECU (nuværende priser) i perioden 1994-1999.

(1) Hhv. KOM(93) 685 og KOM(94) 106.

(2) KOM(94) 107.

(3) KOM(94) 62.

2. Samhørighedsfonden er nu formelt oprettet og vil afsætte næsten 6,8 mia. ECU (1992-priser) til transportprojekter, der indgår i transeuropæiske net i de tilskudsberettigede regioner.
3. Regionalfonden kan med de reviderede fondsregler bidrage til finansiering af transeuropæiske net, og i øjeblikket regnes der med, at den kan investere omkring 1,0-1,6 mia. ECU om året i de tilskudsberettigede regioner.
4. Inden for rammerne af Edinburgh- og København-initiativerne har EIB disponeret over næsten hele beløbet på 7 mia. ECU til transport-, energi- og telekommunikationsprojekter af interesse for Fællesskabet.
5. Den Europæiske Investeringsfond er driftsklar fra og med juni 1994 og kommer til at spille en afgørende rolle i indsatsen for at lette finansieringen af projekterne.
6. Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområdes finansieringsmekanisme er under oprettelse og vil bidrage til finansieringen af transeuropæiske net i de udvalgte bistandsområder (mekanismen råder over i alt 1,5 mia. ECU i lån og 0,5 mia. ECU i tilskud til transeuropæiske net, små og mellemstore virksomheder og miljøprojekter).
7. Afgørelse om at benytte en del af PHARE-programmets midler, navnlig i samarbejde med EIB, til at finansiere transeuropæiske net i øst- og centraleuropæiske lande.

Dermed er EU allerede nu aktivt engageret i at forberede forbedringen af transport- og energiforbindelserne på tværs af dets område og ud til nabolande.

OMRÅDER HVOR DER ER BEHOV FOR EN INDSATS

Stats- og regeringscheferne anmodede Kommissionen om at aflægge en årlig rapport om, hvor langt man er nået.

Det Europæiske Råd opfordrede i december 1993 EU's Ministerråd til hurtigt og fuldt ud at udnytte de muligheder, der ligger i traktatens artikel 129 B for at fremskynde etableringen af de transeuropæiske net. Det Europæiske Råd opfordrede endvidere EU's Ministerråd og Parlamentet til i fællesskab at fremskynde lovgivningsprocessen, således at de endnu udestående retningslinjer kan vedtages inden den 1. juli 1994. Gruppen konstaterer, at Kommissionen har forelagt de fornødne forslag om energiretningslinjer og retningslinjer for multimodal transport, og at de stadig er under drøftelse i EU's andre institutioner. Gruppen konstaterer endvidere, at de finansieringsregler, som er nødvendige for en indsats vedrørende transeuropæiske net i henhold til artikel 129 C, og som Kommissionen har stillet forslag om i marts 1994, har været til førstebehandling i Europa-Parlamentet og er under drøftelse i rådsregi.

Det Europæiske Råd opfordrede også medlemsstaterne til hurtigst muligt at udarbejde investeringsprogrammer for nettene.

GRUPPENS MÅLSÆTNINGER OG ARBEJDSMETODER

Gruppen så det først og fremmest som sin opgave at fremskynde og lette det arbejde, der allerede er i gang i EU og medlemsstaterne, så der kan træffes klare beslutninger om prioritering og blive gennemført nogle projekter. Det er en selvstændig målsætning ikke at udføre arbejde, som også udføres andre steder, navnlig i EU's Ministerråd. Derimod er sigtet, at øge værdien af indsatsen for at etablere transeuropæiske net. Specifikt har gruppen fastlagt følgende mål:

- i) at indkredse de højst prioriterede projekter og lette det efterfølgende arbejde i særlige projektseminarer
- ii) at fremskynde administrative procedurer og rydde hindringer af vejen
- iii) at drøfte de generelle forhold vedrørende regelsæt og finansieringsmuligheder, som hindrer etablering af transeuropæiske net
- iv) at gøre det lettere hurtigt at opnå politisk enighed om retningslinjerne vedrørende transport og energi.

Tillæg 1 indeholder en liste over stats- og regeringschefernes personlige repræsentanter. På baggrund af Den Europæiske Investeringsbanks lange erfaring med finansiering af store infrastruktur anlæg inviterede næstformand Henning Christophersen bankens formand, Sir Brian Unwin, til at deltage i gruppen. Kommissionen har også opfordret banken til at deltage i de forskellige projektseminarer og andre forberedende møder. Mellem januar og juni 1994 har gruppen holdt seks møder, et om måneden, og her haft drøftelser med et bredt spektrum af repræsentanter for internationale og private finansieringsorganisationer og fremtrædende industriledere. Herunder blev der forelagt 40 arbejdsrapporter.

I sit arbejde har gruppen bevæget sig fra det specifikke til det generelle. Dette skyldes på den ene side, at der i nogle tilfælde kun forelå meget ufuldstændige oplysninger om forslag til prioriterede projekter, hvilket igen har at gøre med projekternes modenhedsgrad. På den anden side valgte man at begynde med det specifikke for at tilvejebringe konkrete oplysninger om særlige hindringer for gennemførelsen af enkeltprojekter, så der på det grundlag kunne drages konklusioner om generelle vanskeligheder og løsninger på dem. Der var enighed, at beslutninger skulle træffes på grundlag af den bredest mulige konsensus for at give gruppens forslag størst mulig gennemslagskraft.

I denne fremgangsmåde spiller seminarer eller workshops om enkeltprojekter en central rolle. Afhængigt af de nærmere omstændigheder ved hvert enkelt projekt involverer de principielt alle berørte parter: nationale og regionale myndigheder, initiativtagere, pengeinstitutter, industrivirksomheder, brugere osv. Opgaven er at identificere de særlige problemer ved hvert enkelt projekt - finansiering i almindelighed, private investeringers specielt, andre hindringer end finansieringsmæssige, herunder navnlig hindringer af planlægningsmæssig eller administrativ art, osv. - og at stille konkrete løsningsforslag. Kommissionens rolle er at fungere som katalysator, først og fremmest ved at indkalde seminarerne. EIB deltager naturligvis i disse seminarer. Projektseminarernes resultater spiller en stor rolle for gruppens muligheder for at behandle horisontale emner og for Kommissionens og EIB's muligheder for videre undersøgelse af finansieringsproblemer.

I begyndelsen koncentrerede gruppen sig om de højtprioriterede transportprojekter, fordi de rejste flere problemer og befandt sig på et forholdsvis mere fremskredent stadium end projekterne i energisektoren. Den satte også gang i undersøgelsen af spørgsmålet om udvidelse af de transeuropæiske net til nabolande, herunder navnlig til lande Øst- og Centraleuropa og i Middelhavsområdet.

I det kommende arbejde vil der blive taget hensyn til den eneste nyligt offentliggjorte rapport fra gruppen af fremtrædende personer fra telesektoren under kommissær Bangemanns formandskab, for så vidt det er relevant.

TRANSPORTNET

Gruppen så det som sin hovedopgave at finde frem til, hvilke projekter der skulle prioriteres højt. Ud fra kriterier, som er opstillet i samarbejde med EIB (se nedenfor), nåede gruppen til enighed om en liste over projekter (se tillæg 2), som fortjener en grundigere undersøgelse. Det Europæiske Råd anmodes om at anerkende, at transportprojekterne på gruppens foreløbige liste har status som højtprioriterede projekter for Det Europæiske Fællesskab, forudsat at de fortsat opfylder de kriterier om økonomisk levedygtighed og andet, som har været grundlag for udvælgelsen.

Det skal understreges, at listen ikke hermed er lukket og endegyldig. Ændrede omstændigheder og nye oplysninger kan medføre, at der tilføjes projekter til listen, og at eksisterende projekter udtages, eller at deres rækkefølge ændres. Kommissionen vil videreføre undersøgelserne og drøftelserne med medlemsstaterne om de projekter, som de personlige repræsentanter har foreslået, men som ikke er med på listen. Et projekt, der ikke er med på den nuværende liste, er ikke dermed afvist.

De 34 projekter er grupperet i tre kategorier, alt efter hvor langt man er kommet med dem. Den første gruppe består af projekter, som enten allerede er under udførelse, eller som kan påbegyndes inden for to år (dvs. inden udgangen af 1996). Den anden kategori omfatter projekter, som ser ud til at kunne fremskyndes, så arbejdet kan påbegyndes om ca. to år (dvs. fra 1997 og fremefter). Den tredje og sidste kategori omfatter projekter, som det ser ud til, at man først kan tage fat på senere, eller som kræver yderligere undersøgelser.

Som listen ser ud på nu, synes den at rumme en skævhed til fordel for visse transportmåder. Dette er ikke udtryk for noget valg. Det afspejler hovedsagelig, at arbejdet er nået længere med nogle transportmåder end med andre.

Kort tid efter Det Europæiske Råds møde på Korfu vil Kommissionen forelægge forslag om projekter, som skal behandle indførelse af ny teknologi på europæisk plan, dvs. projekter vedrørende trafikstyring og forbedring af infrastrukturudnyttelsen for alle transportmåder (til lands, til vands og i luften):

- vejtrafikstyringssystem
- lufttrafikstyringssystem
- skibstrafikstyringssystem
- satellitbaseret positioneringssystem for multimodal transport
- pilotprojekter for et jernbanestyringssystem.

De 11 projekter, der anses for de mest fremskredne, er anført med en kort beskrivelse og kort i tillæg 3. Den opmærksomhed, der således tildeles disse første 11 projekter, betyder dog ikke, at de andre højtprioriterede projekter på listen anses for mindre vigtige.

Listen er opstillet på grundlag af den oversigt over højtprioriterede projekter, der blev forelagt i Kommissionens hvidbog, og på grundlag af medlemsstaternes prioriteringer. Bortset fra et enkelt er alle listens projekter med i de retningslinjer for multimodal transport, som Kommissionen fremlagde i april måned⁽⁴⁾. Der har været ført detaljerede drøftelser med medlemsstaterne om dem. Undtagelsen er et projekt for indførelse af ny avanceret transportteknologi (projekt nr. 33).

På grundlag af forslag fra Kommissionen og i samarbejde med EIB enedes gruppen om et sæt udvælgelseskriterier. Projekterne skulle:

- være af usædvanlig stort omfang, under hensyntagen til projekttypen og de direkte berørte medlemsstaters relative størrelse
- være af fælles interesse og indgå i EU's transportnet eller forbedre forbindelserne mellem nabolande
- bestå prøven for økonomisk levedygtighed, herunder forbedringer i EU's konkurrenceevne og teknologiske ydeevne
- bidrage til overordnede EU-målsætninger, som f.eks. økonomisk og social samhørighed
- give mulighed for private investeringer
- befinde sig på et fremskredent stadium, så projekterne kan gennemføres hurtigt
- undgå, at offentlig finansiering af infrastrukturanlæg fører til konkurrenceforvridning i strid med den fælles interesse
- overholde EU's lovgivning om miljøbeskyttelse.

Kommissionen er allerede begyndt at organisere projektseminarer, eller i det mindste forberedende møder, om de højtprioriterede projekter, i første række dem i kategorien af de mest fremskredne.

ENERGINET

På grundlag af arbejdsrapporter, de aftalte udvælgelseskriterier og de oplysninger, som er blevet samlet på projektseminarerne, har gruppen opstillet en liste på 8 prioriterede projekter, som skal undersøges nærmere (se tillæg 4 vedrørende listen og tillæg 5

⁽⁴⁾ KOM(94) 106.

vedrørende beskrivelsen af projekterne og de tilhørende kort). Det Europæiske Råd anmodes om at notere sig disse prioriterede projekter.

Ved udvælgelsen af denne liste over forslag har gruppen lagt vægt på sådanne projekter, som bør vises særlig opmærksomhed. Kommissionen minder om, at der også er andre projekter, som er vigtige og modne, og hvis gennemførelse er undervejs, eller som er mindre modne og hvis gennemførelse først er planlagt til omkring årtusindskiftet eller senere. Gruppen har ikke forsøgt at identificere disse andre projekter. Gruppen understreger, at energiprojekter normalt finansieres af sektoren selv uden megen støtte fra offentlige finanser.

Den strategiske betydning af at udvikle forbindelser mellem energinet og at fuldføre dem, hvor de mangler, skyldes deres bidrag til:

- energiforsyningsikkerheden
- økonomiens konkurrenceevne
- den økonomiske og sociale samhørighed
- de eksterne forbindelser
- udviklingen af det indre energimarked via en liberalisering af betingelserne for adgang til eksisterende og nye netværk.

Traktaten, med dens nye afsnit XII, og hvidbogen, med dens liste med over 60 projekter, som er nødvendige i Unionen for at imødekomme det øgede behov for naturgas og den øgede udveksling af elektricitet i de kommende ti år, har bekræftet denne strategiske betydning.

Ministerrådet nåede på mødet den 25. maj 1994 til politisk enighed om retningslinjerne⁽⁵⁾. Det forventes, at energiministrene vil være i stand til at vedtage en fælles holdning om disse retningslinjer på deres næste møde, når de har modtaget udtalelsen fra Europa-Parlamentet (fælles vedtagelsesprocedure) og har afsluttet listen over projekter af fælles interesse.

Energinettens art og de problemer, de står over for, er på nogle måder forskellig fra problemerne inden for transportsektoren. De væsentligste forskelle skyldes følgende faktorer:

- der er en svagere offentlig deltagelse i energinettene end i transportnettene;
- generelt betaler kunderne for tjenesteydelser, så energiselskaberne kan være sikre på deres investeringer og kan påtage sig ansvaret for dem;
- generelt anvender energiselskaberne deres egne midler og/eller skaffer sig penge på kapitalmarkedet (banklån, obligationer osv.).

Inden for energinettene er de væsentligste hindringer af administrativ art:

⁽⁵⁾ Inkl. kriterierne for identificering af projekter af fælles interesse og de brede linjer for Fællesskabets indsats inden for TEN-projekter inden for energi.

- forsinkelser i godkendelsesprocedurerne (som oftest skyldes lange debatter om miljøspørgsmål)
- utilstrækkelig koordinering
- forskelle i de berørte landes opfattelse af et projekts prioritet
- politiske risikoelementer i forbindelse med projekter, der vedrører visse tredjelande.

Når disse problemer er fjernet, kan der normalt rejses penge til dækning af opførelsen af projektet. Alligevel findes der finansieringsproblemer i nogle tilfælde inden for energinettene; det kan ske ved projekter i Unionens fjerntliggende områder, hvor udbyttet af denne form for projekt er ringere end i de centrale regioner på trods af deres påviste potentielle økonomiske levedygtighed.

Nogle personlige repræsentanter anførte, at det i forbindelse med energinet, der forbinder Unionen med tredjelande, er væsentligt at undgå støtte, som kan stille fællesskabsleverancerne af energi i en konkurrencemæssig dårlig situation.

På trods af forskellene mellem energi- og transportsektoren gælder den metode, som gruppen har udviklet for transportprojekter (bottom-up-analyser, projektseminarer osv.), også i energisektoren.

Gruppen enedes om følgende udvælgelseskriterier for de mest egnede projekter i overensstemmelse med dens kommissorium:

- målsætninger, tekniske definitioner og prioriteter som fastlagt i de energiretningslinjer, som man enedes om den 25. maj på Energirådet;
- positiv økonomisk virkning, herunder forbedring af Unionens konkurrenceevne og teknologiske ydeevne;
- betydelig størrelse i forhold til energimarkedet i det (de) pågældende land(e);
- avanceret modenhed (arbejdet skal kunne iværksættes inden for en periode på 2 eller 3 år);
- administrative eller andre problemer, som vil kunne forsinke projekterne eller endog forhindre deres gennemførelse.

Projektseminarer eller forberedende møder om seks af de otte prioriterede projekter har allerede fundet sted, og resultaterne har hidtil været opmuntrende.

MILJØ

Miljø nævnes ikke i traktatens afsnit XII vedrørende de transeuropæiske net, og Det Europæiske Råd gav i december ikke gruppen et specifikt kommissorium til at drøfte dette spørgsmål. På den anden side anmodede Det Europæiske Råd Kommissionen om at

indbefatte miljøet i dets forslag vedrørende finansiering af nettene, og efter Kommissionens mening er der visse ligheder mellem transport- og energinettene og den form for miljøprojekt, som Kommissionens hvidbog anmodede om (storprojekter, transnationale, netværksdimensioner osv.).

På baggrund af disse ligheder fandt Kommissionen, at det ville være praktisk at benytte samme fremgangsmåde på miljøområdet som man havde anvendt ved transport og energi, dvs. at identificere prioriterede projekter, tilrettelægge projektseminarer osv. Med henblik herpå afholdt Kommissionen flere informationsmøder med medlemsstaterne for at fastsætte udvælgelseskriterier og identificere prioriterede projekter, som kunne foreslås. På grundlag heraf forelagde Kommissionen gruppen et arbejdsrapport.

Gruppen anerkendte betydningen af de miljøproblemer, der blev rejst, og nogle personlige repræsentanter gik meget ind for, at gruppen også skulle undersøge miljøprojekter. På baggrund af den forskellige opfattelse af Det Europæiske Råds konklusioner gik gruppen ikke ind i en alvorlig diskussion, idet den konkluderede, at den på nuværende tidspunkt ikke havde noget klart mandat til at gøre dette. De miljømæssige aspekter af det transeuropæiske netværk inden for transport og energi udgør imidlertid en integrerende del af gruppens arbejde.

UDVIDELSE AF NETVÆRKENE TIL TREDJELANDE

Der er generel enighed i gruppen om den politiske og økonomiske betydning af udvidelsen af de transeuropæiske net til de omkringliggende lande, især Central- og Østeuropa og i Middelhavsområdet.

Listen over prioriterede projekter, som gruppen har godkendt, indeholder allerede flere projekter, som udvider netværkene udover Unionens nuværende grænser. Der vil senere blive fremsat flere forslag.

Gruppen drøftede forberedende bl.a. dette spørgsmål på grundlag af konklusionerne fra den tværeuropæiske transportkonference, der afholdtes på Kreta i marts 1994. På denne konference fandt man, at en trelagsfremgangsmåde var et godt udgangspunkt for det fremtidige arbejde om udvikling af en sammenhængende infrastruktur på tværeuropæisk plan. Disse tre lag består af:

1. De langfristede perspektiver for tværeuropæiske udvikling af fælles interesse på grundlag af De Forenede Nationers konventioner om europæisk infrastrukturplanlægning for vej-, jernbane- og kombineret transport.
2. Prioriteterne af fælles interesse for mellemfristet udvikling (2010). De transeuropæiske net for Unionens område og prioriterede multimodalkorridorer mod central- og østeuropæiske lande (se vedlagte kort).
3. De kortfristede prioriterede projekter af fælles interesse, der er lokaliseret i lag 2, og som forventes at blive gennemført inden for fem år, og som udvælges på grundlag af aftalte operationelle kriterier (kun Central- og Østeuropa).

I denne forbindelse er det relevant at minde om, at Det Europæiske Råd i København besluttede, at op til 15% af PHARE-ressourcerne kunne anvendes til finansiering af transport- og energiinvesteringsprojekter. Under forudsætning af at det godkendes i PHARE-styringsudvalget, er der på 1994-budgettet afsat op til 100 mio. ECU til finansiering af transeuropæiske netværksprojekter i de central- og østeuropæiske lande. Dette beløb vil i praksis blive kombineret med midler fra EIB, EBRD og Verdensbanken. Desuden afsatte Europa-Parlamentet en del af 1994-budgettet til at lette det grænseoverskridende samarbejde, inklusive transportprojekter. Desuden er der blevet stillet ca. 50 mio. ECU til rådighed via PHARE-regionaltransportprogrammerne for 1992-94 til fjernelse af de mest alvorlige grænseoverskridende flaskehalse af international betydning i de central- og østeuropæiske lande.

Listen over prioriterede projekter i energisektoren omfatter nye rørledninger, som forbinder Unionen med to af dens hovedgasleverandører, nemlig Algeriet og Rusland, og dette sker via nye transitruter. I elektricitetssektoren vil det projekt, som forbinder den østlige og vestlige del af Danmark desuden betyde en supplerende forbindelse mellem de skandinaviske lande og de vesteuropæiske lande.

Gruppen foreslår, at den fortsætter sin undersøgelse af dette spørgsmål med henblik på at fremsætte mere specifikke henstillinger til Det Europæiske Råd i Essen.

ANDEN DEL: VEJEN FREMOVER

UDESTÅENDE PROBLEMER

I forbindelse med arbejdet med at identificere prioriterede projekter og måder, hvorpå de kan fremskyndes, er der fremkommet en række potentielt specifikke problemer, som behøver yderligere analyser. Der er tale om to store kategorier:

- lovgivningsrammerne
- finansieringen af det transeuropæiske netværk.

Vedrørende lovgivningsrammen for gennemførelse af infrastrukturen har gruppen noteret en række sandsynlige problemområder. Imidlertid er der hidtil ikke blevet gennemført nogen analyse. Efter Kommissionens opfattelse bør dette forsøges i forbindelse med gruppens videre arbejde.

Hvad angår finansiering opfordrede Det Europæiske Råd i december 1993 ECOFIN-rådet til at undersøge dette spørgsmål sammen med Kommissionen og EIB. Kommissionen har som del af dette arbejde rådspurgt gruppen og EIB. Gruppen har ikke mindst ved at give oplysninger om finansieringssituationen for prioriterede projekter ydet et væsentligt bidrag til at fremme denne analyse. Kommissionen forelagde den 1. juni 1994 Rådet en meddelelse om finansiering af det transeuropæiske netværk⁽⁶⁾. I denne forelægger Kommissionen sin foreløbige vurdering af finansieringssituationen for de transeuropæiske net. Der var i gruppen flere forskellige synspunkter med hensyn til Kommissionens vurdering.

Hvad angår finansiering såvel som lovgivningsrammer vil der blive indsamlet yderligere oplysninger via en pragmatisk gennemgang af de specifikke problemer, så der kan skabes et overblik over de generelle vanskeligheder, inden der kan gives en præcis vurdering af, i hvor høj grad gennemførelsen af det transeuropæiske netværk vil blive påvirket. I de følgende afsnit gives der en kort oversigt over de to områder, som skal undersøges nærmere.

LOVGIVNINGSRAMMER

Det bør først og fremmest bemærkes, at gruppen endnu ikke har haft lejlighed til at behandle de forskellige problemer, der nævnes ovenfor, hverken generelt eller på grundlag af resultaterne fra de forskellige projektseminarer. Det ville imidlertid være yderst relevant for gruppen at foretage en sådan gennemgang af de specifikke problemer, så der skabes et overblik over de generelle vanskeligheder, ligesom planlægningen bliver sikrere og gennemførelsen af projekterne fremskyndes.

⁽⁶⁾ KOM(94) 860.

