



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.6.2003
KOM(2003) 376 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

om udvikling af et transportnet for Euro-Middelhavsområdet

INDHOLD

1.	Indledning	3
2.	Sigtet med denne meddelelse	4
I.	Den økonomiske og politiske dimension af Euro-Middelhavstransportnettet.....	5
A.	En økonomisk nødvendighed.....	5
B.	En politisk prioritet, der skal konkretiseres.....	6
II.	Virkeliggørelsen af Euro-Middelhavstransportnettet.....	8
A.	Planlægning af nettet og udpegning af de vigtigste infrastrukturprojekter.....	8
B.	Netfinansieringsproblematikken	11
C.	Integration af de fælles transportpolitiske målsætninger	13
	Konklusion	18
	BILAG 1.....	20
	BILAG 2.....	22

1. INDLEDNING

Mens Den Europæiske Union forbereder sig på optagelsen af 10 nye medlemsstater, har Europa-Kommissionen indledt en omfattende undersøgelse af fremtidens transeuropæiske transportnet. Denne undersøgelse, der blev foranlediget af gruppen af højtstående embedsmænd under ledelse af Karel Van Miert¹, skal mod slutningen af 2003 munde ud i et forslag til revision af Fællesskabets retningslinjer² for udvikling af det transeuropæiske transportnet inden for det udvidede EU's grænser. **I anden fase vil Kommissionen fremlægge en meddelelse med en samlet oversigt over de foreslåede indsatsområder med det formål at forbinde hovedfærdselsårene i det transeuropæiske transportnet og i EU's nabolande, navnlig Middelhavslandene.**

Den politiske vilje til at udvikle en særlig begunstiget samarbejdsrelation med Middelhavslandene er ikke af nyere dato. Det er til gengæld det specifikke spørgsmål om udvidelse af det transeuropæiske transportnet til disse lande. I modsætning til landene i Central- og Østeuropa, som i forbindelse med de paneuropæiske transportkonferencer på Kreta (1994) og i Helsingfors (1997) blev inddraget i overvejelserne om nettets udvidelse mod øst, har Middelhavslandene endnu ikke været genstand for sådanne drøftelser.

På topmødet i København den 12. og 13. december 2002 understregede Det Europæiske Råd behovet for at videreudvikle det grænseoverskridende og regionale samarbejde med nabolandene, navnlig landene syd for Middelhavet, og mellem disse lande indbyrdes "med henblik på til fulde at udvikle regionernes potentiale, bl.a. ved at forbedre transportinfrastrukturen, herunder de tilsvarende instrumenter". **På dette grundlag fostrede Kommissionen ideen om en ny ramme for forbindelserne mellem EU og nabolandene i øst og syd bygget på begrebet naboskab³. I denne ramme er der afsat god plads til udvikling af transport- og energiinfrastrukturene, som forbinder EU med nabolandene. På energiområdet har Kommissionen for nylig fremsat forslag til styrkelse af samarbejdsrelationerne og samkøringslinjerne med nabolandene⁴.**

Allerede i 1995 blev der i Barcelona-erklæringen sat fokus på forbindelsen mellem Middelhavsområdet's transportnet og det transeuropæiske transportnet og udviklingen af de indbyrdes forbindelser i syd. Den femte Euro-Middelhavskonference for udenrigsministre i Valencia den 22.-23. april 2002 og den handlingsplan, man her vedtog, var atter en bekræftelse af den høje prioritering, som udviklingen af transportnet og -infrastruktur i Middelhavsområdet, herunder især samkøringslinjerne, har fået.

Det bør også nævnes, at to af EU's 10 nye medlemsstater (Cypern og Malta) er Middelhavspartnere i Barcelona-erklæringens forstand, og at Tyrkiet - ligeledes Middelhavspartner - er kandidatland. **Den styrkelse af de politiske, økonomiske og sociale**

¹ Van Miert-gruppen, som skal afslutte sit arbejde ved udgangen af første halvår af 2003, har fået til hovedopgave at opstille en fortegnelse over de udvalgte projekter i forbindelse med de største transportkorridorer i den internationale godstrafik i den udvidede Union. Sammenkoblingen af nettene i de kommende medlemsstater med resten af EU's net (øst-vest-dimensionen) og nettene i de nye medlemsstater indbyrdes (nord-syd-dimensionen) er et af de centrale punkter på gruppens dagsorden.

² Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23.7.1996.

³ KOM(2003) 104 endelig, "Det bredere europæiske naboskab: en ny ramme for forbindelserne med vores naboer i øst og syd".

⁴ Meddelelse fra Kommissionen om energipolitikken og nabolandene, KOM(2003) 262 endelig af 13.5.2003.

bånd mellem landene nord og syd for Middelhavet, som udvidelsen og udbygningen af Euro-Middelhavspartnerskabet har affødt, gør det absolut nødvendigt tilsvarende at udvikle et transportnet for Euro-Middelhavsområdet såvel i syd-syd-dimensionen (mellem Middelhavspartnerne indbyrdes) som i nord-syd-dimensionen (samkøringslinjer med det transeuropæiske transportnet).

På baggrund af dels det uformelle møde mellem Euro-Middelhavsområdets udenrigsministre, som allerede er afholdt på Kreta (26.-27. maj), og hvor man på ny understregede nødvendigheden af at udvikle transportinfrastrukturen i Middelhavspartnerlandene, dels den sjette Euro-Middelhavskonference for udenrigsministre (Barcelona VI), som skal afvikles i Napoli (2.-3. december), giver dette års græske og italienske formandskab for EU således anledning til at igangsætte en specifik undersøgelse af transportnettet for Euro-Middelhavsområdet. Denne undersøgelse vil være et bidrag til drøftelserne om den eksterne dimension af det transeuropæiske transportnet.

2. SIGTET MED DENNE MEDDELELSE

Begrebet Euro-Middelhavstransportnettet har hidtil kun eksisteret i de politiske erklæringer.

Sigtet med nærværende meddelelse er derfor at give dette begreb indhold gennem en bedre definition af nettets fordele, ulemper og særtræk og gennem hensyntagen til de begrænsninger, der ligger i dets udvikling, af sikkerhedsmæssig eller finansiell art.

Ved at bygge videre på undersøgelsen ønsker Kommissionen at give en kraftig impuls til udviklingen af dette net og bevidstgøre alle de berørte aktører fra både den offentlige og den private sektor om behovet for aktiv støtte og øget samarbejde på området.

I første del af meddelelsen sættes der fokus på den økonomiske og politiske dimension af Euro-Middelhavstransportnettet (I), mens anden del indeholder en analyse af betingelser og målsætninger, som er afgørende for virkeliggørelsen af et sådant net (II).

* *

*

I. Den økonomiske og politiske dimension af Euro-Middelhavstransportnettet

A. EN ØKONOMISK NØDVENDIGHED

En række **nøgletal**⁵ (jf. ligeledes bilag 2: nøgletal for transportsektoren i Middelhavsområdet) illustrerer transportsektorens betydning for Middelhavspartnerne og relationer i Euro-Middelhavsområdet:

1. Samhandelen

⁵ Kilde: Eurostats brochure *Statistiques en Bref, Thème 7, 10/2002*, Le transport aérien dans les pays MED, 1998-2000 et 9/2002, Le transport maritime dans les pays MED, 2000. Disse publikationer er baseret på data fra Euro-Middelhavstransportnetprojektet. Alle data er tilgængelige i Eurostats New Cronos-database.

Hen ved 500 mio. tons varer er afsendt via Middelhavspartnerhavne i 2000 svarende til en stigning på 12,8 % i forhold til 1998. Mængden af transitvarer oversteg langt 11 mio. tons i hver af de 15 vigtigste havne (f.eks. Béthouia (Algeriet): 36,4 mio. tons, Izmit (Tyrkiet): 31,4 mio. tons og Alexandria (Egypten): 28,4 mio. tons). De tyrkiske havne repræsenterer med en transitmængde på ca. 150 mio. tons knap en tredjedel af den samlede søhandel i Middelhavspartnerlandene fulgt af Algeriet (100 mio.), Egypten (55 mio.) og Marokko (53 mio.). Disse mængder nærmer sig niveauet i visse EU-lande som Danmark, Finland og Portugal med henholdsvis 97 mio., 81 mio. og 56 mil. tons i 2000.