Transport

Et udgangspunkt for at analysere denne sektor ville naturligt være Fællesskabets egen lovgivningsramme og de generelle retningslinjer for Fællesskabets nuværende transportpolitik. EU's fælles transportpolitik bygger på to hovedprincipper, som kan give et generelt fingerpeg. Det første princip er denne politiks orientering mod markedsøkonomi med frihed for den rejsende eller speditøren til at vælge den form for transport, som passer dem bedst. Det andet grundprincip, som fastslås i Fællesskabets beslutninger og meddelelser er, at transportinfrastrukturomkostningerne skal bæres af brugerne, så vidt dette er muligt. Dette princip anses for at være en af hovedforudsætningerne for at skabe lige konkurrence mellem de forskellige transporttjenester, og kan muligvis kan medføre en omrokering af markedsandelene mellem de forskellige transportmåder. I denne forbindelse øger princippet muligheden for inddragelse af den private sektor ved at muliggøre projektrelaterede indkomster.

Udviklingen af de transeuropæiske transportinfrastrukturnet samt gennemførelsen og finansieringen af storstilede projekter bygger på et indviklet sæt af materielle og proceduremæssige lovbestemmelser i medlemsstaterne og i Unionen. Der er f.eks. tale om miljøpåvirkningsvurdering, offentlige licitationsprocedurer, teknisk interoperabilitet og standarder, selskabslov og skattelovgivning, konkurrenceregler, den generelle kontekst for den fælles transportpolitik, især fordeling af infrastruktur- og eksterne omkostninger, procedurer for finansielle bidrag osv. Andre væsentlige elementer vedrører ejerskabet af jord og procedurer for frivillig eller tvungen afståelse mod passende kompensation samt med hensyn til beskyttelse af menneskerettighederne mulighed for at borgerne kan gå omkring domstolene, hvis de føler, at et projekt påvirker deres forhold. Opfyldelsen af nogle af disse krav og procedurer kan medføre uforudsete forsinkelser og kan derfor være med til at øge et projekts omkostninger. Gennemførelsen af andre krav kan medføre det samme, hvis tingene ikke planlægges eller styres på den rigtige måde.

Etableringen af partnerskaber mellem det offentlige og private er forskellig fra medlemsstat til medlemsstat. Lovgivningerne i medlemsstaterne omfatter forskellige former og krav, som er mere eller mindre velegnede til formålet. Muligheden for at give koncessioner til private anlægsgeselskaber og operatører, de forskellige former for at indføre risikovillig kapital og skattereglerne er relevante faktorer her, ligesom markedsordningerne for de forskellige former for bankoperationer.

Hvis projektseminarerne afslører, at en kollektiv løsning på fællesskabsplan kan fremskynde procedurene, kan dette undersøges på gruppeplan.

Energi

Efter Kommissionens opfattelse er gennemførelsen af de transeuropæiske net inden for energisektoren knyttet sammen med gennemførelsen af det indre marked på dette område og yderligere markedsliberalisering inden for elektricitets- og naturgassektoren. Det understreges endnu engang, at Kommissionen har taget stilling på dette område via gennemførelse af konkurrenceregler samt en række forskellige forslag.

Skønt gruppen endnu ikke har haft lejlighed til at foretage en grundig analyse af disse spørgsmål, er det klart, at den fysiske udvikling af forbindelseslinjer bidrager henimod, og

er i visse tilfælde en vigtig forudsætning for, en reel etablering af et mere åbent og konkurrencedygtigt energimarked, og for at man kan høste de forventede fordele ved skabelsen af det indre marked generelt. De meget indviklede og i nogle tilfælde langsommelige administrative procedurer, der ligger forud for opnåelsen af byggetilladelser til energinetværk, resulterer i mange tilfælde, i at der går 5-10 år, inden de fornødne tilladelser foreligger. Det er ofte de miljømæssige overvejelser, der er det centrale i drøftelserne om, hvorvidt placeringen og virkningerne af projekter i forbindelse med energinetværk kan accepteres. Hvis bestemmelserne i forbindelse med de miljømæssige virkninger af projekterne og forskrifter og standarder, som skal overholdes, blev tydeliggjort, ville dette kunne afkorte drøftelserne og således forenkle godkendelsesprocedurerne.

Kommissionens forslag til retningslinjer for transeuropæiske energinet understreger behovet for en yderligere koordinering mellem medlemsstaterne indbyrdes med henblik på at løse vanskeligheder og forsinkelser i forbindelse med gennemførelsen af energinetværk som følge af godkendelsesprocedurerne eller de tekniske aspekter, der gælder for disse netværk.

I de tilfælde, hvor projektseminarerne afslører, at en kollektiv løsning på fællesskabsplan kan fremskynde procedurerne, vil dette blive undersøgt på gruppeplan.

Generelle konkurrenceregler i traktaten

Ovennævnte betragtninger vedrørende transport og energi skal læses på baggrund af de generelle bestemmelser i traktaten med hensyn til konkurrence.

I de tilfælde, hvor der foreligger fælles offentlig og privat finansiering, kan der sker en konkurrenceforvridning som følge af statsstøtte, jf. artikel 92, og på transportområdet de specifikke bestemmelser i artikel 77 og 80. De samme regler kan imidlertid også give mulighed for offentlig finansiering i tilfælde af projekter, der er af interesse for Fællesskabet eller for samfundet som helhed, under hensyntagen til traktatens afsnit XII og under forudsætning af at man har vurderet, om de etablerede statsstøttekriterier er overholdt.

Desuden vil det være nødvendigt at undersøge virkningerne af bl.a. enerettigheder, samarbejde mellem virksomheder og aftaler mellem de, der driver nettene, og brugere, i relation til traktatens artikel 85 og 90.

FINANSIERING

Kommissionen har i sin hvidbog og den seneste meddelelse til ECOFIN-rådet givet visse foreløbige skøn med hensyn til det totale investeringsbehov til de transeuropæiske net i perioden frem til 1999. Disse tal er vejledende. Gruppen har ikke været i stand til at kontrollere disse tal, da især arbejdet med projektseminarerne stadig pågår.

De mest modne transportprojekter, der er anført i tillæg 2, udgør kun en del af de samlede beløb. Men de seneste omkostningsskøn for disse projekter, baseret på data fra medlemsstaterne, bekræfter i bred udstrækning forventningerne i hvidbogen. Selv om

omkostningsskøn er usikre, anslås det nu på grundlag af de oplysninger, som Kommissionen hovedsagelig har fået fra medlemsstaterne, at de samlede investeringsomkostninger til de ti projekter (ekskl. den faste Øresundsforbindelse) er på mere end 68 mia. ECU i faste priser i deres levetid (i de fleste tilfælde frem til 2002). Dette beløber sig til mellem 4 og 6 mia. ECU årligt, afhængig af hvorledes udgifterne fordeles. De reelle finansielle behov i faktiske priser vil naturligvis være højere; inflation i omkostningerne vil kunne øge det samlede finansieringsbehov.

Alle tallene forelægges medlemsstaterne og andre interesserede parter til nærmere revision via de projektseminarer, der er undervejs.

Gruppen var glad for det dokument, som EIB lod cirkulere, og især for de forslag, der blev fremsat i det med henblik på at tilpasse EIB's lånevilkår på en sådan måde, at der tages hensyn til de transeuropæiske netværksprojekters langfristede karakter.

Gruppen kunne tilslutte sig, at udpegelse som et højt prioriteret transeuropæisk netværksprojekt ikke automatisk indebærer, at det var berettiget til fællesskabsfinansiering. For at opnå finansiering fra Fællesskabet skal projekterne opfylde de støtteberettigelseskriterier, der er anført i den relevante lovgivning. I særdeleshed bør der ikke ske finansiering via Fællesskabets budget af projekter, som fuldt ud kan finansieres over kapitalmarkederne. Samtidig udelukker det ikke projekter fra at blive finansieret via Fællesskabets kilder, at de ikke er anført på listen.

Gruppen har understreget, at alle de prioriterede transport- og energiprojekter skal opfylde kravene til økonomisk levedygtighed. De må forventes at kunne give samfundet en betydelig nettofordel under hensyntagen til de eksterne såvel som de direkte omkostninger og fordele. De skal bidrage positivt til konkurrenceevnen og den teknologiske udvikling i Fællesskabets økonomi. På transportområdet indebærer dette krav imidlertid ikke, at projekterne nødvendigvis vil være levedygtige i ren finansiell eller kommerciel henseende, dvs. at deres indtægter er tilstrækkelige til at dække alle omkostningerne og give investorerne et tilstrækkeligt afkast uden tilskud. Det er formentlig kun få af transportprojekterne, der kan klare denne prøve på ren finansiell levedygtighed. De anslåede finansielle afkast på individuelle projekter ligger på mellem 3-8%, hvilket betyder, at der vil være behov for en vis form for offentlig støtte, medmindre de eksterne omkostninger og fordele kan internaliseres.

Denne finansielle levedygtighed påvirkes af adskillige faktorer:

- Lange, ofte uvisse og dyre opførelsesperioder (6-7 år eller mere er ikke ualmindeligt) uden indtægter til at dække finansieringsomkostningerne. Det er meget vanskeligere for investorer i den private sektor at få et hurtigt afkast på investeringen end fra industrielle eller kommercielle projekter.
- Disse omkostninger kan påvirkes af en geografisk uligevægt mellem fordelene på fællesskabsplan og de finansielle omkostninger i forbindelse med de ydre faktorer, især miljøvirkningerne, der optræder mere regionalt eller lokalt.
- For grænseoverskridende projekters vedkommende drejer det sig om behovet for at opfylde forskellige nationale administrative og juridiske krav.

- På indtægtssiden er den vigtigste faktor, der påvirker den finansielle levedygtighed, uvisheden med hensyn til trafikprognoser, dvs. både udviklingen i og omfanget af trafikstrømmene.

Partnerskab mellem den offentlige og den private sektor

Det hed i hvidbogen, at størstedelen af den nødvendige finansiering til TEN-investeringerne skulle rejses i medlemsstaterne, enten via offentlige budgetter, offentlige virksomheder eller private investorer og långivere. Som følge af arten af projekterne i transportsektoren og af de grunde, der er drøftet ovenfor, vil den offentlige sektor formentlig fortsat være den vigtigste finansieringskilde på transportområdet. På energi- og telekommunikationsområdet er situationen anderledes. Her spiller den private sektor allerede en rolle, og den rolle får stadig større betydning som følge af liberalisering, konkurrence og privatisering.

Med begrænsningerne i de offentlige budgetter, som begrænser den offentlige sektors mulighed for direkte finansiering af investeringer, vil en hurtig gennemførelse af de ambitiøse TEN-programmer imidlertid kræve, at der også på transportområdet anvendes forskellige former for partnerskab mellem den private og offentlige sektor. Gruppen har i overensstemmelse med de ønsker, der blev fremført på Det Europæiske Råd i Bruxelles, stillet som betingelse, at de prioriterede projekter på transportområdet skal give mulighed for privat deltagelse i bred forstand. Denne deltagelse kan eventuelt tage følgende former: som aktionær, som projektoperatør under en koncession, som risikohavende kontrahent eller simpelthen som yder af gældsfinansiering. Et vigtigt krav er skabelsen af en passende juridisk og administrativ ramme for risikodelingen, herunder om nødvendigt indrømmelse af rettigheder til at bygge, eje eller drive TEN-projekter. Et andet krav er en mere præcis målretning af støtten fra den offentlige sektor, navnlig med henblik på at lette den private sektors deltagelse. Nogle medlemsstater er allerede ved at udarbejde metoder som f.eks. minimumsbud på det offentliges bidrag gennem licitationsprocedurer, som tager sigte på at mindske tilskuddene fra den offentlige sektor og øge tilskuddene fra den private sektor. Denne målretning skal tage hensyn til de specifikke begrænsninger i mulighederne for at skaffe privat kapital, nemlig:

- de fleste private investorer har en kortere tidshorisont end den offentlige sektor
- størrelsen af det afkast, de ønsker, skal svare til risiciene
- i forbindelse med fysiske infrastrukturprojekter er de formentlig ikke blot bekymret over den kommercielle risiko, men også risikoen ved "det offentliges politik" (ændringer i lovgivningen eller fremtidige offentlige investeringsbeslutninger, som påvirker levedygtigheden).

Den offentlige sektors budgetter

For så vidt angår tilskudsstøtte, vil medlemsstaterne selv tilvejebringe størstedelen af den nødvendige finansiering. For de 10 "mest modne" projekter på transportområdet (undtagen Øresund) vil der efter medlemsstaternes nuværende investeringsplaner sandsynligvis være tale om 15-20 mia. ECU (eller mellem en fjerdedel og en tredjedel af de samlede investeringsomkostninger).

TEN-projekter i støtteberettigede regioner finansieres også af EFRU og Samhørighedsfonden, for så vidt som de bidrager til de bredere målsætninger for disse instrumenter i forbindelse med den økonomiske og sociale samhørighed. Samhørighedsfonden (med hensyn til miljø og transport) og EFRU (i alle TEN-sektorerne) kan finansiere både tilskudsstøtte og teknisk bistand. Nogle af de prioriterede energiprojekter vil som følge af deres lokalisering i og mellem støttede områder i Fællesskabet og deres videre betydning og den regionale udvikling sandsynligvis være berettiget til støtte fra EFRU.

Fællesskabet har også en særlig og komplementær rolle ved siden af medlemsstaterne, når der skal gives finansiell støtte til TEN-projekter af fælles interesse. Desuden har Kommissionen som bekendt allerede forelagt et forslag til finansforordning⁽⁷⁾, baseret på traktatens artikel 129 C. I henhold til denne artikel kan Fællesskabet støtte medlemsstaternes finansielle indsats vedrørende projekter af fælles interesse, især via forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelse. Forslaget tager sigte på at sikre den mest effektive udnyttelse af de begrænsede midler, der er til rådighed, (i gennemsnit 400 mio. ECU årligt frem til 1999), således at projekter af fælles interesse lettere kan få adgang til kapitalmarkedsfinansiering og om nødvendigt andre former for deltagelse fra den private sektor. Det foreslås bl.a., at initiativtagerne skal tilstræbe den mest hensigtsmæssige lånestruktur for et projekt, men dog med mulighed for hjælp til rentebyrden på indtil 10% af investeringsomkostningerne. Det foreslås endvidere, at budgettet kan bidrage til at dække omkostningerne ved garantierne i forbindelse med nogle af lånearrangementerne ved at dække mindst en del af omkostningerne ved garantipræmierne. Transportprojekterne vil som følge af deres omfang og modenhed sandsynligvis gøre størst brug af sidstnævnte instrumenter.

Andre fællesskabsinstrumenter

Den Europæiske Investeringsbank vil være den største enkelte finansieringskilde for TEN på fællesskabsplan. Alene i 1993 lånte den gennem normale udlån og den særlige midlertidige lånefacilitet ("Edinburgh-faciliteten") ca. 7,5 mia. ECU til projekter af fællesskabsinteresse inden for transport, energi og telekommunikation samt 3,5 mia. ECU til større miljøprojekter. Den vil derfor spille en særlig betydningsfuld rolle som støtte for TEN-projekterne som helhed og prioriteterne i særdeleshed. Gruppen har fået stort udbytte af EIB's rådgivning om finansieringsaspekterne. Kommissionen glæder sig over den interesse, som Banken viser dette spørgsmål, og dens tilsagn om at gøre en ekstra indsats til støtte for TEN. Rent konkret har EIB udpeget seks områder, hvor den med fordel kan gøre en ekstra finansiell indsats i visse tilfælde, bl.a. med hensyn til transportprojekter, nemlig:

i) Rentefinansiering under byggeriet

EIB finansierer allerede renter under byggeriet som en del af projektomkostningerne. Anvendes der passende finansieringsarrangementer kan

⁽⁷⁾ KOM(94) 62 endelig udg. af 2.3.1994. Forslag til Rådets forordning om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net.

Banken muligvis også tilbyde lavere rentesatser under byggeriet, idet den dækker underskuddet ind gennem kapitalisering af renter, der skal tilbagebetales over et låns løbetid. En sådan facilitet kan være et nyttigt supplement til rentegodtgørelser fra TEN-budgettet, idet gældsbetjeningsbyrden reduceres under projekternes tidlige stadier.

ii) Længere afdragsfrie perioder for tilbagebetaling af kapitalen

TEN-projekter har også ofte behov for en forlænget afdragsfri tilbagebetalingsfrist på grund af de manglende indtægter under byggeriet og den langsomme udvikling af en positiv cash-flow, efter at de er blevet operationelle. EIB tilbyder allerede sådanne faciliteter i visse tilfælde, og den har tidligere ydet "bullet loans", dvs. lån hvor kapitalen tilbagebetales i sin helhed ved lånets udløb. Banken er rede til at overveje en udvidelse af denne formel til også at omfatte TEN-projekter.

iii) Meget lange løbetider

Dette er endnu en mekanisme, som er beregnet til at mindske størrelsen af den cash-flow, der skal afsættes til tilbagebetaling af gæld i de første år. EIB er rede til om nødvendigt at indrømme løbetider på over tyve år.

iv) Fastsættelse af lånesatser forud for træk på midlerne

Forhåndsfinansiering sætter projekternes initiativtagere i stand til at beskytte sig mod eventuelle rentestigninger, der kan opstå mellem oprettelsen af lånefaciliteterne og det tidspunkt, hvor der er behov for de lånte midler til finansiering af byggeriet eller andre omkostninger. EIB er rede til at oprette sådanne faciliteter, når der er givet formelt tilsagn om at gennemføre projektet, og når der er en rammeaftale mellem EIB og initiativtageren om, at de midler, der stilles til initiativtagerens rådighed, vil blive trukket på behørig måde.

v) Samfinansiering af projektgælden

Mange banker er rede til at finansiere byggeriet, men ønsker ikke at være bundet til projektet og løbe en indtægtsrisiko over en længere periode. De ønsker derfor et arrangement, hvorved de kan komme ud af projektet, når det er afsluttet. EIB er villig til at overveje strukturerne, forudsat at der lige fra begyndelsen indføres en rammeaftale herom som en integrerende del af finansieringsarrangementerne for projektet.

vi) Kreditrammeaftaler

I forbindelse med egnede projekter vil EIB være rede til på et tidligt tidspunkt at indgå en kreditrammeaftale, hvorefter den skal tilvejebringe en betydelig del af den nødvendige kapital, forudsat at initiativtageren opfylder visse forpligtelser. Dette beløb vil naturligvis være forskelligt alt efter omstændighederne. Udbetalinger under rammeaftalerne sker gennem "open rate"-kontrakter, som giver initiativtageren mulighed for uden provision at trække på den aftalte kredit til den

gældende rentesats på kapitalmarkederne på det tidspunkt, hvor trækket sker (til forskel fra tidspunktet for det oprindelige engagement).

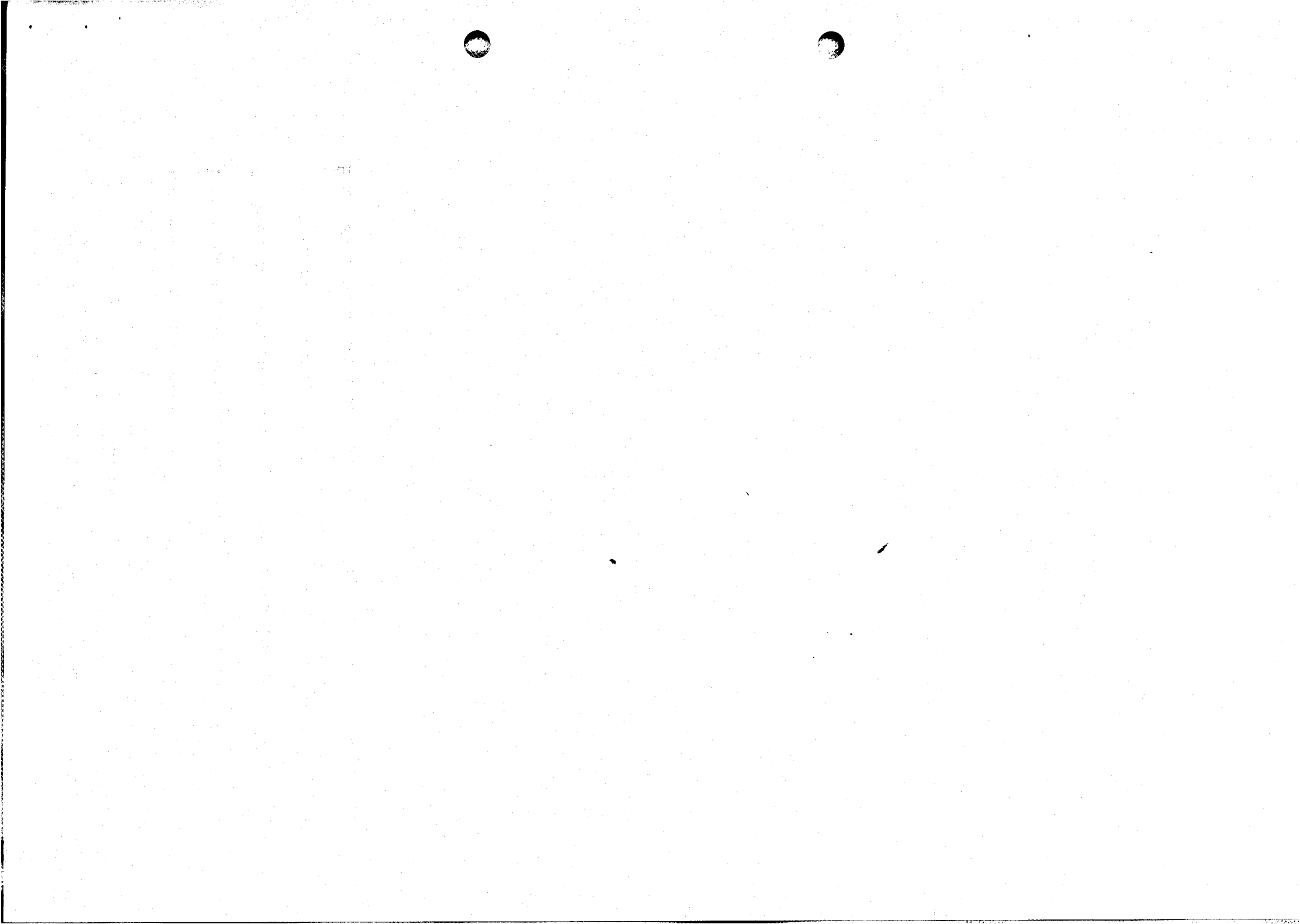
Foruden disse specifikke finansieringsarrangementer, som skulle kunne bidrage til at tiltrække andre finansieringskilder, har banken også tilbudt at spille en rolle med hensyn til at hjælpe med til at strukturere kontrakt- og finansieringsarrangementerne for prioriterede TEN-projekter, i samarbejde med initiativtageren og dennes rådgivere, medlemsstaterne, Kommissionen og andre parter. EIB's rolle skal helt konkret være at hjælpe med til at finde måder, hvorpå bygge- og finansieringsomkostningerne samt risiciene ved projektet kan begrænses.

Endnu et vigtigt bidrag til at lette disse projekters adgang til kapitalmarkedsfinansiering skulle komme fra Den Europæiske Investeringsfond, som vil blive indviet i juni. EIF samarbejder med den private sektor og offentlige/private selskaber med henblik på at fordele og styre risiciene. Det er hensigten, at EIF skal være en central samfinansieringspartner sammen med EIB og andre finansieringsinstitutter i forbindelse med finansieringen af TEN og SMV inden for de finansielle lofter, der er fastsat i dens vedtægter, og på grundlag af hensigtsmæssige kommercielle principper. EIF skal tilskynde til og lette forskellige former for projektf finansiering, hvor gælden hovedsagelig er sikret ved cash-flow. Dette skulle med tiden kunne trække institutionelle investorer ind i disse projekter. EIF skulle også være i stand til at fungere tæt sammen med Fællesskabets budget- og finansinstrumenter og derved lette deres engagement i fælles private offentlige operationer. Det skulle f.eks. være muligt at forestille sig et TEN finansieret delvis med et EIB-lån, delvis en EIF-garanti (som i forbindelse med et tredjepartslån) og delvis med et bidrag fra TEN-budgettet til EIF-præmien.

Det Europæiske Råd opfordrede i december 1993 ECOFIN samt Kommissionen og EIB til at undersøge finansieringsaspekterne af TEN. Det Europæiske Råd understregede, at det burde være Fællesskabets målsætning at mobilisere større beløb til finansiering af disse projekter fra den private sektor ved at mindske den finansielle risiko.

TILLÆG

1. Liste over de personlige repræsentanter
2. Liste over prioriterede transportprojekter
3. Beskrivelse af de mest udviklede af de prioriterede transportprojekter
4. Liste over energiprojekterne
5. Beskrivelse af energiprojekterne



TILLÆG 1

1. LISTE OVER DE PERSONLIGE REPRÆSENTANTER

- B M. Jan SMETS
Chef de Cabinet du Premier Minister pour la Cellule économique et sociale
- D Dr. G. HALLER
Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen
- DK M. Jens THOMSEN
Departementchef i Oekonomiministeriet
- GR M. Lambis NIKOLAOU
Permanent Adviser to the Prime Minister
- ESP M. J.A. ZARAGOZA
Secretario de Estado de Politica Territorial y Obras Publicas
- FR M. Pierre de BOISSIEU
Représentant Permanent de la France auprès de l'Union Européenne
- IRE M. John LOUGHREY
The Secretary, Department of Transport, Energy and Communications
- IT M. A. MINUTO RIZZO
Consigliere diplomatico del Ministro del bilancio e della programmazione economica
- L M. G. REINESCH
Commissaire du Gouvernement
- NL Drs. T. VAN DE GRAAF
Raadadviseur voor Financiële economische aangelegenheden en voor infrastructuur
Waarnemend Secretaris-Generaal van het Ministerie van Algemene Zaken
- P M. PENEDA
Deputato da Assembleia da Republica
- UK M. G. FITCHEW
Head of European Secretariat of the Cabinet Office

ooo000ooo

Sir Biran UNWIN, formand for EIB, deltog også i gruppens arbejde.



TILLÆG 2

2. LISTE OVER PRIORITEREDE TRANSPORTPROJEKTER

I. Arbejdet er påbegyndt eller påbegyndes inden 2 år

1. Højhastighedstog/kombitransport nord-syd
Brenner-aksen Verona-München-Nürnberg-
Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin I/A/D
2. Højhastighedstog (Paris)-Bruxelles-Køln-
Amsterdam-London

Følgende afsnit af projektet er omfattet

- | | |
|---|----------------|
| Belgien: /F/B-grænse-Bruxelles-Liège-B/D-grænse,
Bruxelles-B/NL-grænse | B |
| Det Forenede Kongerige: London-Kanaltunnelens
indgang | UK |
| Nederlandene: B/NL-grænse-Rotterdam-Amsterdam | BL |
| Tyskland: (Aachen-) ⁽⁸⁾ Köln-Rhein/Main | D |
| 3. Højhastighedstog Syd
Madrid-Barcelona-Perpignan
Madrid-Vitoria-Dax | E/(F)
E/(F) |
| 4. Højhastighedstog Øst | |

Følgende afsnit af projektet er omfattet⁽⁹⁾

- | | |
|--|-----------------|
| Paris-Metz-Strasbourg-Appenweier (Karlsruhe)
med forbindelser til Metz-Saarbrücken-Mannheim og
Metz-Luxembourg | F
F/D
F/L |
| 5. Betuwe-linjen: Kombitransport/konventionel jernbane
Rotterdam-NL/D-grænse-(Rhein/Ruhr) ⁽⁸⁾ | |
| 6. Højhastighedstog/kombitransport Frankrig-Italien
Lyon-Torino | F/I |
| 7. Motorvej Patras-græsk/bulgarske grænse
Sammen med den vest-østgående motorvejskorridor
Via Egnatia Igoumenitsa-Thessaloniki-Alexandroupolis | |

⁽⁸⁾ Anlæggelsen er i gang, Fællesskabet giver allerede støtte.

⁽⁹⁾ Forlængelsen til Frankfurt er allerede under anlæggelse. Projektet for den yderligere forlængelse til Berlin er endnu ikke færdigudviklet.

- | | | |
|-----|--|--------|
| 8. | Motorvej Lissabon-Valladolid | P/E |
| 9. | Jernbaneforbindelse Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer | IRL/UK |
| 10. | Malpensa Lufthavn (Milano) | I |
| 11. | Fast jernbane-/vejforbindelse mellem Danmark og Sverige /(Øresundsforbindelsen ⁽¹⁰⁾) | DK/S |

II. Fremskyndelse mulig, så arbejdet kan påbegyndes om ca. 2 år

- | | | |
|-----|--|--------------|
| 12. | Kombineret transport
Der er indtil nu opstillet projekter i Frankrig, Tyskland, Italien, Belgien, Portugal og Spanien | Over hele EU |
| 13. | Motorvej Nürnberg-Prag | D/(Cz) |
| 14. | Motorvej Berlin-Warszawa-(Moskva)
parallelt med: højhastighedstogforbindelse Berlin-Warszawa-(Moskva) | D/(Pol) |
| 15. | Motorvej Dresden-Prag | D/(Cz) |
| 16. | Landevejsforbindelse Irland/Det Forenede Kongerige/Benelux | UK/(Irl) |
| 17. | Spata Lufthavn | GR |
| 18. | Berlin Lufthavn | D |
| 19. | Autoroute de la Maurienne | F |
| 20. | Autoroute Maratexa-Elvas | P |
| 21. | Højhastighedstog i Danmark | DK |

III. Projekter, som kræver yderligere undersøgelse

- | | | |
|-----|---|------|
| 22. | Femern Bælt: fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland | DK/D |
| 23. | Motorvej Bari-Otranto | I |
| 24. | Kanal Rhinen-Rhône | F |
| 25. | Kanal Seine-Schelde | F |
| 26. | Kanal Elben-Oder | D |
| 27. | Udbedring af Donau mellem Straubing og Vilshofen | D |
| 28. | Højhastighedstog Randstad-Rhein/Ruhr
Amsterdam-Arnhem (Køln) | NL |
| 29. | Vejkorridor Valencia-Zaragoza-Somport | E |
| 30. | Højhastighedstog Torino-Venezia-Triest | I |
| 31. | Højhastighedstog Brenner-Milano-Rom-Napoli | I |
| 32. | Vejforbindelse over Appenninerne-Bologna-Firenze | I |
| 33. | Magnetbanetog: Transrapid | D |
| 34. | Højhastighedstog Luxembourg-Bruxelles | B/L |

⁽¹⁰⁾ Under forudsætning af den svenske regerings godkendelse.

Projekter som omfatter hele Europa

Hvad angår de projekter, der drejer sig om indførelse af ny teknologi i hele Europa, dvs. projekter for trafikstyring, og projekter, der tager sigte på bedre infrastrukturudnyttelse i forbindelse med samtlige transportformer (land-, sø- og lufttransport), vil Kommissionen snarest muligt fremsætte forslag om, hvad der videre skal ske med følgende projekter

- * et styringssystem for landevejstrafik
- * et styringssystem for lufttrafik
- * et styringssystem for skibstrafik
- * et satellitbaseret positionsbestemmelsessystem for flere transportformer
- * pilotprojekter for et styringssystem for jernbanetrafik.



TILLÆG 3

3. BESKRIVELSE AF DE PRIORITEREDE TRANSPORTPROJEKTER

Dette tillægs afsnit A er en oversigt over det transeuropæiske transportnets udviklingstilstand.

Tillæggets afsnit B beskæftiger sig med de mest udviklede af de prioriterede projekter, som gruppen har behandlet.

Afsnit C drejer sig om nettenes udvidelse til de central- og østeuropæiske lande og opsummerer de vigtigste resultater af den anden pan-europæiske transportkonference, som blev afholdt på Kreta i marts i år.

A. Det transeuropæisk transportnet

Den 29. marts 1994 vedtog Kommissionen et forslag til Rådets og Europa-Parlamentets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (KOM(94) 106). For at give en oversigt over, hvad der hidtil er sket på fællesskabsplan, indeholder de følgende sider en sammenfatning af planerne for jernbane- og vejnet, for højhastighedstog og kombitransport og for net af indre vandveje.

B. Beskrivelse af de mest udviklede af de prioriterede transportprojekter

På grundlag af kriterierne i hoveddokumentet har Christophersen-gruppen fundet frem til de ti projekter, som er vigtigst for fuldførelsen af det integrerede transeuropæiske transportnet (retningslinjer foreslået af Kommissionen og forelagt Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget i april 1994). Udgangspunktet var den vejledende liste over 26 transportprojekter i Hvidbogen og medlemsstaternes forslag til denne liste. Disse projekter befinder sig nu på et højt udviklingstrin. De er allerede iværksat eller forventes påbegyndt inden for de næste to år.


De 10 projekter udskiller sig ved deres omfang (de samlede investeringer er på ca. 68,5 mia. ECU - uden Øresundsforbindelsen) og deres store betydning for sammenknytningen af de nationale transportnet. 8 af dem gælder 2-5 medlemsstater, tre er afgørende for forbindelsen mellem øer (Irland/Nordirland) eller lande i periferien (Grækenland, Portugal) og Unionens kerneområder. Et af projekterne spiller en vigtig rolle for forbindelserne mellem Unionen og den øvrige verden (Malpensa Lufthavn).

Denne projektgruppes sammensætning viser, at der ved planlægningen af projekter for transportinfrastruktur er blevet lagt stor vægt på miljøbeskyttelse. 88% af de samlede investeringer går til jernbaner, der får en positiv indflydelse på både passager- og godstrafikken. En betydelig formindskelse af transporttiden mellem en række europæiske hovedstæder (f.eks. projekterne for højhastighedstog Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam og højhastighedstog Pris-Østfrankrig-Sydtyskland) vil gøre denne transportform mere attraktiv, således at en del passagertrafik vil blive lagt om fra landevejstransport og kortdistanceflyvning til den mere miljøvenlige jernbanetransport. Projekter som Brenner-

aksen og forbindelsen Lyon-Torino, der vil medføre en kapacitets- og kvalitetsforøgelse af godstransporten og sætte yderligere skub i udviklingen af kombitransport, har også positive virkninger for miljøet - for ikke at tale om økonomien.

Disse højt prioriterede transportprojekter udgør på den ene side strategiske forbindelser, som bidrager til hele Unionens økonomiske vækst og konkurrencedygtighed, men har på den anden side også afgørende betydning for de direkte berørte regioners velstand. De elleve projekters gennemførelse vil føre til oprettelse af et betragteligt antal varige arbejdspladser.

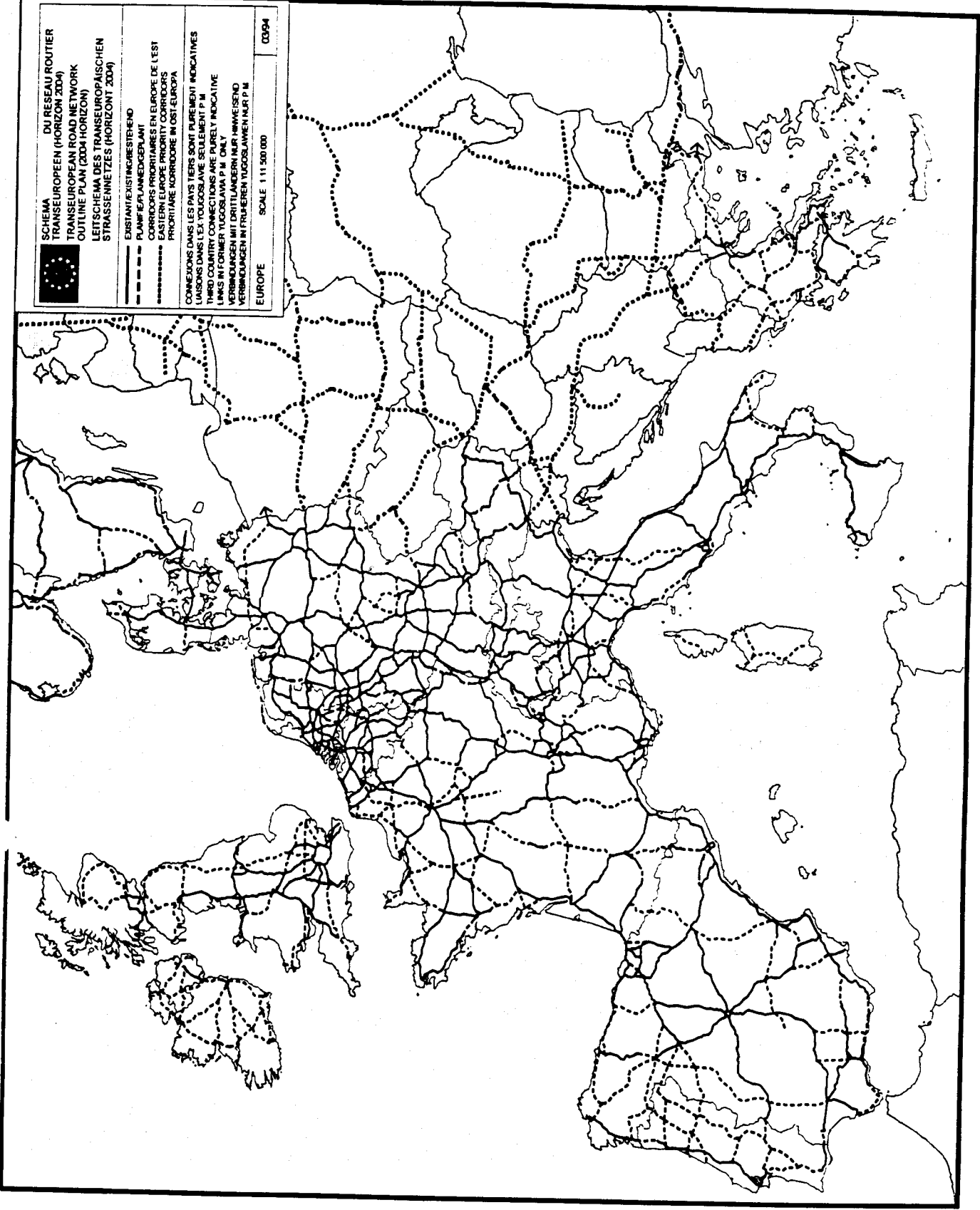
SCHEMA
 TRANSEUROPEEN (HORIZON 2004)
 TRANSEUROPEAN ROAD NETWORK
 OUTLINE PLAN (2004 HORIZON)
 LEITSCHHEMA DES TRANSEUROPAISCHEN
 STRASSENNETZES (HORIZONT 2004)




——— EXISTANT/EXISTING/BEISTEHEND
 ——— PLANNÉ/PLANIRAN/GEPLANT
 - - - - - CORRIDORS PRIORITAIRES EN EUROPE DE L'EST
 - - - - - EASTERN EUROPE PRIORITY CORRIDORS
 - - - - - PRIORITÄRE KORRIDORE IN OST-EUROPA

CONEXIONS DANS LES PAYS TIERS SONT PUREMENT INDICATIVES
 TIESO IN CONNECTIONS IN TERCEROS PAISES SON PURAMENTE INDICATIVAS
 VERBODEN IN VERBODEN TOEGELAATEN NIET P.M. ONLY
 VERBODEN IN VERBODEN TOEGELAATEN NIET P.M.

EUROPE SCALE 1:11,500,000 03/94



SCHEMA DI RESEAL FERROVIARIO
 TRANSEUROPEEN (HORIZON 2010)
 TRANS EUROPEAN RAILWAY NETWORK
 OF 11 LINE PLAN (2010 HORIZON)
 LEKESHEMA DES TRANSEUROPEISCHEN
 EISENBANNETZES (HORIZONT 2010)



LIGNES EUROPEENNES TC
 EUROPEAN CT LINES
 EUROPEISCHE KV-LINIEN

EXTENSIONS POTENTIELLES
 POTENTIAL CONNECTIONS
 POTENTIELLE VERBINDUNGEN

LES CONNEXIONS DANS LES PAYS TIERS
 SONT INDICATIVES
 THIRD COUNTRY CONNECTIONS ARE
 INDICATIVE
 VERBINDUNGEN IN DRITTLANDERN
 SIND HINWEISEND

EUROPE 03/1994

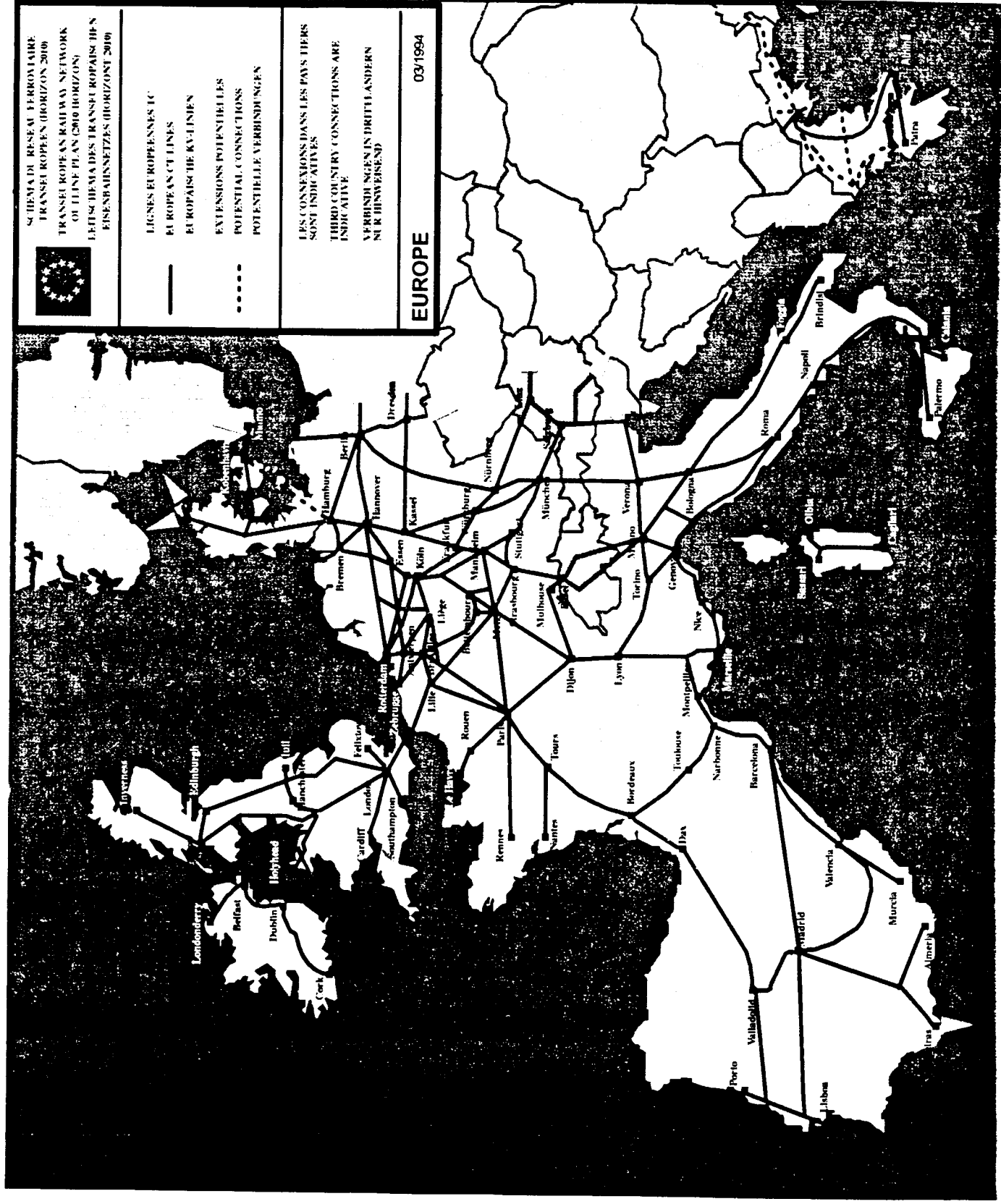


Schéma directeur du réseau européen
 de trains à grande vitesse (2010)
 Outline plan of European high speed train
 network (2010)
 Leitpläne des Europäischen
 Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes (2010)



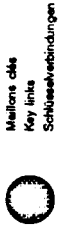
COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
EUROPEAN COMMUNITY
TRANSPORT INFRASTRUCTURE
EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT
VERKEHRSPRAKTRUKTUR