Parallelt hermed er Den Europæiske Union langt den vigtigste søhandelspartner for et stort antal Middelhavspartnere, navnlig i Maghreb, og søhandelen udgør størstedelen af samhandelen mellem landene nord og syd for Middelhavet. I 2000 blev ca. 146 mio. tons varer eksporteret eller importeret af EU ad søvejen til eller fra Middelhavspartnerne, hvilket svarer til næsten 74 % (i tons) af den totale samhandel.

2. Udviklingen i turismen

I Middelhavspartnerlandenes 54 vigtigste lufthavne (over 100 000 passagerer om året) kunne man i 2000 registrere i alt mere end 100 mio. passagerer (ankomster og afgang), hvilket var en stigning på 14 % siden 1998. En stor del af denne aktivitet skyldes turismen i de pågældende lande. Det kan i den forbindelse nævnes, at Atatürk Lufthavn i Istanbul (Tyrkiet) med 15 mio. passagerer i 2000 var langt den mest travle lufthavn i noget EU-kandidatland, og at lufthavne som Cairo og Tel Aviv har et årligt passagertal, der ligger højere end tallet i de vigtigste kandidatlande.

EU er langt den vigtigste luftfartspartner for størstedelen af Middelhavspartnerne. Selv i de lande, hvor EU ligger på andenpladsen efter Mellemøsten, er knap hver fjerde flypassager i lufthavnen unionsborger.

Udviklingen inden for krydstogter og færgetrafik betyder en del for øerne og visse Middelhavslande, men hovedparten af turisterne rejser fortsat med fly til Middelhavspartnerlandene. I perioden 1998-2000 var der en gennemsnitlig årlig stigning på 8,3 % i antallet af turister med Middelhavspartnerlande som rejsemål. I 1998 lå tallet på ca. 28,7 mio., mens det i 2000 var steget til over 33,6 mio. turister. På Malta og Cypern udgjorde andelen af turister fra EU hele 80 % af alle turister i 2000, og i fem af de øvrige Middelhavspartnerlande (Tunesien, Marokko, Egypten, Israel og Tyrkiet) lå tallet pænt over 40 %.

Passagerbefordring ad søvejen er primært en foreteelse i Egypten, Maghreb og Tyrkiet, selv om krydstogtsektoren vokser i hele Middelhavsområdet og er en vigtig økonomisk aktivitet for lande som Cypern og Malta, men også for andre turistdestinationer.

Siden 11. september 2001 har Middelhavspartnerernes turistsektor oplevet en mærkbar nedgang i aktiviteterne, navnlig Egypten, Israel, Jordan, Syrien og Tyrkiet. Nedgangen er især bekymrende, fordi turistsektoren yder et væsentligt bidrag til størstedelen af disse landes BNP og udgør en ikke ubetydelig kilde til valutaindtjening.

3. Den nødvendige genoprettelse af ligevægten i transportstrømmene

Hovedparten af de store internationale transportstrømme gennem EU er koncentreret om havnene ved Nordsøen. Denne polarisering medfører en samling af strømmene i et antal korridorer, der går nord-syd, hvilket øger overbelastningsproblemerne i EU's store

transitlande og samtidig marginaliserer en række isolerede randområder i det sydlige Europa. Hvis transportsektoren skal sikres en bæredygtig udvikling med en bedre geografisk fordeling af strømmene, skal det ske gennem udvikling af nye sydeuropæiske knudepunkter, der kan tiltrække skibsfart med stærkt vækstpotentiale fra Asien via Suez-kanalen. I den henseende er udviklingen af "motorveje til søs" en prioritet. Hvidbogen om den europæiske transportpolitik⁶ indeholder en understregning af den betydning, som oprettelsen af motorveje til søs har for aflastningen af landevejene og genoprettelsen af ligevægten i transportstrømme og transportformer.