Pays de l'EEE — EEA countries — EWR Länder
 and Switzerland und Schweiz

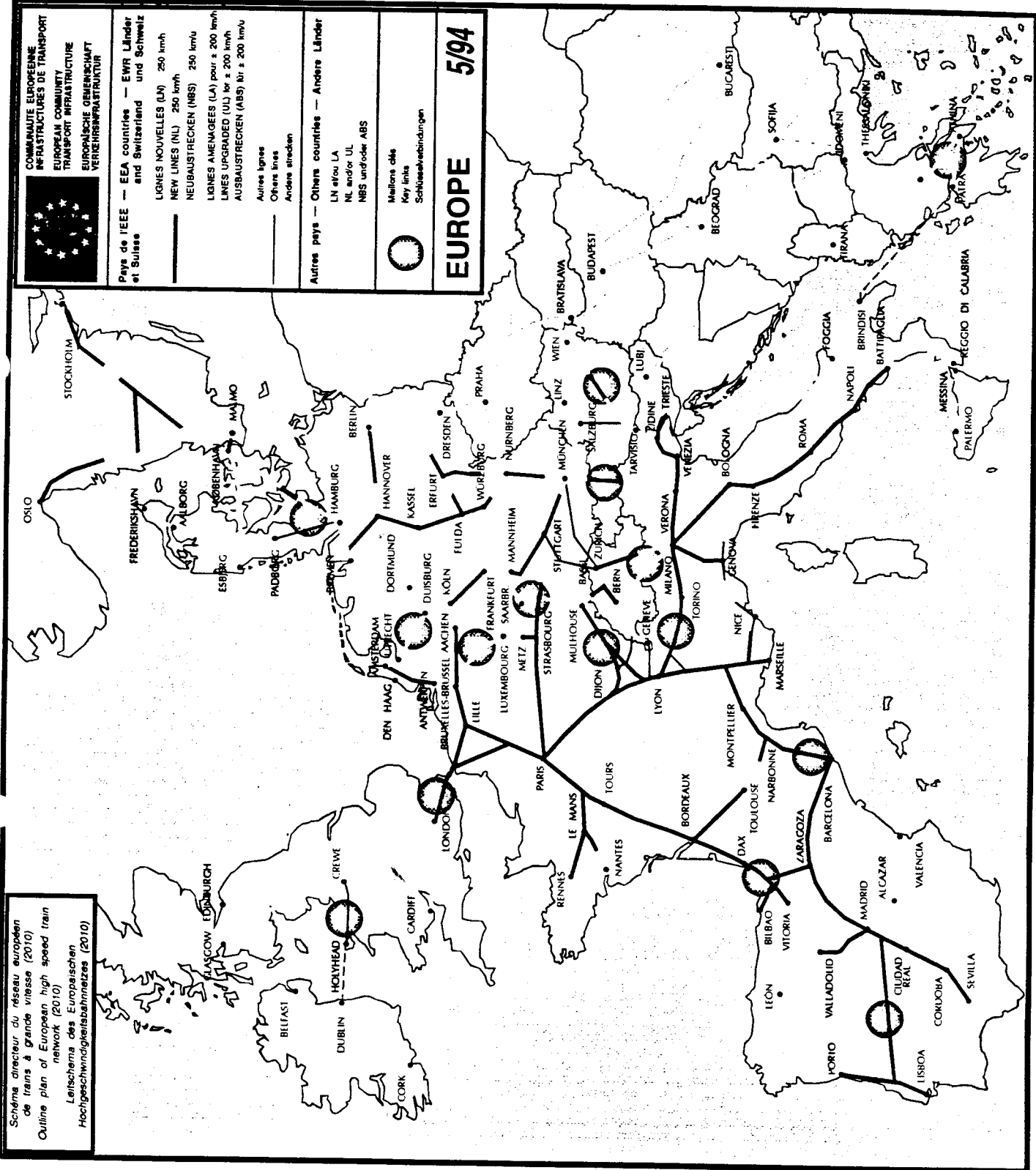
LIGNES NOUVELLES (LN) 250 km/h
 NEW LINES (NL) 250 km/h
 NEUBAUSTRECKEN (NBS) 250 km/h
 LIGNES AMÉNAGÉES (LA) pour \leq 200 km/h
 LINES UPGRADED (UL) for \leq 200 km/h
 AUSBAUSTRECKEN (ABS) für \leq 200 km/h

Autres lignes
 Others lines
 Andere strecken

Autres pays — Other countries — Andere Länder
 LN et/ou LA
 NL and/or UL
 NBS und/oder ABS



EUROPE 5/94



COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
 EUROPEAN COMMUNITIES
 TRANSPORT INFRASTRUCTURE
 EUROPA ISCHE GEMEINSCHAFTEN
 VERKEHRSINFRASTRUKTUR



SCHEMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES
 D'INTERET COMMUNAUTAIRE

OUTLINE PLAN OF EUROPEAN INLAND
 WATERWAYS NETWORK

LEITSCHHEMA DES EUROPA ISCHEN
 BINNENWASSERSTRASSENNETZES

PROJETS PRIORITAIRES

PRIORITÄTEN

AUTRES PROJETS
 OTHERS PROJECTS
 ANDERE PROJEKTE

Charter navigation
 Mürtung Link
 Turlak

General development
 Bollwerk
 Trapsack



BASSIN DU RHIN / RHINE AND TRIBUTARIES / RHEINBECKEN

- 1 Canal (Lohr) au Rhin (Koblenz)
- 2 Elbe (Hainy - Koblenz)
- 3 Elbe (Hainy - Koblenz)
- 4 Rhin / Moselle
- 5 Weier (Rhinneuren)

AXES EST-OUEST / EAST-WEST ROUTES / OST-WEST-ACHSEN

- 6 Turob (Kornau) / Mitteldeutscher
- 7 Danubius (Linz - Kufstein) (Danubius/Donau) (Wien - Budapest)
- 8 Mitteldeutscher (Hannover - Magdeburg)
- 9 Elbe - Mitteldeutscher (Magdeburg)
- 10 Elbe/Oder
- 11 Elbe (Hainy) / Elbe-Hainy
- 12 Elbe (Magdeburg/CS)
- 13 Elbe/Oder/Donau (C)

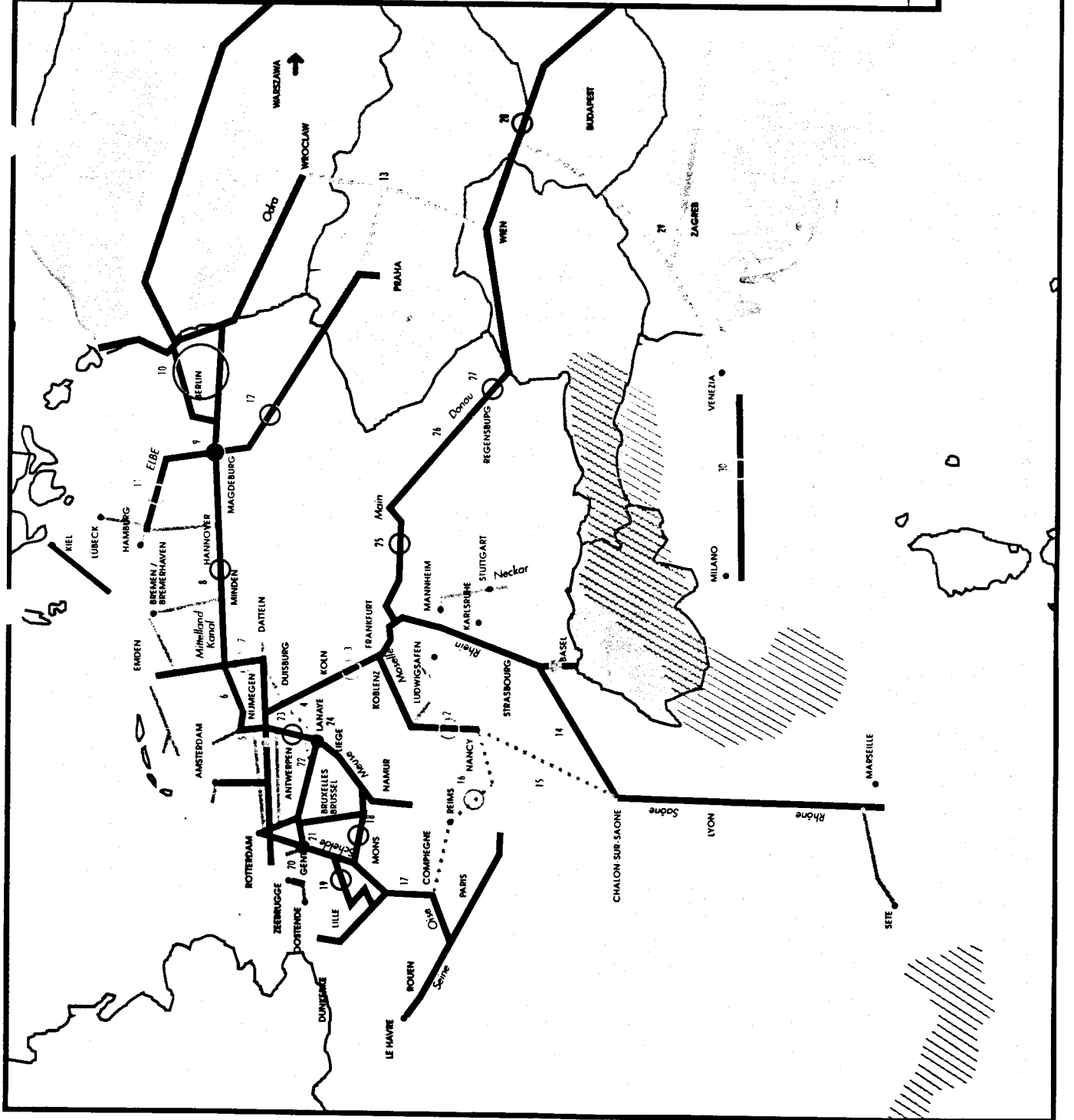
AXES NORD-SUD / NORTH-SOUTH ROUTES / NORD-SÜD-ACHSEN

- 14 Liaison Rhin/Rhône - Rhin/Rhône Link - Rhein/Rhône-Verbindung
- 15 Rhin/Rhône
- 16 Rhin/Rhône
- 17 Saône/Est-Ouest
- 18 Canal du Centre (Mans/La Louvière)
- 19 Doubs/Ais
- 20 Zwickau/Leipzig
- 21 Canal (Le Havre)
- 22 Canal (Le Havre)
- 23 Jaramak canal
- 24 - Corroye

AXE SUD-EST / SOUTH-EST ROUTE / SÜD-ÖST-ACHSE

- 25 - Main/Main - Donaukanal
- 26 - Main - Donaukanal
- 27 - Donau (Straubing/Vilshofen)
- 28 - Donau (Wien/Budapest) (*)

AXE PO ADRIATIQUE - DACHAU - PC - ADRIATIC - L'ADRIE - PC - ADRIA - DORNAU
 29 Adriatic/Danubius (*) (*) Project not submitted to the Community project /
 30 Pj

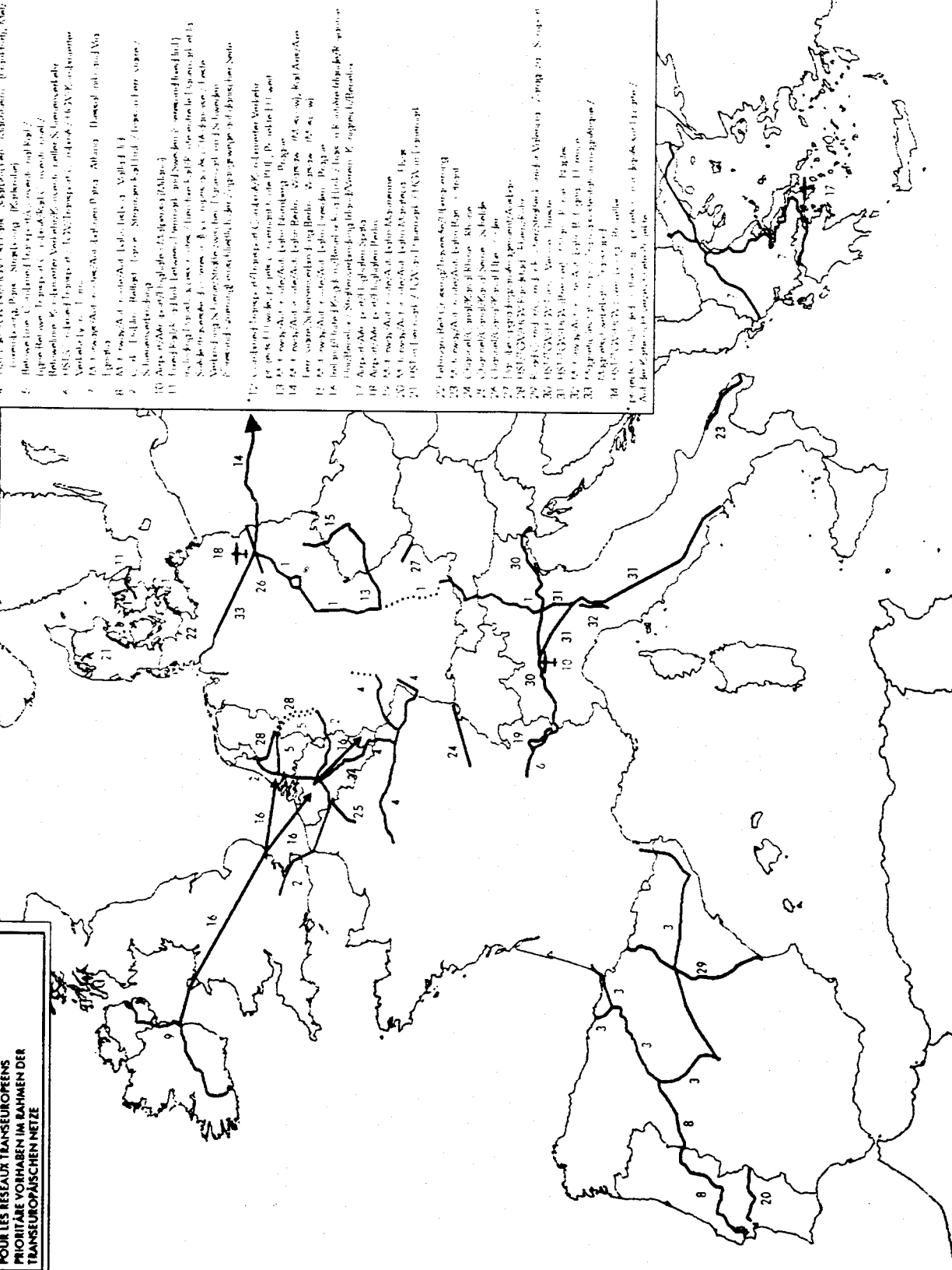


COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

PROJECTS CONSIDERED TO BE OF PRIORITY FOR THE TRANSEUROPEAN NETWORKS
PROJETS CONSIDÉRÉS COMME PRIORITAIRES POUR LES RESEAUX TRANSEUROPEENS
PRIORITÄRE VORHABEN IM RAHMEN DER TRANSEUROPEISCHEN NETZE

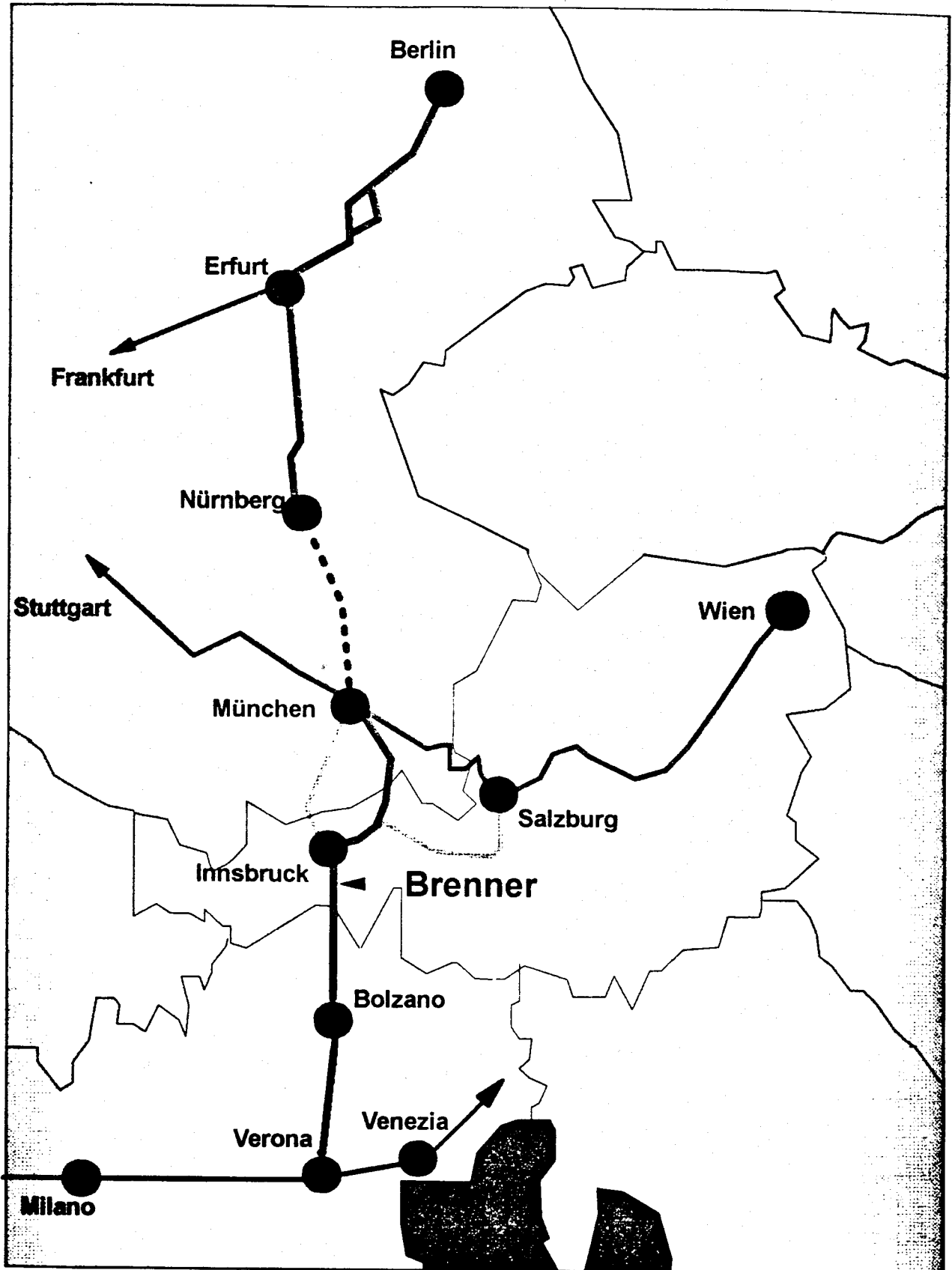
———— EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
 ———— EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
 ———— EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
 ———— EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
 ———— EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
 ———— EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)

00084



1. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
2. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
3. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
4. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
5. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
6. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
7. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
8. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
9. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
10. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
11. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
12. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
13. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
14. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
15. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
16. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
17. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
18. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
19. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
20. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
21. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
22. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
23. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
24. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
25. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
26. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
27. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
28. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
29. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
30. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
31. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
32. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)
33. EUSTO (EUSTO) ———— DE (EUSTO) ———— DE (EUSTO)

High Speed Train/Combined Transport North-South including Brenner axis



— Project — Other lines of outline plan of European high speed train network — Other lines

HØJHASTIGHEDSTOG/KOMBITRANSPORT NORD-SYD

Dette projekt er et vigtigt led i den nord-sydgående europæiske højhastighedsjernbane-/kombitransportkorridor Berlin-München-Rom/Adria-Grækenland og indgår i det transeuropæiske transportnet. Det er desuden medvirkende til, at der skabes adgang til potentielle medlemsstater. Projektet består af to dele:

Den 409 km lange Brennerakse, der forbinder Italien med Tyskland og krydser EFTA-landet Østrig, og den 550 km lange forbindelse mellem Nürnberg og Berlin (forbedring af eksisterende jernbanestrækninger og anlæggelse af nye). Det manglende led München-Nürnberg indgår ikke i projektet, men betragtes som en national prioritet. Arbejdet vil blive påbegyndt meget snart.

Brenneraksen Verona-Innsbruck-München

Dette projekts store betydning skyldes især følgende forhold: godstrafikken mellem Italien og Tyskland tager stadig til. På østrigsk territorium skal den enorme trafikmængde krydse de økologisk følsomme alpeområder og den nuværende infrastruktur er ikke tilstrækkelig til at kunne opfylde miljøkravene.

Den tunge godstrafik benytter på nuværende tidspunkt især alpemotorvejen. Det betyder ikke blot en alvorlig belastning for beboerne og miljøet, men fører også til store økonomiske tab, da trafikbehovet overstiger kapaciteten, og overtrafikeringen vokser. Det alternative tilbud, godstransport med jernbane, er ikke tilstrækkelig udviklet. En bilbane, som har været i drift i adskillige år, er ikke tilstrækkelig attraktiv (forholdsvis ringe hastighed, ventetider ved terminalerne) og bidrager derfor ikke til en afgørende omstilling fra landevej til jernbane.

Gennemførelsen af Brenner-akse-projektet, en jernbanelinje til højhastighedstog, som omfatter anlæggelse af en 55 km lang tunnel gennem Alperne, vil føre til en betydelig forbedring af jernbanetraffikkens kvalitet og kapacitet og dermed få store økologiske og økonomiske virkninger. Både for gods- og passagertrafikken vil det betyde et bedre valg (halvering af transporttiden).

Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin

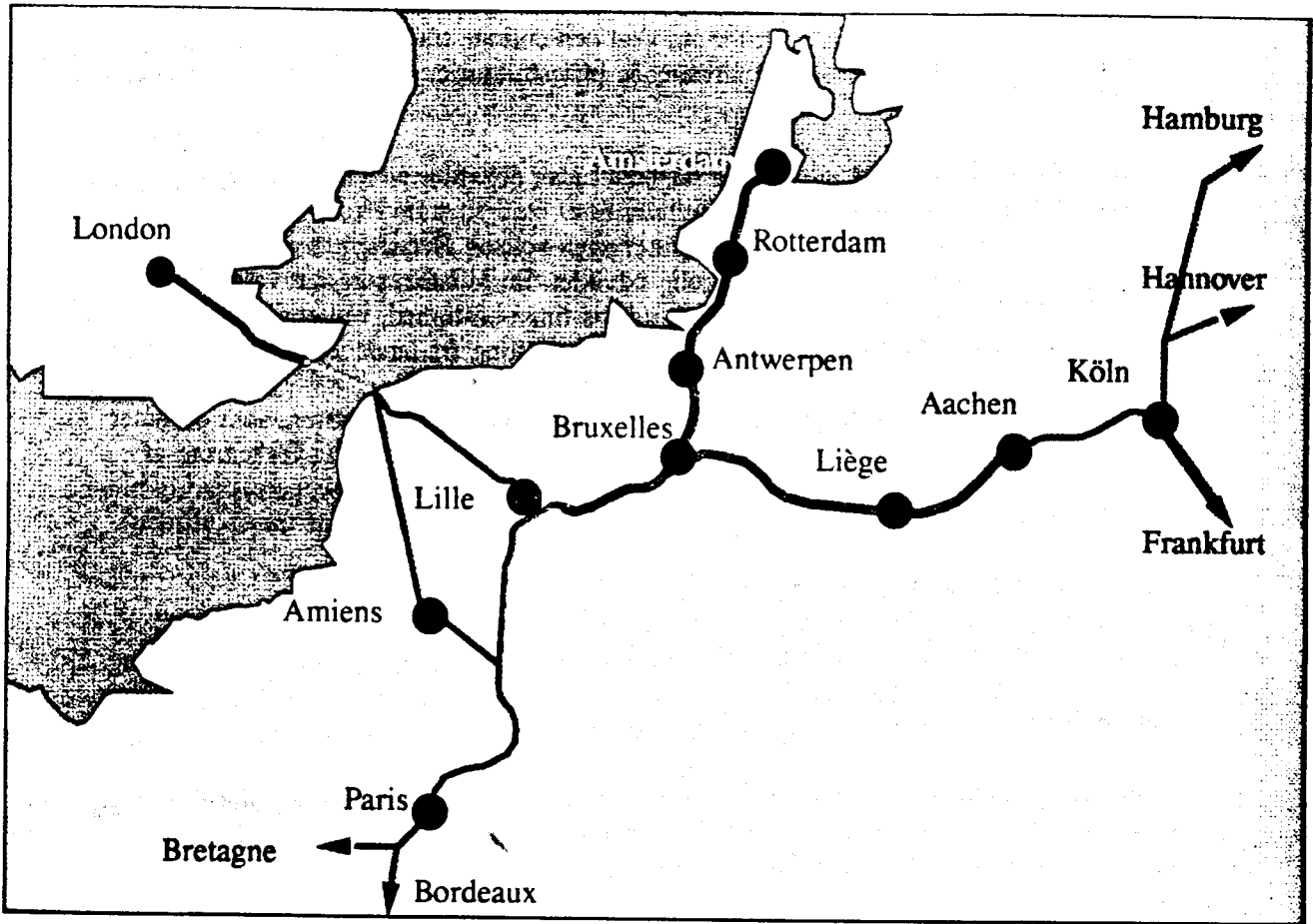
Forbindelsens fortsættelse nordpå omfatter anlæggelse af en ny jernbanestrækning på omkring 250 km længde mellem Erfurt og Halle/Leipzig, så hastigheden kan forøges til 250 km/t. Den sidste del af projektet omfatter forbedring af nuværende spor, så de kan benyttes til hastigheder på 200 km/t.

Projektet bidrager på samme måde som Brenner-aksen til forøgelse af passager- og godstrafikkens kapacitet og kvalitet og udgør endnu et vigtigt led i nord-syd-korridoren. Desuden skærer det i Erfurt øst-vest-forbindelsen Paris-Frankfurt-Berlin-(Warszawa-Moskva), således at strækningen Erfurt-Berlin er led både i en vigtig nord-syd-gående og en vigtig øst-vest-gående linje.

I de nye tyske delstater, der for tiden lider stærkt under en økonomisk nedtur, er forbedring af transportinfrastrukturen særlig vigtig for at tiltrække investorer og for at skabe arbejdspladser i direkte tilknytning til projektet.

Projektets gennemførelse er afgørende for den planlagte udvidelse af det transeuropæiske transportnet til Central- og Østeuropa.

High Speed Train PBKAL



— Project

— Other lines of outline plan of European high speed train network

HØJHASTIGHEDSTOG PARIS-BRUXELLES-KØLN-AMSTERDAM-LONDON

PBKAL-projektet er et af de vigtigste projekter i Unionens transportinfrastrukturprogram (samlede investeringer: 12,9 mia. ECU). Det er den første strækning af det transeuropæiske jernbanenet for højhastighedstog (Rådets forordning af 17. december 1990), som de pågældende regeringer har indgået aftale om at anlægge.

PBKAL-projektet består af følgende afsnit:

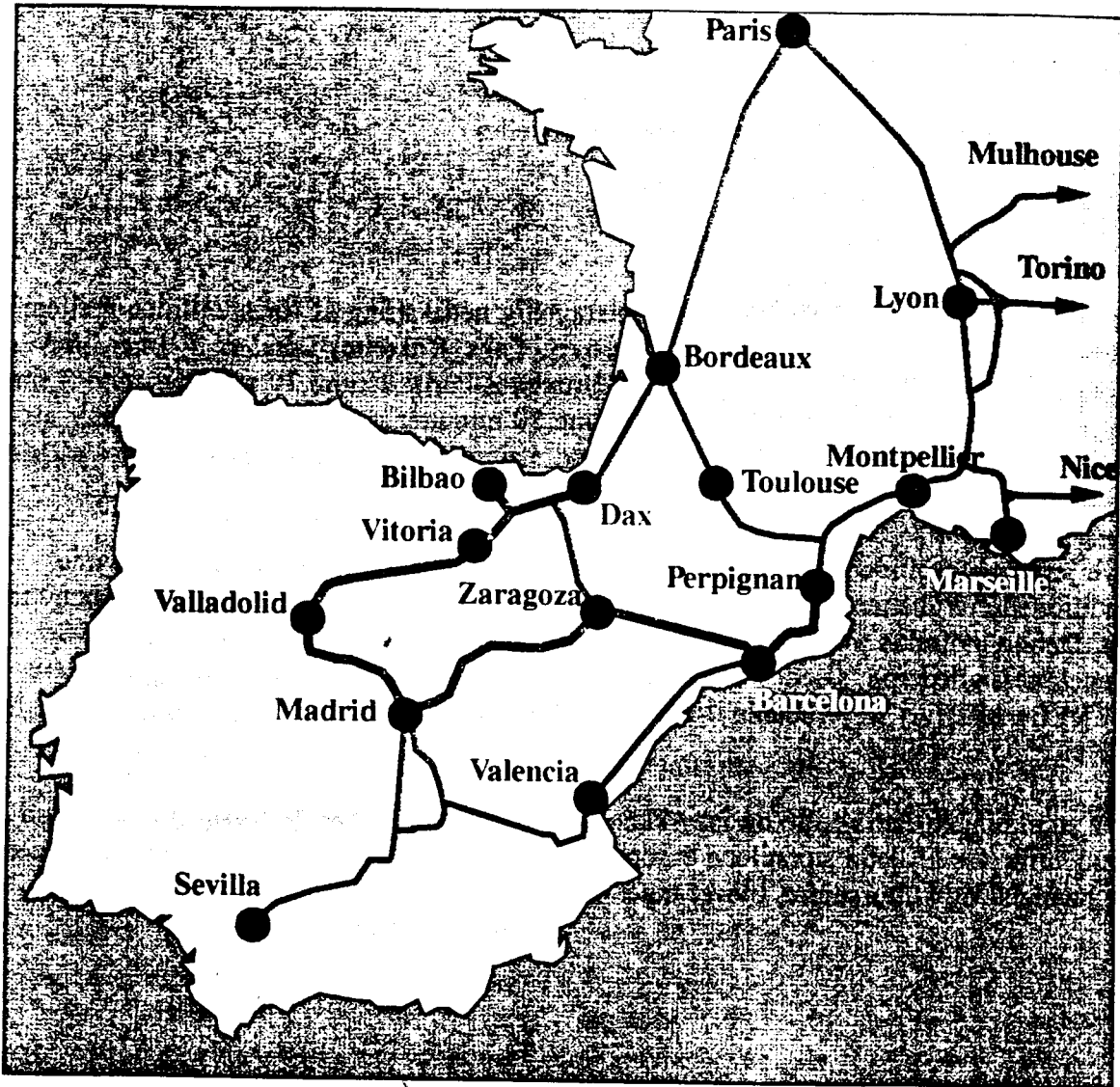
- Kanaltunnelens indgang-Lille-Paris/Bruxelles
- Bruxelles-Køln
- Bruxelles-Amsterdam
- Kanaltunnelens indgang-London.

Projektets gennemførelse vil betyde en betragtelig nedskæring af transporttiden mellem europæiske hovedstæder og andre vigtige byer, f.eks. Bruxelles-London: 2 timer og 5 minutter mod 4 timer og 55 minutter nu, Bruxelles-Paris: 1 time 20 minutter mod 2 timer 25 minutter nu, Bruxelles-Amsterdam: 1 time 30 minutter mod 2 timer 45 minutter nu, Bruxelles-Frankfurt: 2 timer 55 minutter mod 5 timer 20 minutter nu. Det skaber således et interessant alternativ til interne kortdistanceflyvninger i EU.

Nye jernbaneforbindelser af høj kvalitet til passagertrafik vil aflaste det eksisterende, traditionelle jernbanenet og bidrage til bedre betingelser for den godstrafik, som benytter det. Denne indirekte virkning vil medføre øget kapacitet og indskrænkning af uregelmæssighederne, således at jernbanetransporten bliver mere attraktiv og stimulerer skiftet fra landevej til jernbane, især når det gælder lang- og mellemdistancetransport, hvad der vil gavne miljøet.

Når strækningen Paris-Lille og især kanaltunnelen tages i brug, er de første skridt mod gennemførelse af dette storstilede europæiske projekt, der forbinder vigtige politiske centre og handels- og kulturcentre, blevet taget.

High Speed Train South



— Project

— Other lines of outline plan of European high speed train network

HØJHASTIGHEDSTOG SYD

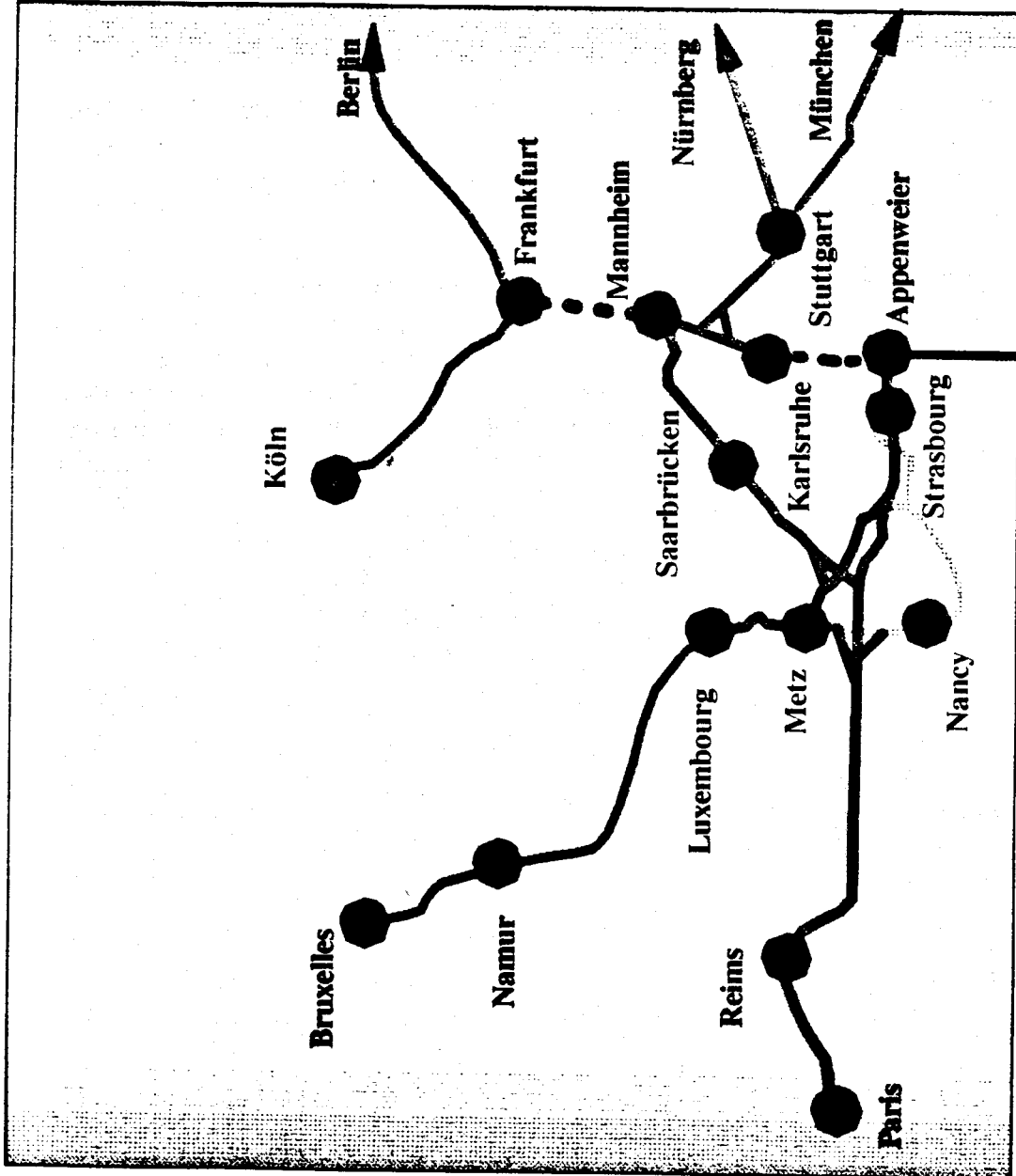
Projektet omfatter to forbindelser mellem Den Iberiske Halvø og det franske jernbanenet for højhastighedstog. Det sydlige afsnit løber fra Madrid til Perpignan via Zaragoza og Barcelona. Det nordlige afsnit muliggør tilslutning til det franske "TGV Atlantique" (via Valladolid og Vitoria).

Den fremtidige højhastighedsjernbanes længde er 1 450 km, hvoraf der på de 1 200 km skal anlægges nye spor. Mellem Valladolid og Vitoria vil de nuværende spor blive forbedret, så der kan opnås hastigheder på op til 200 km/t. Overgangen over Pyrenæerne er en særlig vanskelig strækning på den nye linje. Af 170 km nye spor skal 40% gå gennem tunneler.

Den største fordel ved gennemførelsen af dette projekt er, at de europæiske standardmål overføres til det spanske jernbanenet. Det betyder færre stop ved grænseovergangene på grund af forskellige spor og vogne, og projektet bidrager således til at løse samkøringsproblemerne.

Både den nordlige og den sydlige del af den nye højhastighedsjernbanelinje vil blive benyttet til passager- og godstrafik. Forbindelsens virkeliggørelse vil føre til en betydelig kapacitetsforøgelse (400% på strækningen Madrid-Barcelona) og en betydelig formindskelse af transporttiden (med 4 timer på strækningen Madrid-Barcelona). Projektet har derfor stor betydning for forbedring af handelsforbindelserne mellem Spanien og Unionens centrale del og vil få positive virkninger for de berørte regioners økonomiske udvikling.

High Speed Train East



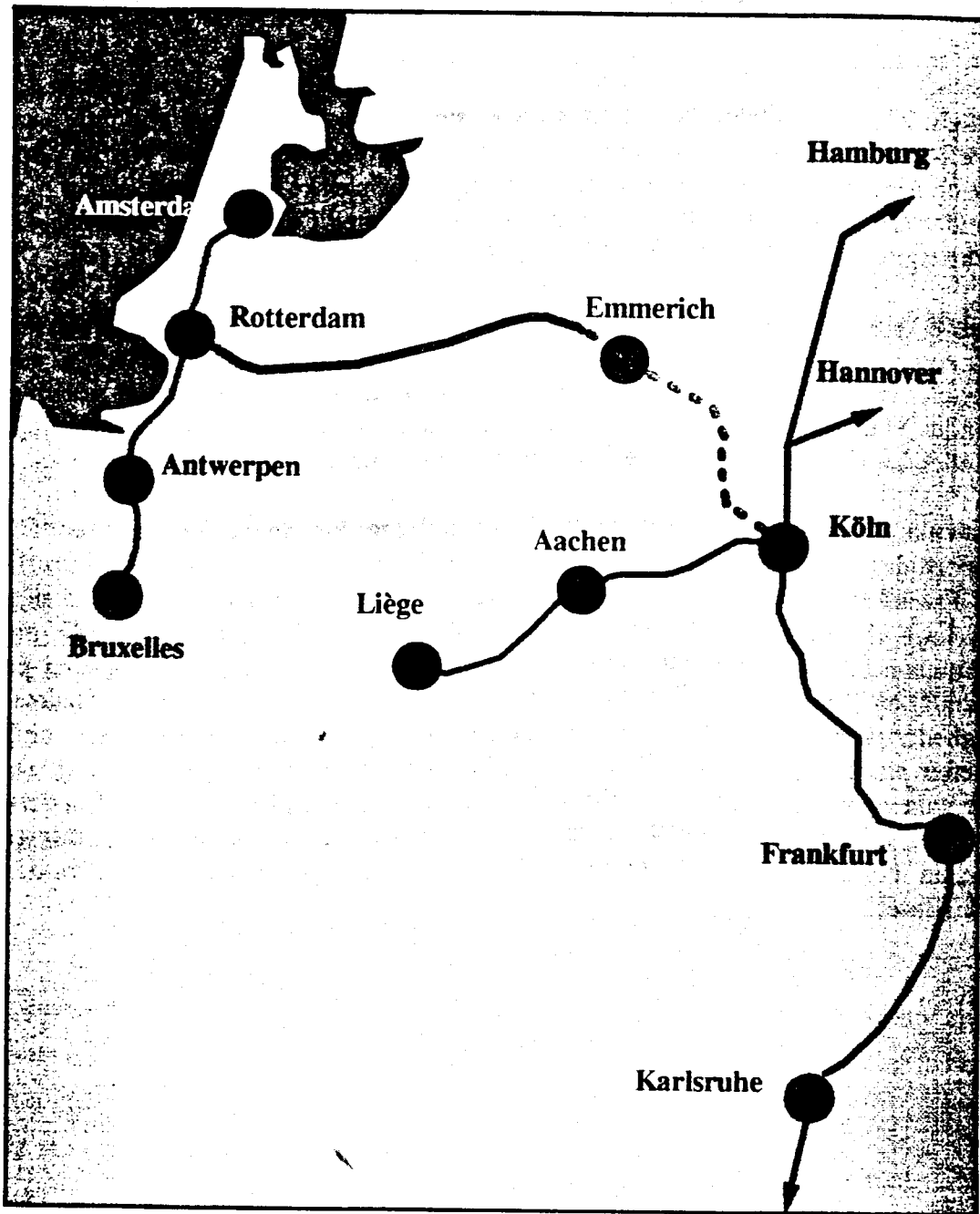
HØJHASTIGHEDSTOG ØST PARIS-ØSTFRANKRIG-SYDTYSKLAND

Paris-Østfrankrig-Sydtyskland-projektet drejer sig om færdiggørelse af en vigtig europæisk øst-vest-akse. Den har stor betydning ikke blot for forbindelsen mellem vigtige centre som Paris og Frankfurt (hjemstedet for den fremtidige europæiske centralbank), men også for forbindelserne mellem de europæiske institutioner og med Central- og Østeuropa. Den franske og tyske regering indgik i 1992 en aftale om at iværksætte dette projekt.

Projektet omfatter anlæggelse af en ny jernbanelinje fra Paris til Frankrigs østgrænse, hvor det franske og tyske jernbanenet for højhastighedstog forbindes med hinanden to steder (Forbach/Saarbrücken og Strasbourg/Kehl). Desuden vil der blive anlagt en sidelinje, som forbinder Metz med Luxembourg. (Det bør også nævnes, at moderniseringen af linjen Bruxelles-Luxembourg undersøges i forbindelse med undergruppe 3).

Sammenknytningen af det franske og tyske net muliggør betydelige forkortelser af transporttiden på så vigtige forbindelser som Paris-München (4,25 t mod 8,40 t nu) og Paris-Frankfurt (3,10 t mod 5,55 t nu). Den franske del af projektet omfatter anlæggelse af en ny linje på 460 km til passagertrafik. Den tyske del omfatter de to linjer F/D grænse-Saarbrücken-Ludwigshofen/Mannheim (128 km, der skal forbedres til hastigheder på op til 200 km/t) og (Strasbourg)-F/D grænse-Kehl-Appenweier (17 km, der skal forbedres til hastigheder på op til 200 km). Projektet skal ses i en større sammenhæng: den nordlige skal efter planerne videreføres til Berlin. Strækningen Frankfurt-Mannheim er allerede under anlæggelse. Forlængelsen til Berlin indgår i en national plan, men skal undersøges yderligere. Den sydlige forbindelse fortsætter fra Appenweier til Karlsruhe, Stuttgart og München. Foruden øst-vestforbindelsen omfatter projektet også planer om en forlængelse sydpå (Basel).

Betuwe line



- Project
- In construction
- Other lines of outline plan of European Combined Transport network

BETUWE-LINJEN

Betuwe-linje-projektet går ud på anlæggelse af en ny, traditionel jernbanelinje på 160 km. Den vil direkte forøge godstransportkapaciteten og indirekte forøge passagertransportkapaciteten på det eksisterende jernbanenet i et tætbeholdt område i Europas nordlige del.

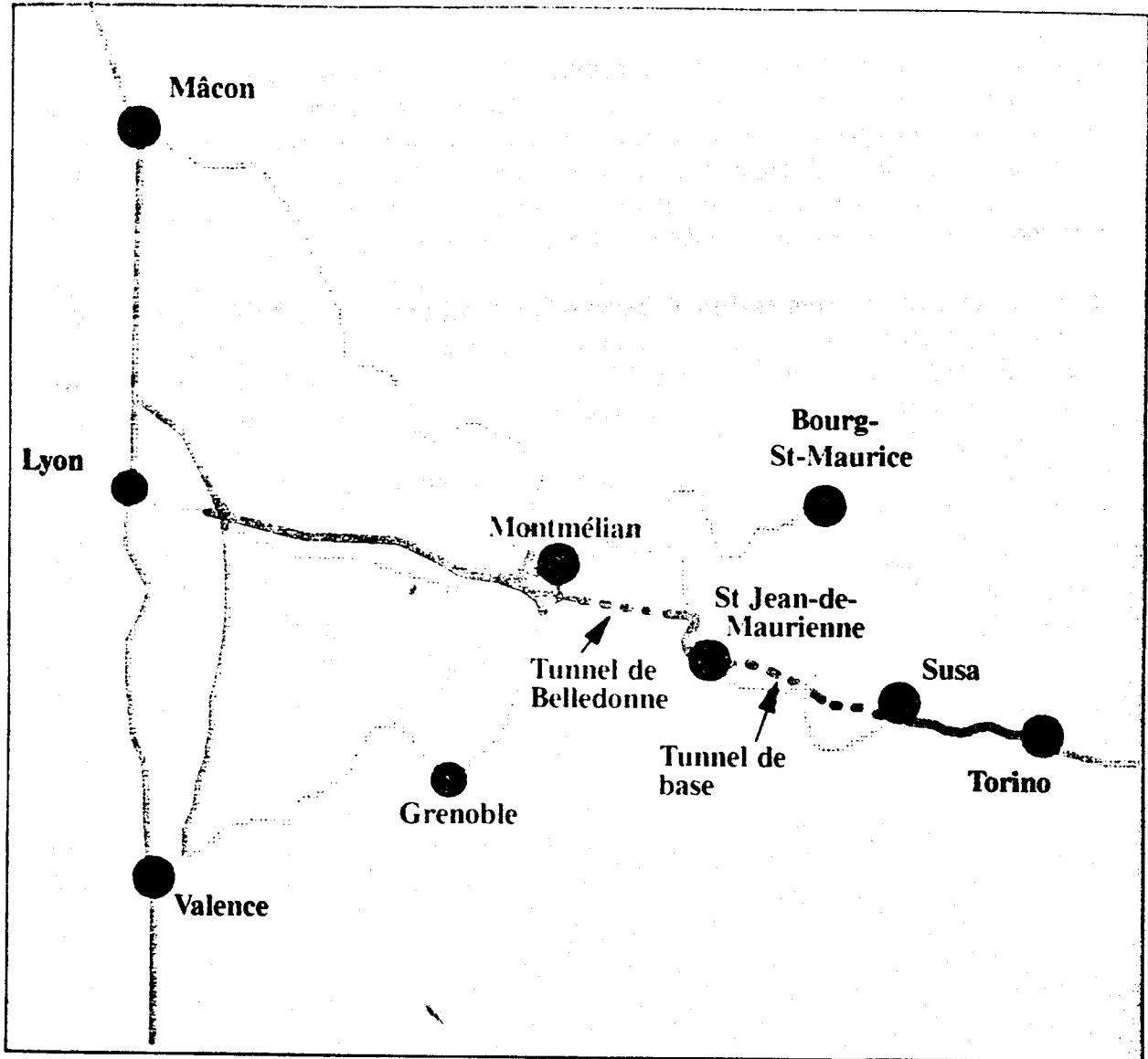
Den nye jernbanelinje forbinder de tyske industri- og forbrugscentre Rhinen/Ruhr, Rhinen/Main og Rhinen/Neckar med havnebyen Rotterdam (Nederlandene). I denne korridor kan brugerne på nuværende tidspunkt vælge mellem vejtransport og transport ad indre vandveje, men jernbaneprojektets gennemførelse vil åbne en tredje mulighed for landtransport, og således bidrage til at udvikle brugen af flere transportformer. Den vil gøre det muligt at skifte til mere miljøvenlige transportforbindelser, f.eks. jernbanesøtransport, og fjerne den tunge godstrafik fra landevejene.