B. EN POLITISK PRIORITET, DER SKAL KONKRETISERES

Behovet for ved hjælp af transportnet og et effektivt transportsystem at forbinde Den Europæiske Union med dens Middelhavspartnere er ikke en helt ny prioritet⁷, men den er blevet aktualiseret af den umiddelbart forestående udvidelse, udviklingen i Euro-Middelhavspartnerskabet og den undersøgelse, der er igangsat i EU om fremtidens transeuropæiske transportnet.

Middelhavspartnerne bør da også kunne drage nytte af den udvidede Union, mens Unionen på sin side har brug for et område med stabilitet og velstand⁸ langs sine sydlige og østlige grænser. Et moderne og effektivt transportnet er ikke alene en forudsætning for en velfungerende frihandelszone inden for Euro-Middelhavsområdet - og nettet skal etableres inden 2010 - men det er også en kraftig katalysator for regional og subregional integration mellem Middelhavspartnerne.

Middelhavsregionens investeringsbehov i denne sektor er massivt og vil fortsat have en tendens til kraftig vækst i de kommende årtier som følge af den demografiske udvikling, den øgede mobilitet og efterspørgslen efter transport, der genereres af den større samhandel i Euro-Middelhavsområdet og den økonomiske og sociale udvikling.

I øvrigt er der de senere år opstået **nye behov og begrænsninger**, som har en direkte indflydelse på transportsektoren omkring Middelhavet, hvad enten det drejer sig om udviklingen inden for **turisme**, hensyn til **sikkerhed** og **sikring** mod risici forbundet med søtransport af kulbrinter og international terrorisme eller Middelhavsområdets mere og mere betydningsfulde status som **transitområde**, navnlig i kraft af den øgede trafik fra Asien.

Med hensyn til den nyeste udvikling kan man ligeledes nævne **udviklingen i de internationale handelsforhandlinger, som går i retning af mere åbne transportmarkeder**. Alle de udviklede økonomier hviler på tætte, driftssikre og konkurrencedygtige transportnet til at sikre de internationale handelsforbindelser og dermed grundlaget for økonomisk vækst. I forbindelse med de multilaterale WTO-forhandlinger (GATT) kæmper EU aktivt for, at transportsektorens operatører kan få tilstrækkelig markedsadgang, og for, at brugerne af transporttjenesterne kan få et tilstrækkeligt udbud og udvalg mellem sektorens operatører. EU tilskynder endvidere sine handelspartnere til at forpligte sig til at åbne deres transportmarkeder i regionale og bilaterale sammenhænge. I

⁶ KOM(2001) 370 af 12.9.2001, "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg".

⁷ Jf. Barcelona-erklæringen og Kommissionens to meddelelser: "Styrkelse af Barcelona-processen", KOM(2000) 497 endelig, og "Udbygning af Euro-Middelhavssamarbejdet inden for transport og energi", KOM(2001) 126 endelig.

⁸ Etablering af et velstående område er slutmålet for den økonomiske og finansielle del af Barcelona-processen.

øvrigt kan nettene kræve tilsagn om markedsadgang, som ligger uden for de primære transportformers grundlæggende trafikrettigheder (f.eks. adgang til markedet for ground handling services i lufthavnene og åbning for konkurrence mellem containerterminalerne i havnene). EU vil fortsat lægge pres på de øvrige lande i WTO for at skabe åben adgang til markederne i transportsektoren og tilskynde Middelhavspartnerne til at deltage i disse forhandlinger.