Den kapacitetforøgelse, som skabes af Betuwe-linjen, vil blive betydelig (kapacitet: 150 mio. tons om året). Det anslås, at den indgående internationale godsmængde i Nederlandene vil vokse med 50% inden 2010. Her er øst-vest-forbindelsen afgørende, og den nye Betuwe-linje vil tegne sig for halvdelen af Nederlandenes jernbanegodskapacitet.

Betuwe-linjen bidrager desuden til færdiggørelse af kombitransportkorridoren Italien-Schweiz-Tyskland-Rotterdam.

High Speed Train/Combined Transport

Lyon - Turin



— Project — Other lines of outline plans of European high speed train network and combined transport network - - - Conventional lines

HØJHASTIGHEDSTOG/KOMBITRANSPORT LYON-TORINO

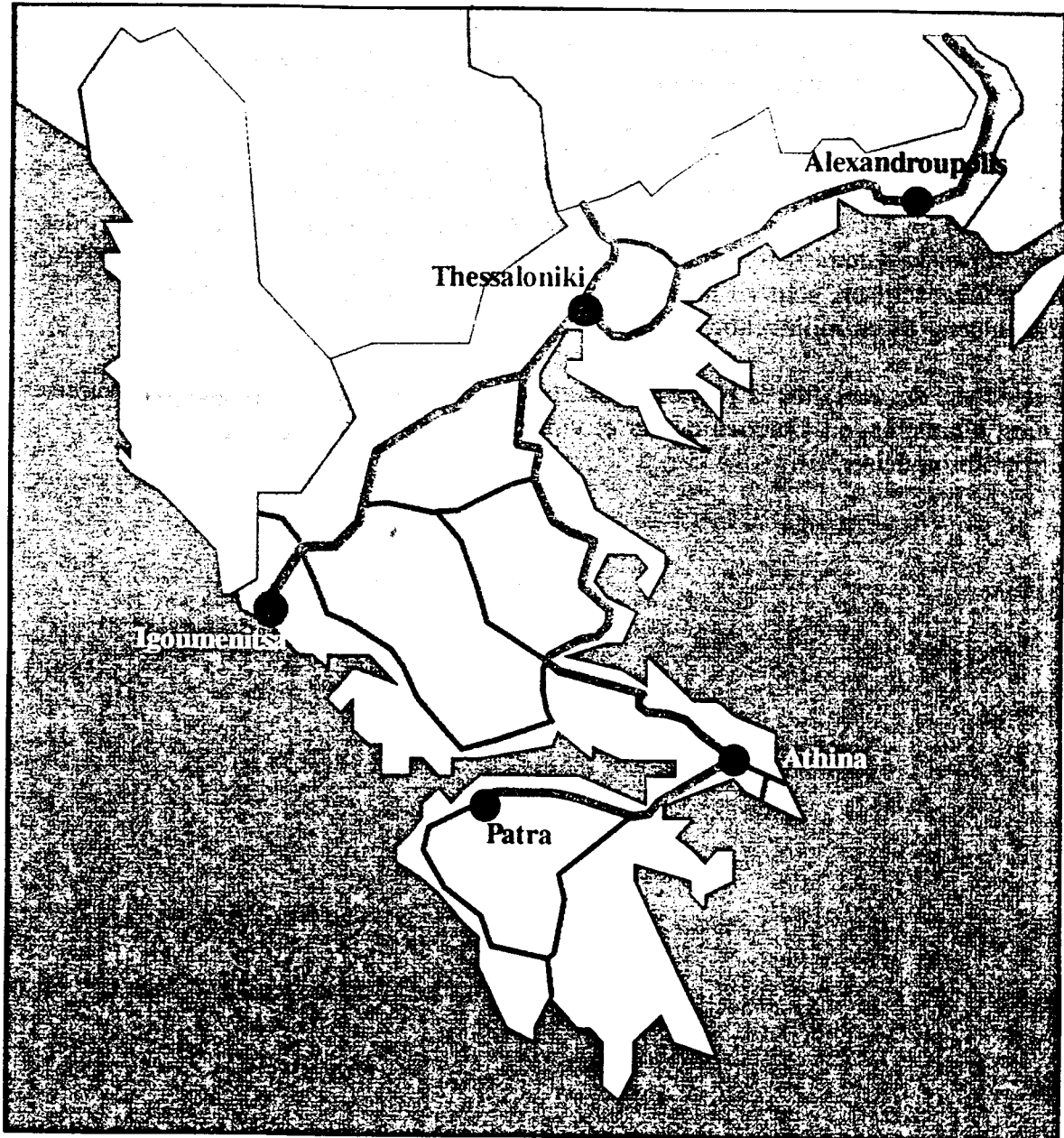
Projektet har stor europæisk betydning, da det indebærer en betydelig forbedring af forbindelsen mellem Frankrig og Italien over Alperne. I Italien fortsætter forbindelsen over Milano dels til Mellemitalien og Grækenland, dels til Slovenien og Østrig. I Lyon har den tilslutning til de vigtige korridorer: til og fra UK-Paris og til og fra Den Iberiske Halvø.

Lyon-Torino-projektet omfatter henholdsvis anlæggelse og forbedring af jernbanelinjer med en samlet længde på 250 km. Strækningen gennem Alperne stiller særlige tekniske og økonomiske krav - der skal bygges en 54 km lang tunnel. Fordelene for passagertrafikken bliver betydelige: transporttiden mellem Barcelona og Milano bliver, når projektet er færdigt, 5 timer og 25 minutter mod 12 timer og 45 minutter nu.

På grund af de høje anlæggelsesomkostninger vil den nye jernbanelinje mellem Montmelian og Torino blive benyttet til både passager- og godstrafik. Den indgår i det transeuropæiske kombitransportnet og vil medføre en betydelig forøgelse af godstrafikkapaciteten, som vil lette handelsforbindelserne i en større europæisk sammenhæng på en miljøvenlig måde.

De regioner, der omfattes af projektet, Rhône-Alperne, Piedmont og Lombardiet, hører til de mest blomstrende i Unionen og har et virkeligt behov for at forbedre deres transportforbindelser.

Motorways PATHE and via Egnatia



— Project

— Other roads of outline plan of european road network

MOTORVEJENE PATHE OG VIA EGNATIA

Projektet, som bliver rygraden i det græske motorvejssystem, er afgørende for transportinfrastrukturens udvikling i Grækenland. Det forbinder (ved hjælp af sidelinjer) den isolerede medlemsstat med alle dens naboer: Albanien, Bulgarien, den tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien og Tyrkiet. Ved forbindelser til havnebyerne bliver der skabt mulighed for forbindelser med Italien (f.eks. biltog Igoumenitsa - de italienske havnebyer). Projektet udgøres af følgende to afsnit:

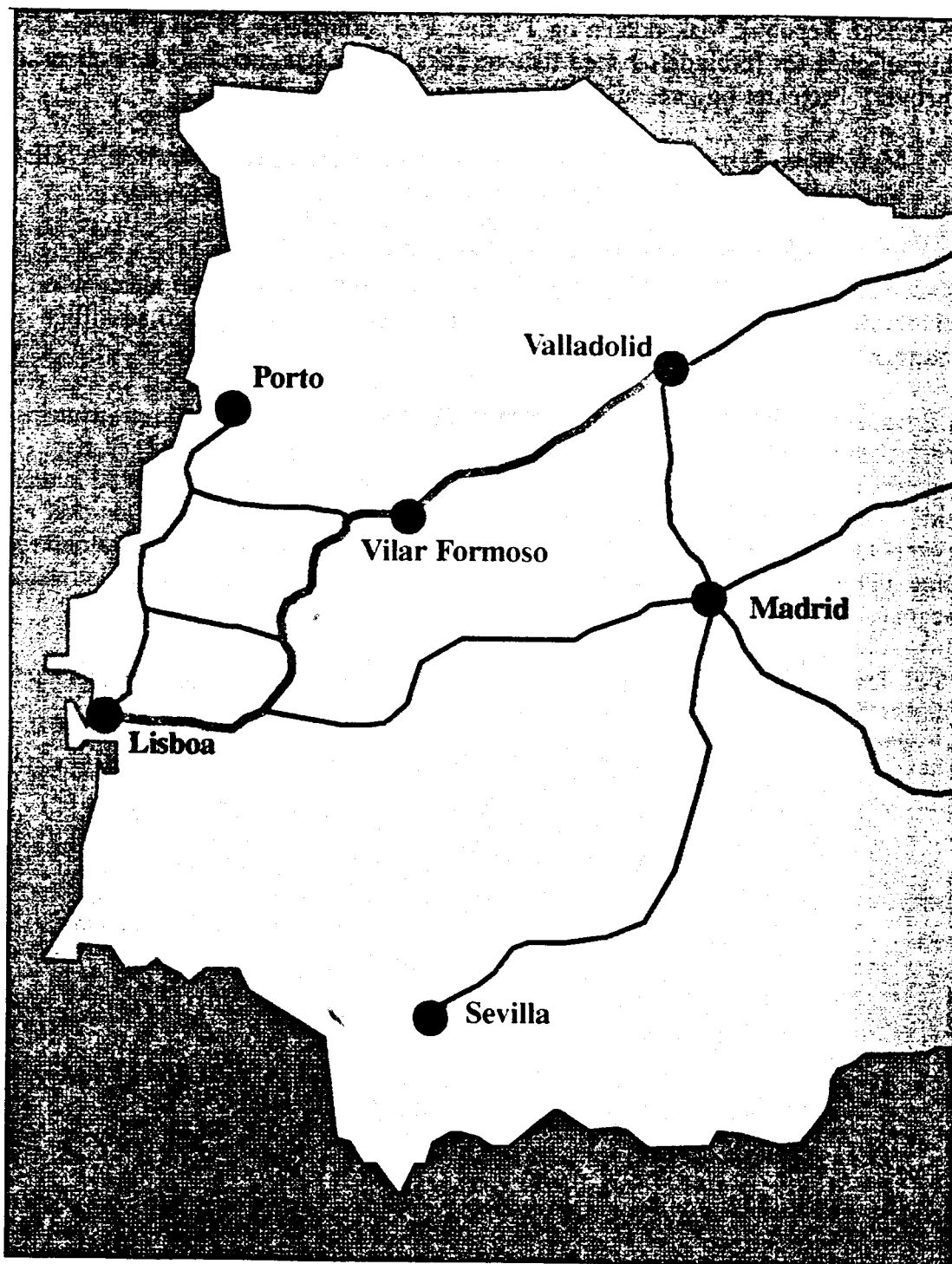
- * Motorvejen Patras-Athen-Thessaloniki-den græsk/bulgarske grænse (PATHE)
- * Motorvejen Igoumenitsa-Thessaloniki-Alexandroupolis (via Egnatia).

Begge afsnit består af projekter af usædvanligt omfang: den nye PATHE-motorvej bliver 860 km lang. 200 km er allerede blevet færdig, mens 100 km er under anlæggelse. Aksen forbinder de vigtigste græske byer og indgår i en korridor, som gennem adskillige sydeuropæiske lande går til Tyskland.

Via Egnatia-projektet indebærer anlæggelse af 780 km ny motorvej. Aksen gennemskærer Nordgrækenland fra havnebyen Igoumenitsa på Det Ioniske Havs vestkyst til Kipi (ved den græsk/tyrkiske grænse) og Ormenio (ved den græsk/bulgarske grænse) på landets østside. Via RoRo vil den blive tilsluttet det italienske motorvejssystem. Den skal efter planerne være en tosporet motorvej. På bjergstrækningen Igoumenitsa-Thessaloniki vil der i lange tunneler og over lange broer til at begynde med kun blive anlagt én kørebane for at begrænse omkostningerne.

70% af den græske befolkning er fordelt langs med begge akser. Projektets gennemførelse vil derfor få en positiv virkning på den økonomiske udvikling.

Motorway Lisbon - Valladolid



— Project

— Other roads of outline plan
of european road network

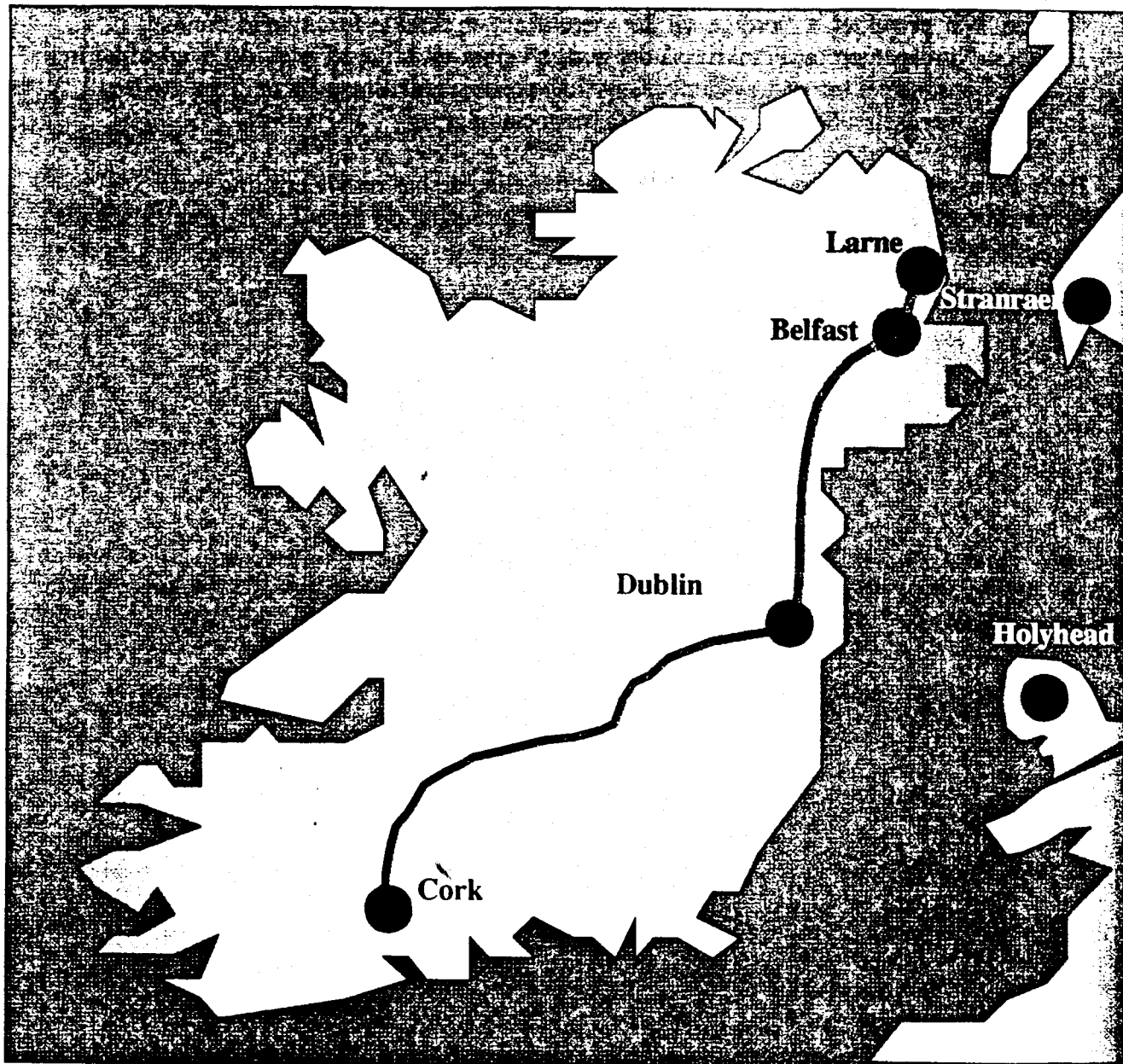
MOTORVEJEN LISSABON - VALLADOLID

Dette projekt har stor betydning for at knytte det portugisiske motorvejsnet sammen med det spanske og franske. I de regioner, som direkte berøres, vil det fremme den økonomiske og regionale udvikling og bidrager således til Den Europæiske Unions sociale og økonomiske samhørighed.

Lissabon-Valladolid-motorvejsprojektet omfatter forbedring og delvis udretning af en eksisterende vej, så den bringes op på motorvejsstandard. Aksens samlede længde er på 460 km. Når projektet er færdigt, vil der være skabt en direkte forbindelse mellem Lissabon-Nordspanien og Frankrig så det øvrige vejnet vil blive aflastet, og overtrafikering undgås. Formindskelsen af trafiktætheden vil få positive virkninger for miljøet, og den forbedrede færdselssikkerhed vil betyde færre socialudgifter.

Både Portugal og Spanien hører til de lande, der allerede har en vis erfaring med koncessioner på motorveje. Brugere er villige til at betale, og det vil utvivlsomt tilskynde den private sektor til at engagere sig.

**Conventional rail / combined transport
Cork - Dublin - Belfast - Larne - Stranraer**



— Project

KONVENTIONEL JERNBANE/KOMBITRANSPORT

CORK-DUBLIN-BELFAST-LARNE-STRANRAER TRANSPORTFORBINDELSEN

Dette projekt supplerer den T-formede, transeuropæiske, nord-sydgående jernbaneforbindelse Cork-Dublin-Belfast-Larne (færgeforbindelse Irland-Storbritannien)-Holyhead-London-Kanaltunnelen/Benelux-landene. Cork-Dublin-Belfast-Larne jernbaneaksen er rygraden i det irske jernbanenet. Den er nettets eneste grænseoverskridende linje, den er en vigtig transportforbindelse mellem Nordirland og Irland, og den er afgørende for forbindelserne med det britiske net.

De irske planer omfatter en gradvis forbedring af den eksisterende linje, så den kan benyttes til en maksimal hastighed på 175 km/t mellem Cork og Dublin og 145 km/t mellem Dublin og Belfast. Projektet har en samlet længde på 550 km. Linjen benyttes både til passager- og godstrafik. Adskillige færgelinjer, som er indrettet til transport af person- og godstog, sørger for forbindelsen med det britiske højhastighedsjernbanenet.

Projektets gennemførelse vil skabe et mere interessant alternativ til vej- og lufttrafikken og dermed bidrage til et mere miljøvenligt transportsystem og give større mulighed for valg af transportform.

Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer-jernbanelinjen hører til det transeuropæiske kombitransportnet, som er grundlaget for den målsætning, at godstransportsektoren skal tilskyndes til at omstille sig fra landevejs- til jernbanetransport, især når det drejer sig om lange afstande.

Projektet spiller en vigtig rolle for den øvrige økonomiske udvikling i Irland. Ikke blot under anlæggelsen men også efter ibrugtagningen, vil linjen få en særdeles positiv indflydelse på arbejdsmarkedet.

Malpensa airport



MALPENSA LUFTHAVN

Malpensa Lufthavn indgår i Milano lufthavnssystemet i Norditalien. Den nuværende Malpensa lufthavn er i færd med at blive moderniseret og udvidet, så den kan blive center for Norditalien og dermed lufthavnssystemets vigtigste led. Den planlagte jernbaneforbindelse mellem denne lufthavn og Milanos bymidte vil skabe en forholdsvis kort transporttid. Kortdistanceflyvninger vil stadig udgå fra Linate lufthavn, der ligger tættere på byens centrum.

Udviklingen af lufthavnen vil gøre det muligt at koncentrere interkontinentale og interne EU-flyvninger i en enkelt lufthavn i Norditalien. Den vil således bidrage til at forbinde et af Unionens vigtige handels- og kulturcentre med den øvrige verden. Den nye Malpensa lufthavn vil lette forbindelserne mellem Europa og dets partnere, hvad der er afgørende for den fremtidige økonomiske udvikling.

Projektet er helt i overensstemmelse med målsætningerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet: det skaber indbyrdes forbindelse mellem land- (højhastighedstog, almindeligt tog, kombitransport, landevejstransport) og lufttransporten og tilbyder dermed passagerer og gods yderst effektive transportforbindelser. Malpensa lufthavn skal efter planerne være en vigtig europæisk terminal for forskellige transportformer.