Transportnettet langs det sydlige og østlige Middelhav er i øjeblikket sårbart på grund af en utilstrækkelig tæthed (især på land), mangel på trafikstyringsværktøjer og fortsat ikke helt åben adgang til transportmarkederne, men også på grund af **det svage subregionale samarbejde**, og det er en væsentlig hindring for investeringer og økonomisk og social udvikling i regionen, foruden at det kan hindre den kommende frihandelszone med EU i at blive velfungerende. **En udbygning af det subregionale samarbejde ville øjensynligt gøre det muligt at udnytte komplementariteterne og nedbryde barriererne mellem markederne for derved at lette etableringen og driften af Euro-Middelhavstransportnettet.**

Middelhavspartnerne forskellige situationer og regionens opdelte markeder er en væsentlig hindring for udviklingen af Euro-Middelhavstransportnettet. Men virkeliggørelsen af et sådant net ville imidlertid sætte kraftigt skub i syd-syd-integrationen, hvilket er en forudsætning for etableringen af et udvidet marked, som vil kunne tiltrække direkte investeringer. På nuværende tidspunkt udgør syd-syd-samhandelen trods en kraftig vækst de senere år højst 5 % af Middelhavspartnerne totale samhandel⁹. **Det er indlysende, at subregionalt samarbejde på et så vigtigt område som transportområdet, navnlig i Maghreb og Machrak, ville gøre det muligt at udnytte komplementariteterne bedre mellem disse subregioner, skabe stordriftsfordele og nedbryde barriererne mellem markederne for at opnå den kritiske masse, der er nødvendig for investeringslysten.** Den subregionale integration indebærer desuden den fordel, at der kan tages forskellige hensyn i forbindelse med regionaldelen af MEDA-programmet.

Der findes allerede en række organer (eller processer) for subregionalt samarbejde - f.eks. gruppen af transportministre i det vestlige Middelhavsområde (GTMO), Union du Maghreb Arabe (UMA) og Agadir-processen¹⁰ - som kan danne grundlag for udvikling af konkrete samarbejdsrelationer på transportområdet. **Kommissionen har til hensigt såvel politisk som finansielt at opmuntre og støtte disse grundlæggende initiativer til overordnet økonomisk udvikling af regionen.**

⁹ Kilde: Nedennævnte FEMISE-rapport.

¹⁰ UMA blev grundlagt i 1989 og er et overordnet subregionalt samarbejdsforum. Europa-Kommissionen opfordrer til, at samarbejdet styrkes, og at der under UMA indgås konkrete samarbejdsaftaler, navnlig på transport- og energiområdet (jf. Romano Prodis tale til Algeriets nationalforsamling og senat den 31. marts 2003).

Agadir-processen er Tunesiens, Marokkos, Egyptens og Jordans gensidige formelle løfte om at etablere et frihandelsområde mellem sig. Agadir-aftalen blev undertegnet den 11. januar 2003 i Amman af de pågældende landes handelsministre. Efterfølgende skal den ratificeres i de fire lande efter det enkelte lands egne procedurer.

I 1995 nedsattes GTMO med deltagelse af Algeriet, Spanien, Frankrig, Italien, Marokko, Portugal og Tunesien. GTMO er medlem af Euro-Middelhavsforummet for Transport og står bag en række nævneværdige fremskridt i det subregionale samarbejde om transport i det vestlige Middelhavsområde. I øjeblikket findes der ikke nogen tilsvarende struktur for det østlige Middelhavsområde.

II. Virkeliggørelsen af Euro-Middelhavstransportnettet

De økonomiske og politiske fakta understreger klart den prioritet, som udviklingen af Euro-Middelhavstransportnettet har fået. For at virkeliggøre nettet er det nødvendigt at lægge en plan herfor og udpege de vigtigste infrastrukturprojekter (II.A), finde de nødvendige finansielle midler til gennemførelsen (II.B) og integrere de fælles transportpolitiske målsætninger (II.C).

A. PLANLÆGNING AF NETTET OG UDPEGNING AF DE VIGTIGSTE INFRASTRUKTURPROJEKTER

Det primære sigte med dette projekt, som blev igangsat i forbindelse med Euro-Middelhavsforummet for Transport¹¹, vil være at fremme en overordnet og sammenhængende tilgang til nettets etablering og lette mobiliseringen af kapital hos private og offentlige investorer til de udvalgte projekter.