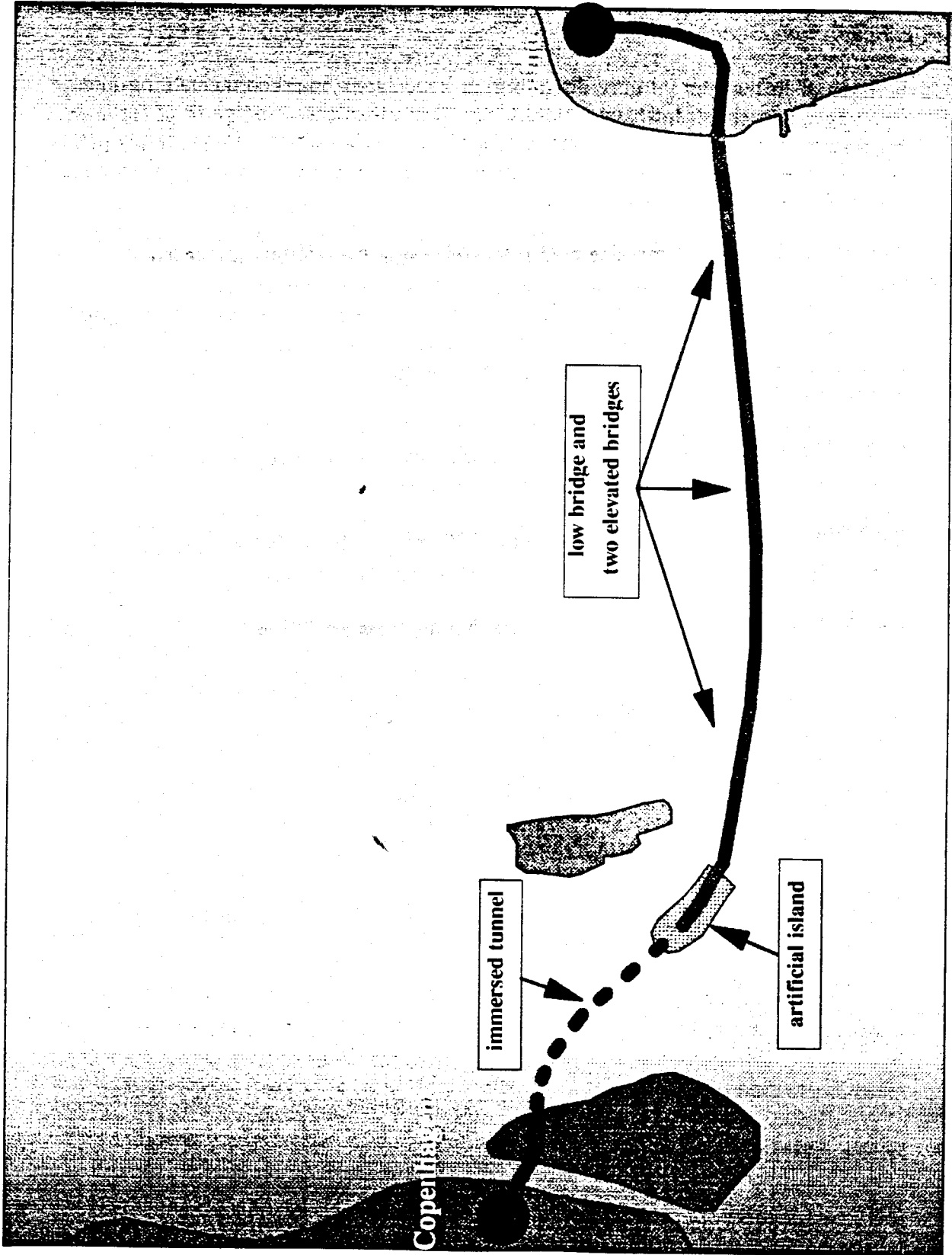
Malpensa lufthavns beliggenhed ca. 50 km fra Milanos bymidte giver bedre mulighed for beskyttelse mod miljøpåvirkninger i form af støjforurening.

Den nye Malpensa lufthavn vil direkte skabe 6 000 varige arbejdspladser. Den indirekte indflydelse anslås til mellem 12 000 og 18 000 arbejdspladser mere.

Det viser, hvor stor betydning projektet har for Norditaliens udvikling.

Fixed Rail/Road link between Denmark and Sweden (Øresund)

including Danish access route



FAST JERNBANE-/VEJFORBINDELSE MELLEM DANMARK OG SVERIGE OG DANSK ADGANGSVEJ

Opførelsen af den første faste forbindelse mellem Danmark og det potentielle EU-medlem Sverige vil skabe grundlag for en betydelig forbedring af trafikstrømmen mellem disse to lande - især med tog. Den vil således medvirke til at opfylde de voksende behov, både når det gælder kvalitet og kapacitet, der vil opstå inden for gods- og passagertransport som følge af Unionens kommende udvidelse.

Projektet kan opdeles i to dele: jernbane- og vejforbindelsen mellem København og kysten og selve den faste forbindelse over Øresund. Der er ikke blot tale om et vigtigt led i forbindelsen mellem København og Malmø men også om et vigtigt forbindelsesled mellem Skandinavien og det europæiske fastland.

I 1991 blev det danske og det svenske parlament enige om at udføre dette projekt, som forventes færdiggjort inden år 2000. Den nye forbindelse vil, når den er taget i brug, medføre en markant nedsættelse af transporttiden i forhold til den nuværende færgeoverfart (f.eks. 1 time for biler). Desuden vil den betyde en væsentlig kapacitetsforøgelse, ikke mindst af passagertransporten med jernbane, der forventes at blive stærkt forøget (med 450%).

Projektets to dele består af følgende:

- Adgang fra den danske landside:

- en 10 km lang 4-sporet motorvej
- en 12 km lang dobbeltsporet jernbane med ca. 5 km sidespor.

- Den faste forbindelse over Øresund:

Den faste forbindelse, der består af en dobbeltsporet jernbane og en 4-sporet motorvej, bliver ca. 16 km lang. Den er delt i tre dele: en 3,8 km lang tunnel (fra den danske kyst), en 4,2 km lang kunstig ø og en 7,5 km lang bro, hvoraf 1,1 km er højbro og 6,4 km lavbro.

Ifølge aftalen mellem den danske og svenske regering skal den faste forbindelse bygges, ejes og drives af et binationalt konsortium, hvori begge stater er aktionærer (der vil blive opkrævet brugerafgifter). Anlæggelsen af den danske adgangsforbindelse blev påbegyndt i 1993. Den svenske regering har endnu ikke afsluttet beslutningsproceduren i forbindelse med projektet. En afgørelse forventes i den nærmeste fremtid, så arbejdet kan påbegyndes inden 1995.

Den samlede beskæftigelse i forbindelse med projektet anslås til 42 000 mandår i anlæggelsesperioden.

C. DET TRANSEUROPÆISKE NETS UDVIDELSE TIL ØSTEUROPA

Tre år efter den første pan-europæiske transportkonference i Prag i oktober 1991 blev der afholdt endnu en konference på Kreta i 1994, hvor de hidtidige udviklinger skulle gøres op og grundlaget for det fremtidige arbejde lægges. Forløbet har været således.

Kommissionen har haft et uformelt samarbejde med Den Europæiske Transportministerkonference, De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, de central- og østeuropæiske lande og EFTA samt Den Europæiske Unions medlemsstater og Verdensbanken, Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling og Den Europæiske Investeringsbank om at udvikle de vejledende retningslinjer for den pan-europæiske transportinfrastrukturens videre udvikling. Retningslinjerne skal fremme sammenkobling og samkøring af de europæiske net ved at samle opmærksomheden omkring de vigtigste transportinfrastrukturprojekter af fælles interesse, herunder også vedligeholdelse, udbedring og lettere overgang over grænserne, og derved bidrage til gradvis integrering af hele det europæiske kontinent.

Planen består af tre lag og er blevet benyttet som udgangspunkt af konferencen. De tre lag (det andet lag fremgår af kortet) omfatter følgende:

- Lag 1: Langtidsudsigterne for pan-europæisk udvikling af fælles interesse på grundlag af De Forenede Nationers konventioner om europæisk infrastrukturplanlægning for veje, jernbaner og kombitransport (AGR, AGC, AGTC). Ingen tidshorizont.
- Lag 2: Prioriterede projekter af fælles interesse for udviklingen på mellemlang sigt (2010). Det transeuropæiske net på Unionens territorium og de prioriterede korridorer, der kan benyttes af flere transportformer, derfra videre til de central- og østeuropæiske lande (se kortene).
- Lag 3: Prioriterede projekter af fælles interesse på kort sigt, som forventes at blive iværksat inden for fem år og skal udvælges efter aftalte kriterier (kun Central- og Østeuropa).

På grundlag af disse kriterier og af forslag fra de direkte berørte medlemsstater vil følgende projekter blive taget op til nærmere behandling:

- Berlin-Moskva (landevej og jernbane)
- Nürnberg-Prag
- Dresden-Prag
- Den ungarske landevej M5
- Fast forbindelse over Donau (vej og jernbane).

DRAFT

EUROPEAN RAILWAY NETWORKS

- Non European Union / E.F.T.A. States :
Railways of the European Agreement
on main international Railway Lines
and other main railways (layer 1)

- European Union and E.F.T.A. States :
Report of ad hoc Group of Commission
(IXG VII, October 1993; layer 2)

Priority corridors in Central and Eastern Europe Including part of the IER network (layer 2, 2010)

- 1. Tallin - Riga - Warszawa
- 2. Berlin - Warszawa - Minsk - Moscow
- 3. Berlin/Oslo - Wrocław - Lvov - Kiev
- 4. Berlin/Nürnberg - Paris - Budapest - Constanta/Tirane/Sofia/Belgrad
- 5. Trieste - Ljubljana - Budapest - Bratislava - Ugentad - Lvov
- 6. Gdansk - Warsaw - Zilina
- 7. Danzig (seaway corridor)
- 8. Dures - Tirana - Skopje - Sofia - Varna
- 9. Helsinki - Kiev/Moscow - Odessa/Kyivce/Bucharest - Plovdiv

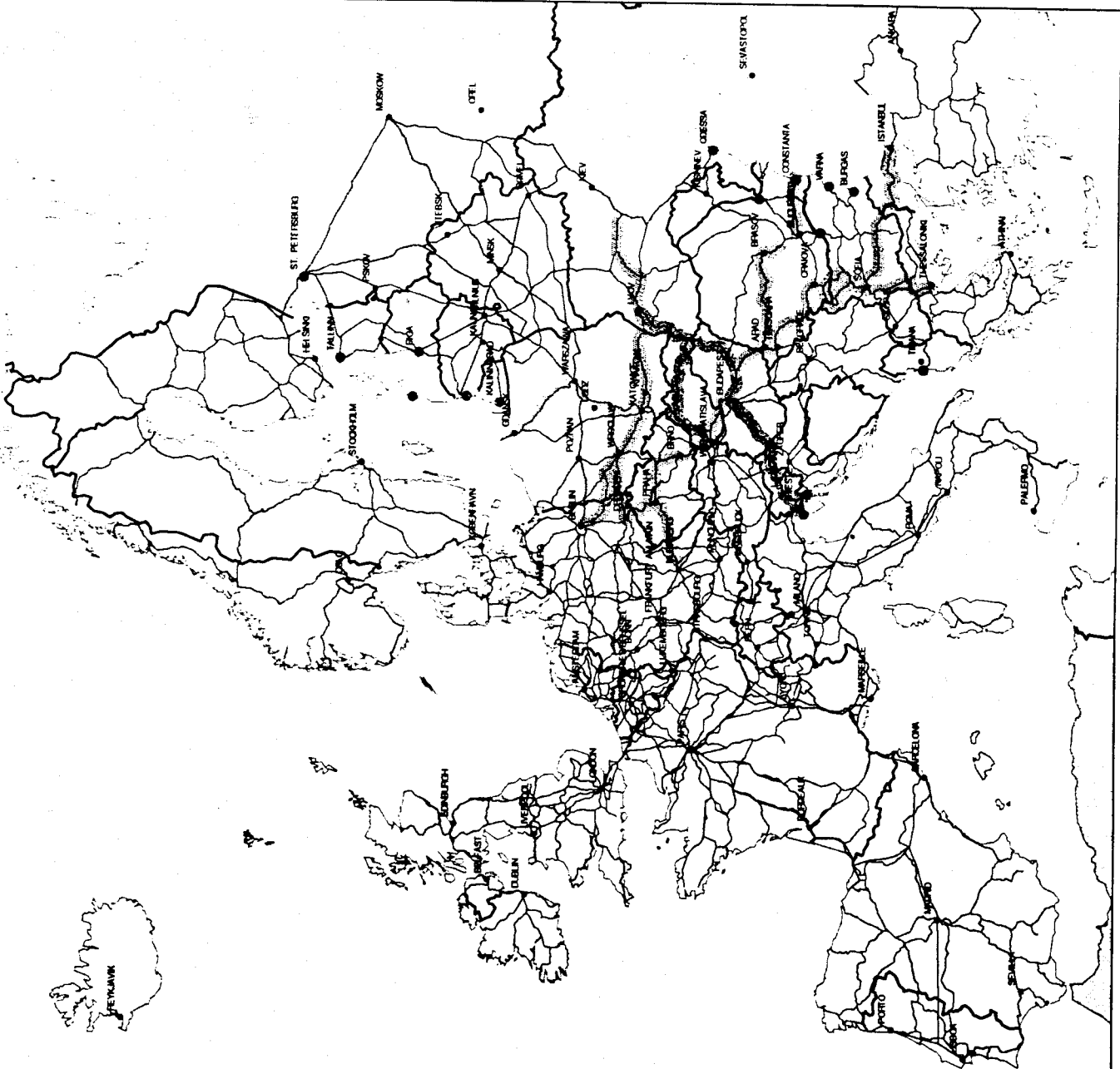
● Part belonging to corridor

0 50 100



eurostat

CARTOGRAPHY: EUROSTAT - GISCO PROJECT - 0694



DRAFT

EUROPEAN ROAD NETWORKS

- E.E.T.A. States : Roads of the European Agreement on main international Traffic Arteries (layer 1)

- Other non European Union States : roads of the European Agreement on main international Traffic arteries and other main roads (layer 1)

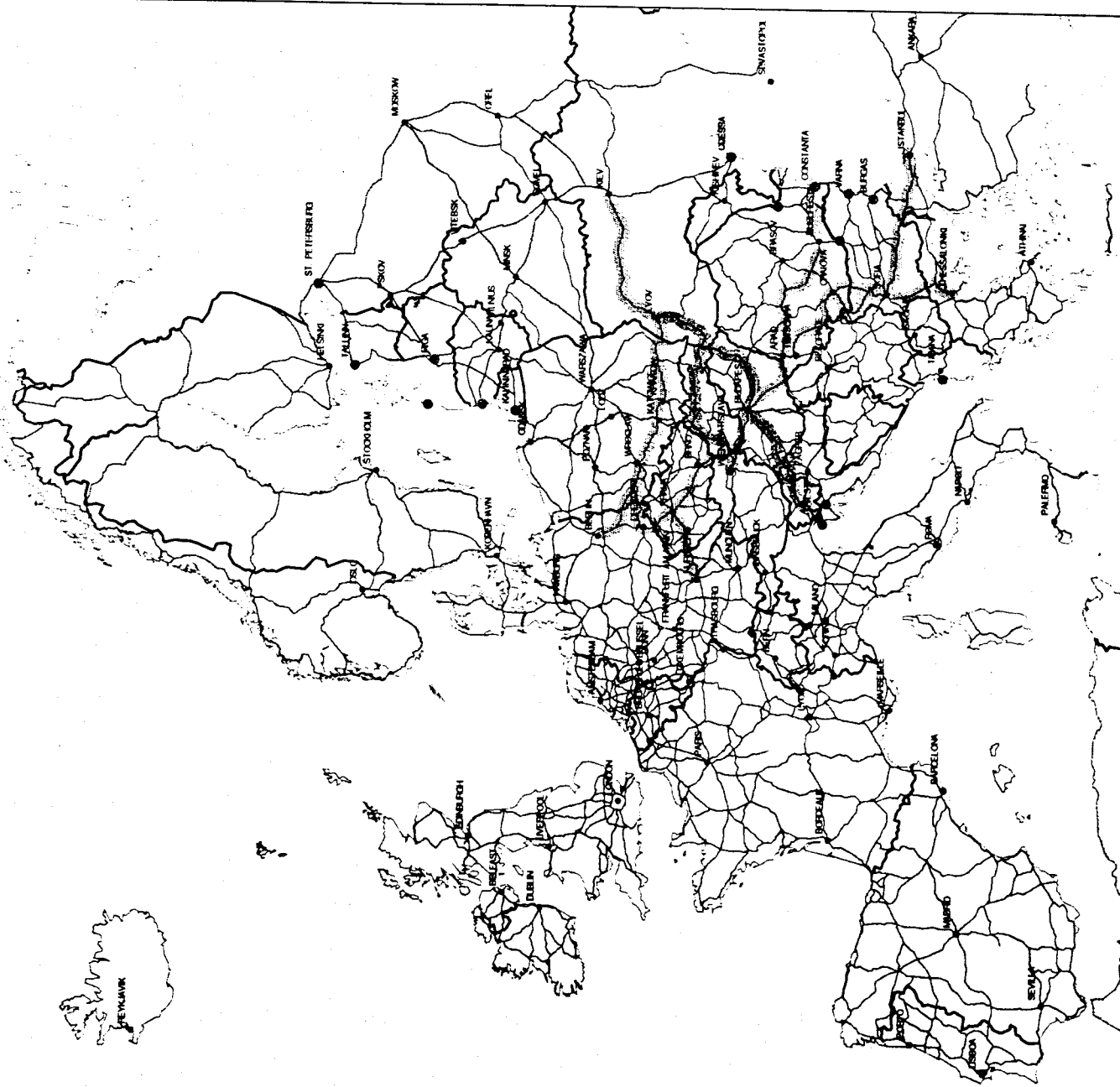
- European Union : Council decision 93/629 of 29.10.1993 on the creation of a trans-European road network (layer 2)

Priority corridors in Central and Eastern Europe

Including part of the TEM network (layer 2, 2010)

- 1. Tallinn - Riga - Warszawa
 - 2. Berlin - Warszawa - Minsk - Moscow
 - 3. Berlin/Dresden - Wrocław - Lviv - Kiev
 - 4. Berlin/Nürnberg - Praha - Bratislava - Budapest - Constanța/Istanbul/Istanbul
 - 5. Trnava - Ljubljana - Bratislava - Ugentud - Lviv
 - 6. Gdansk - Poznań/Lodz - Zilina
 - 7. Danube (waterway corridor)
 - 8. Dures - Tirana - Skopje - Sofia - Varna
 - 9. Helsinki - Kaunas/Minskow - Odessa/Sofiaue/Budapest - Przdze
- Part belonging to corridor

CARTOGRAPHY: EUROSTAT - GISCO PROJECT - 06/94



TILLÆG 4

4. LISTE OVER ENERGIPROJEKTER

Blandt de energinetprojekter, som kan gennemføres på kort og mellemlang sigt, foreslår Christophersen-gruppen, at følgende otte prioriterede projekter udvælges:

Elektricitetsprojekter⁽¹¹⁾

- (a4) Elektrisk sammenkobling Italien-Grækenland (kabel)
- (b6) Elektrisk sammenkobling Frankrig-Italien
- (b10) Elektrisk sammenkobling Spanien-Portugal
- (c2) Elektrisk sammenkobling Østdanmark-Vestdanmark (kabel)

Gasprojekter

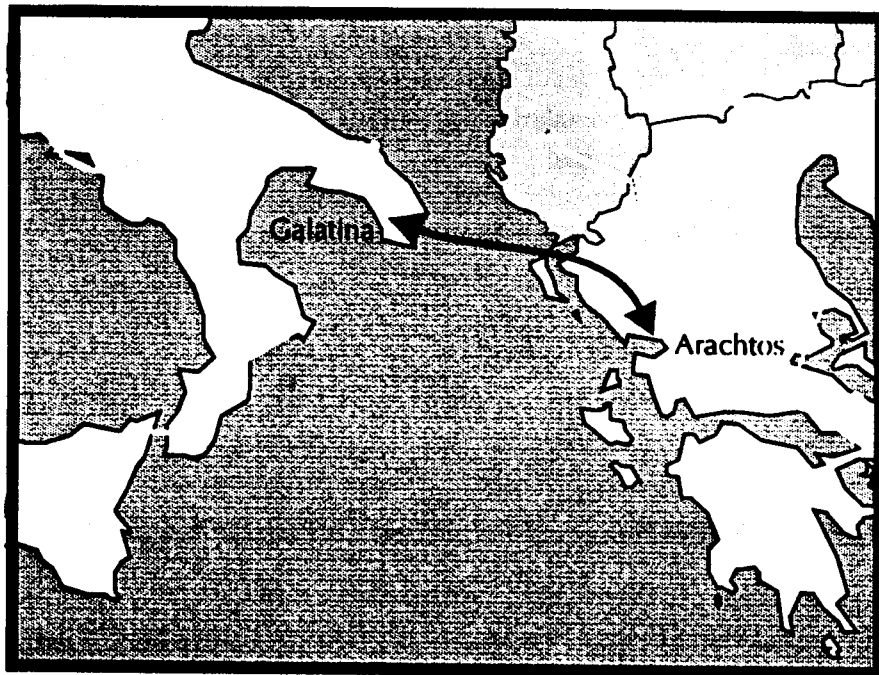
- (e6) Indførelse af naturgas i Grækenland
- (e5) Indførelse af naturgas i Portugal
- (f6) Sammenkobling af gasnet Spanien-Portugal⁽¹²⁾
- (h4) Gasledning Algeriet-Marokko-Den Europæiske Union

*

* *

- (h7) Gasledning Rusland-Hviderusland-Polen-Den Europæiske Union⁽¹³⁾

(11) Der benyttes samme projektkoder som i forslaget om retningslinjerne (KOM(93) 685).
(12) Herunder indførelse af naturgas i regionerne Extremadura og Galicien i Spanien.
(13) Foruden de fire gasprojekter har det betydning at nævne og undersøge dette projekt, hvis udvikling ikke er nået så langt som de øvrige.



TILLÆG 5

5. BESKRIVELSE AF ENERGIPROJEKTERNE

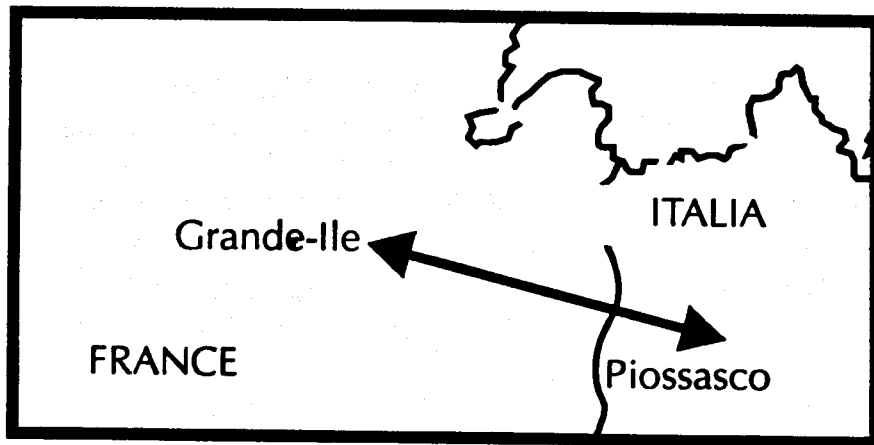
Elektricitetsprojekter

Undersøisk kabel til elektrisk sammenkobling mellem Italien og Grækenland (a4)

Det drejer sig om et projekt af stor strategisk betydning, da dets gennemførelse skaber mulighed for at sammenknytte det græske og de øvrige Balkanlandes elektricitetsnet (de sidste er på nuværende tidspunkt isolerede) med det italienske og dermed også med det øvrige sammenkoblede europæiske net UCPTE.

Projektet omfatter et undersøisk kabel på 160 km, som nedlægges på 1 000 m dybde, to luftledninger til 400 kV jævnstrøm (45 km i Italien og 110 km i Grækenland) og to transformatorstationer jævnstrøm/vekselstrøm i henholdsvis Galatina (IT) og Aractos (GR).

Omkostningerne er på ca. 300 mio. ECU, hvoraf 3/4 går til det italienske afsnit og 1/4 til det græske. EFRU har allerede givet en støtte på 35 mio. ECU inden for fællesskabsinitiativet REGEN (1989-1993). Projektet kan desuden komme ind under INTERREG-programmet (1994-1999). Godkendelsesprocedurerne er i gang, og kablernes prototype er ved at blive fremstillet. Ibrugtagningen er planlagt til slutningen af 1997.



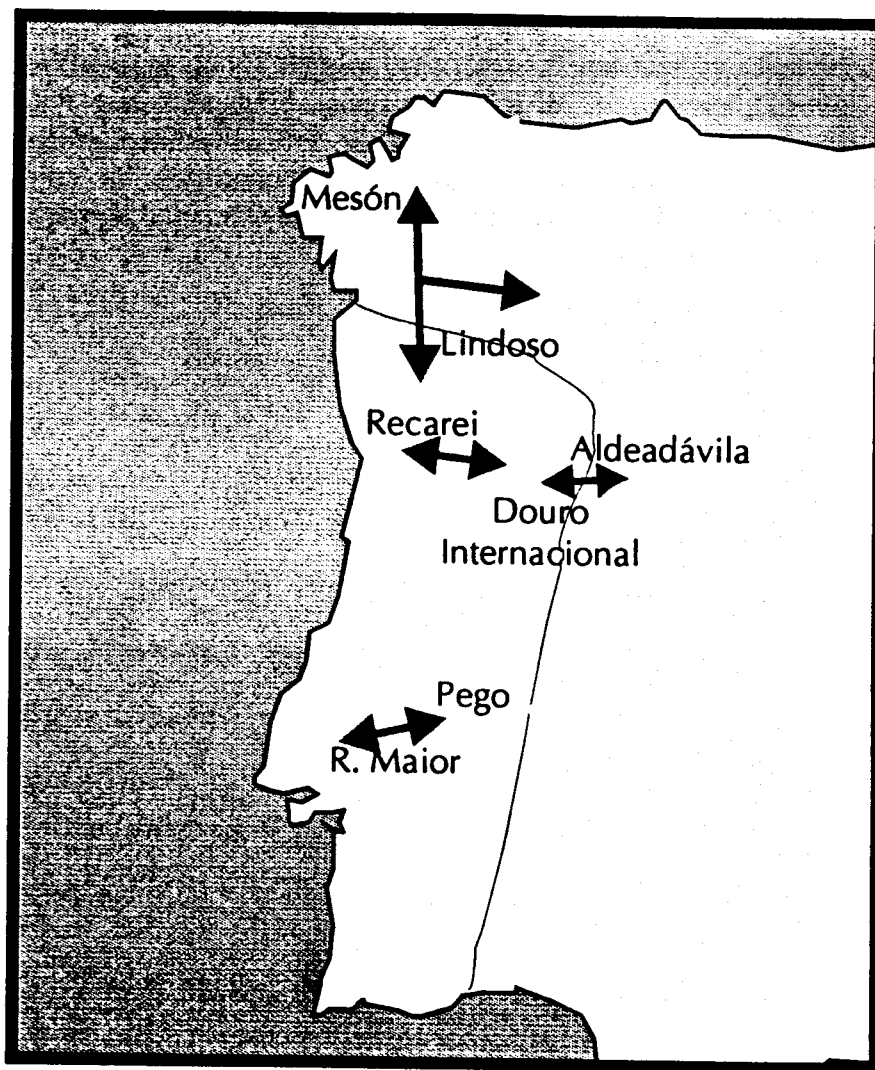
Elektricitetsprojekter

Elektrisk sammenkobling Italien-Frankrig (b6)

Projektet er af største betydning for de to lande. Italien har behov for import af elektricitet, mens Frankrig er interesseret i at finde afsætning for sin produktion.

Der planlægges derfor en ny 400 kV-ledning mellem kraftstationen Grande-Ile (Haut-Savoie) og kraftstationen Piosasco vest for Torino ved hjælp af en linjeføring, som allerede til dels benyttes af en eksisterende ledning.

Projektets samlede omkostninger anslås til 170-190 mio. ECU, og da projektet er økonomisk og finansielt bæredygtigt, er der ingen finansieringsproblemer. Teknisk set er projektet færdigudviklet og kan iværksættes om 2-3 år. Problemer med at opnå de nødvendige godkendelser, især for den italienske dels vedkommende, har imidlertid lagt sig i vejen for iværksættelsen. Godkendelserne er især forbundet med en række undersøgelser af miljøpåvirkningerne, som nu er i gang.



Elektricitetsprojekter

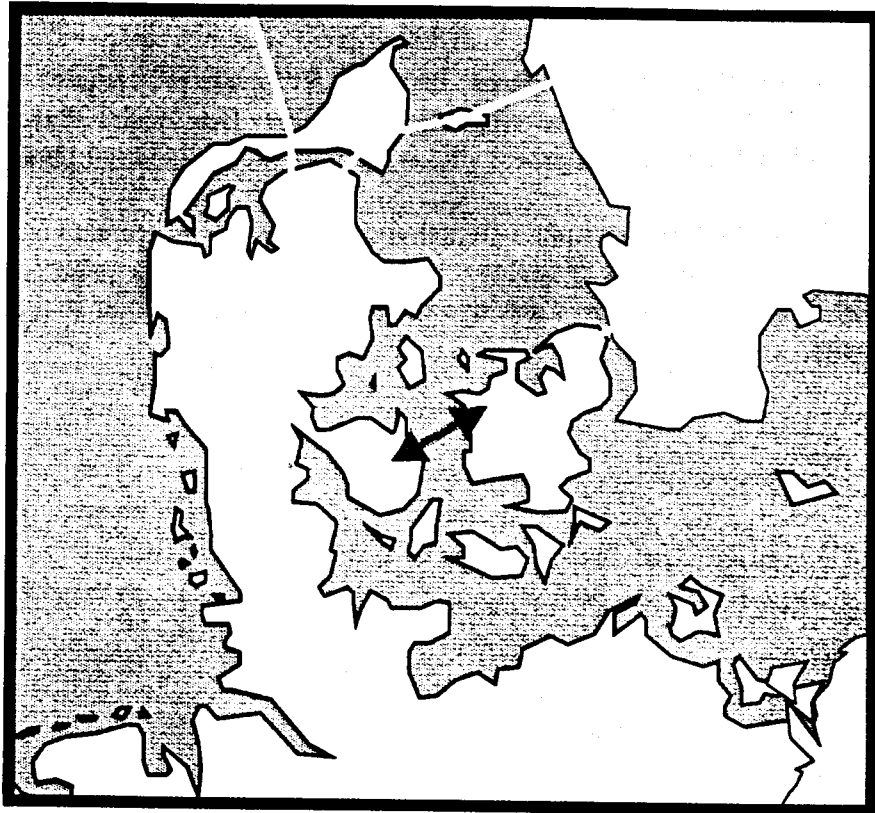
Elektrisk sammenkobling Spanien-Portugal (b10)

Dette kompleks, der består af tre højspændingslinjer, har stor betydning for udviklingen af et integreret elektricitetsnet på Den Iberiske Halvø og dets fremtidige integration i Middelhavsnettet. I nærmere enkeltheder består projektet af tre forbindelsesledninger, hvoraf den første er vigtigst:

- Nord: Mesón-Cartelle-Lindoso-Recarrei (400 kV)
- Nordøst: Recarei-Douro International-Aldeadávila (400/220 kV)
- Midt: Rio Maior -Pego (400 kV)

Kompleksets samlede omkostninger er på ca. 130 mio. ECU. Da projektet er tilstrækkelig rentabelt, er der ingen risiko for finansieringsvanskeligheder. Dog er der stadig en række vanskeligheder i forbindelse med miljøbeskyttelse og med de nødvendige godkendelser.

Det vil under alle omstændigheder kunne fremskynde dette vigtige projekts iværksættelse, hvis det klassificeres som "projekt af fælles interesse". Desuden vil sammenkoblingen Spanien-Portugal få større værdi, hvis den nye ledning Frankrig-Spanien (Cazariil-Aragon) færdiggøres hurtigt.



Elektricitetsprojekter

Undersøisk kabel til elektrisk sammenkobling mellem Østdanmark og Vestdanmark (c2)

På nuværende tidspunkt er Vestdanmark tilsluttet UCPTE-nettet og Østdanmark NORDEL-nettet. Sammenkoblingen af det øst- og vestdanske elektricitetsnet giver EU en yderligere elektricitetsforbindelse med de nordiske lande, således at der bliver yderligere muligheder for at udnytte fordelene ved elektricitetsfremstilling ved hjælp af henholdsvis varmekraft og vandkraft.

Det drejer sig om et 400 kV undersøisk kabel og to transformatorstationer jævnstrøm/vekselstrøm på Sjælland og Fyn.

Omkostningerne er på ca. 170 mio. ECU. Projektet har stor strategisk betydning, men den økonomiske rentabilitet er begrænset.

Projektet er færdigudviklet. De tekniske specifikationer bliver offentliggjort i nærmeste fremtid. Ibrugtagningen er fastsat til slutningen af 1997.



Gasprojekter

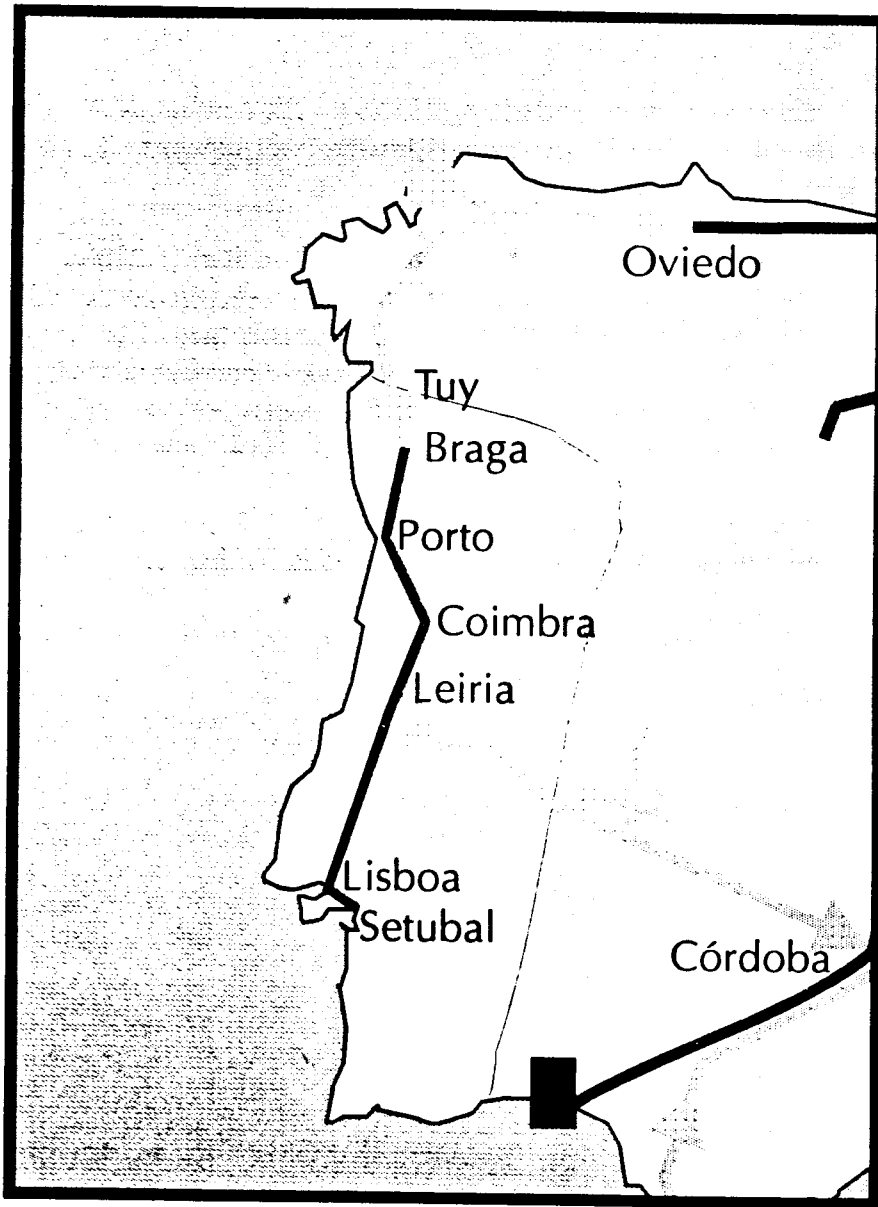
Indførelse af naturgas i Grækenland (e6)

Den græske energiforsyning er stærkt afhængig af olie, og adgangen til naturgas vil derfor betyde en spredning af forsyningskilderne og bidrage til forbedring af miljøet, især i Athen, Thessaloniki og andre byområder. Projektet medfører større fleksibilitet, når det gælder placering af elektricitetsværker, og er desuden et symbol på samhörighed med resten af Unionen.

Det drejer sig om anlæggelse af en gasledning (510 km) fra den bulgarske grænse til Athens vestkyst, en række sideledninger til de vigtigste forbrugscentre og en LNG-station i Revithoussa (i nærheden af Athen).

De samlede omkostninger (uden distributionsnettet) ligger mellem 1 200 og 1 300 mio. ECU. I tidsrummet 1990-1993 er der allerede blevet investeret 400 mio. ECU, hvortil Fællesskabet (EFRU) har givet 149 mio. ECU i støtte, mens EIB har givet et lån på 10 mio. dollars og EKSF et på 100 mio. ECU. Projektet har allerede fået støtte under REGEN-programmet, men har brug for yderligere finansieringsmidler og kunne eventuelt også modtage støtte under det nye INTERREG-program (1994-1999).

Anlæggelsen af hovedgasledningen blev påbegyndt i 1991 (380 km gasledning er allerede anlagt). Arbejdet (gasledninger og LNG-station) forventes færdiggjort i 1998.



Gasprojekter

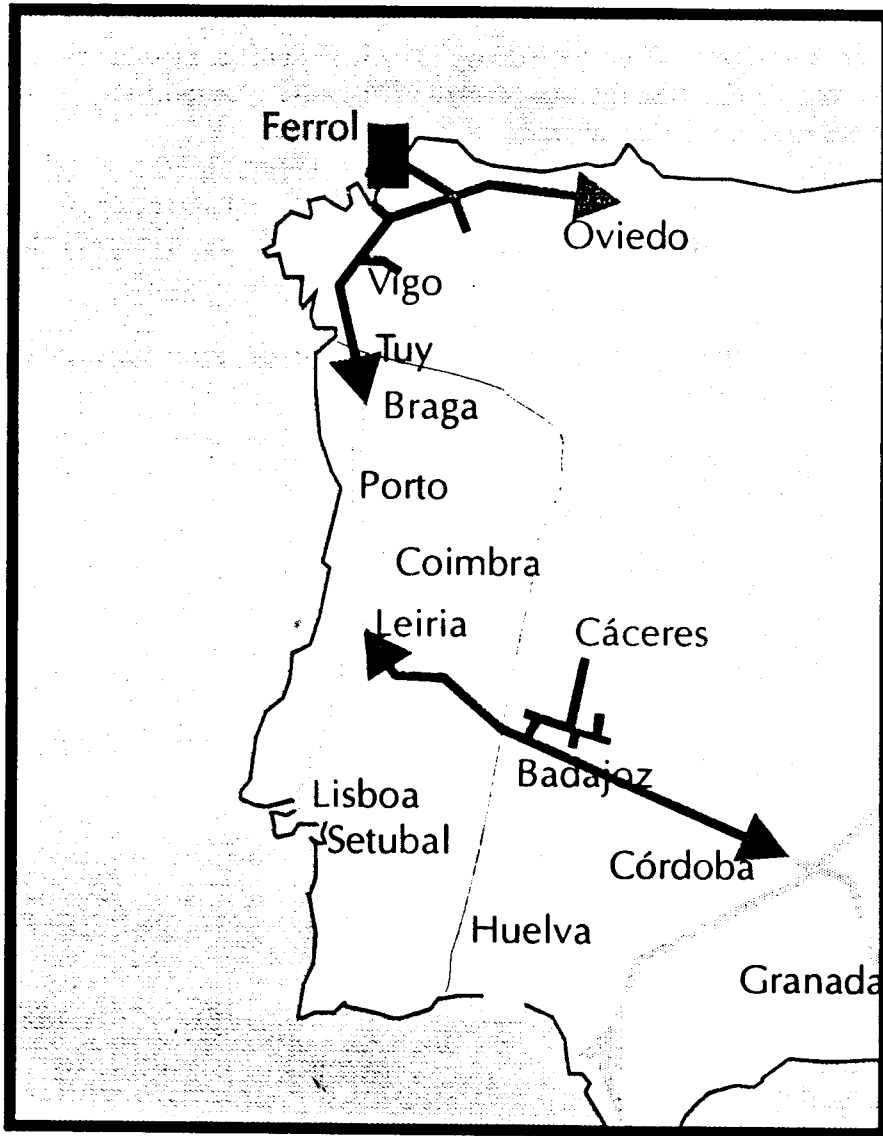
Indførelse af naturgas i Portugal (e5)

Naturgassens indførelse i Portugal betyder, at 80% af befolkningen og 85% af industrien kan benytte en ny energikilde, således at energiens afhængig af olie bliver mindre, og det vil få positive virkninger for miljøet, fordi energikilden er mindre forurenende.

Det drejer sig om anlæggelse af en gasledning (370 km) mellem Setubal og Braga med en kapacitet på 2,5 mia. m³/år. Naturgassen leveres af Algeriet gennem Maghreb-gasledningen, som er under anlæggelse.

Projektets omkostninger er på 440 mio. ECU, hvortil EFRU allerede har givet 82 mio. ECU i støtte. der kan eventuelt bevilges yderligere støtte over det nye INTERREG-program (1994-1999).

Der er allerede indgået forpligtelser for 1/3 af investeringerne. Projektets endelige færdiggørelse er fastsat til 1996.

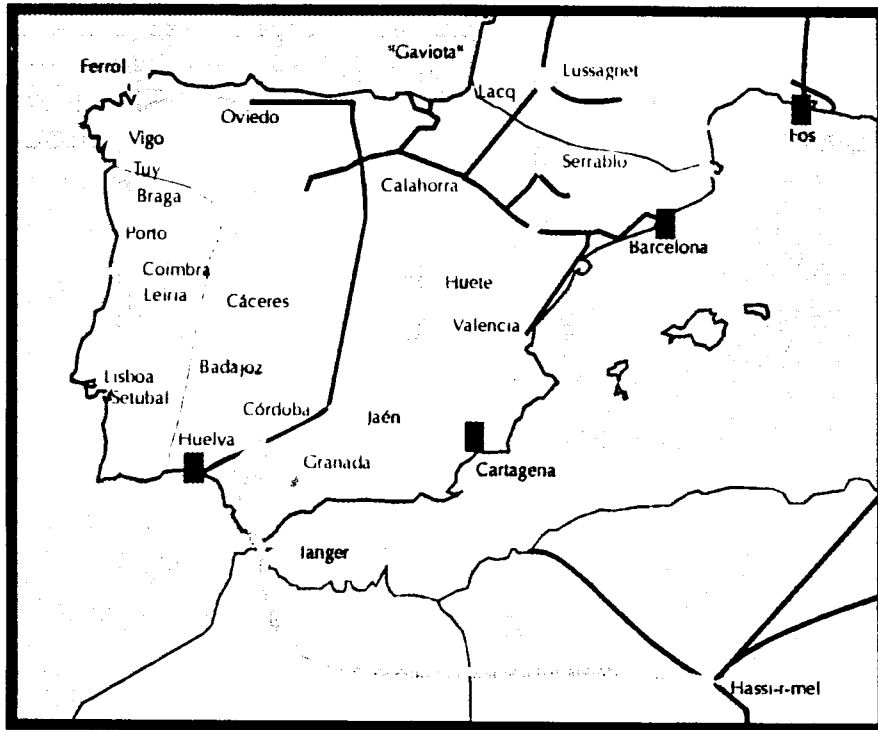


Gasprojekter

Sammenkobling af Spaniens og Portugals gasnet og indførelse af naturgas i de spanske regioner Galicien og Extremadura (f6)

Indførelsen af naturgas i Portugal er knyttet til en sammenkobling med Spanien, for at naturgassen kan transporteres fra Algeriet (sammenkobling mod syd) og eventuelt (forsyningsikkerhed) andre steder fra (sammenkobling mod nord). Gasledningens anlæggelse skaber samtidig mulighed for at indføre gas først i Extremadura og derpå, ved et senere projekt, i Galicien.

Sammenkoblingen mod syd går ud på, med omkostninger på ca. 300 mio. ECU, at anlægge en gasledning på 430 km mellem Cordoba (ES) og Leiria (PO). Hermed vil Extremadura for en yderligere omkostning på 37 mio. ECU kunne forsynes med naturgas. Sammenkoblingen fra Oviedo mod nord betyder, at det spanske gasnet, som allerede er forbundet med Frankrig, kan udvides til Galicien og Portugal. Omkostningerne er på ca. 460 mio. ECU.



Gasprojekter

Gasledning Algeriet - Marokko - Den Europæiske Union (h4)

Det drejer sig om anlæggelse af en ny gasledning, som skal levere naturgas fra Algeriet, først til Spanien og Portugal, senere til Frankrig og resten af Den Europæiske Union. Herved forøges transportkapaciteten, og transportmulighederne for naturgas spredes.

Gasledningen får en kapacitet på 18,5 mia. m³/år, og heraf går 8,5 mia. til fordobling af naturgasforbruget i Spanien og indførelse af naturgas i Portugal. Der bliver således 10 mia. til overs til nye markeder.

Omkostningerne i forbindelse med overførslen over Gibraltar-strædet (45 km) og anlæggelse af gasledningen Tarifa-Cordoba (ES) er på ca. 450 mio. ECU.

Der er allerede indgået forpligtelse for 1/3 af investeringerne, og arbejdets færdiggørelse er fastsat til slutningen af 1995.