Processen med at planlægge nettet og udpege de vigtigste projekter er indledt under MEDA-programmet (jf. bilag 1) og vil allerede medio 2004 udmønte sig i en første skitse til nettet¹². Planlægningen af nettet forventes færdiggjort i 2006. For at give nettet den fornødne politiske berettigelse er det nødvendigt i god tid at få listen over udvalgte projekter stadfæstet af transportministrene i samtlige lande i Euro-Middelhavspartnerskabet. Under et af de kommende formandskaber bør der derfor arrangeres en Euro-Middelhavskonference for transportministre i lighed med den, der netop er blevet afholdt for energisektorens vedkommende under det græske formandskab (Athen den 21. maj 2003). Endelig vil Kommissionen drage konsekvensen af denne proces i forbindelse med en revision af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet¹³, som har til formål at sikre en bedre sammenkobling heraf med Middelhavspartnerens net, og af de finansielle instrumenter, som Kommissionen har til rådighed, herunder MEDA-programmet og de interregionale samarbejdsprogrammer kaldet INTERREG, hvori Middelhavspartnerne er inddraget¹⁴.

En metode, der har bevist sit værd, nemlig korridoranalysen

Med tanke på de budgetmæssige begrænsninger kræver virkeliggørelsen af Euro-Middelhavstransportnettet, at de tilgængelige finansielle midler koncentrerer om de infrastrukturprojekter, som virkelig har fået topprioritet. I denne forbindelse er det nødvendigt med en sammenhængende tilgang til den korridorvise planlægning af nettet, som kan lette prioriteringen af projekterne.

Den Europæiske Union har i så henseende en bred erfaring fra det transeuropæiske transportnet. Ved at tage hensyn til den særlige politiske, økonomiske og budgetmæssige tankegang i Middelhavspartnerlandene kan denne metode også anvendes på

¹¹ Euro-Middelhavsforummet for Transport blev oprettet i 1998 og er et referenceforum for udvikling af det regionale samarbejde i transportsektoren. Det arrangeres af Europa-Kommissionen, som varetager formandskabet, og består af højtstående embedsmænd fra transportsektoren i EU's medlemsstater og Middelhavspartnerne.

¹² Det skal ligeledes nævnes, at der som led i processen allerede i 2003 igangsættes to forundersøgelser (for hhv. Maghreb og Machrak) af de storstilede regionale infrastrukturprojekter, som Middelhavspartnerne er nået til enighed om.

¹³ Jf. ovennævnte beslutning nr. 1692/96/EF af 23.7.1996.

¹⁴ Programmer for 2000-2006: INTERREG III A Spanien/Marokko, III B MEDOC og ARCHIMED.

Middelhavsregionen. Som det var tilfældet med den proces, der for nylig er gennemført på Balkan¹⁵ og før da i kandidatlandene (TINA-undersøgelsen¹⁶, som skal danne grundlag for især Van Miert-gruppens forslag vedrørende det transeuropæiske transportnet i den udvidede Union), vil målsætningen være at gøre status over tilstanden i Middelhavsområdet transportinfrastruktur og på baggrund af den forudgående udpegning af korridorer at udvælge et antal transportinfrastrukturprojekter, som samtlige Euro-Middelhavspartnere kan anerkende som værende af væsentlig regional interesse

På baggrund af eksisterende overordnede¹⁷ undersøgelser eller forundersøgelser vedrørende bestemte projekter vil udpegningen og prioriteringen af projekterne derfor ske efter korridoranalysemetoden, som stod sin prøve i de central- og østeuropæiske lande efter konferencerne på Kreta og i Helsingfors. Analysen skal uddybe de planlagte arbejder i forbindelse med de fire paneuropæiske transportregioner (PETRA), som blev fastlagt på de nævnte konferencer.

Nedenstående multimodale korridorer¹⁸ kan nævnes som eksempler på korridorer, som fuldt udbyggede vil kunne fremme den regionale integration og sammenkoblingen mellem Middelhavspartners net og det transeuropæiske net:

Den multimodale transmoghreb-korridor, som omfatter en jernbanedel (transmoghreb-toget) og en vejdel (UMA-motorvejen), der forbinder de største byer i Marokko, Algeriet og Tunesien og giver mulighed for sø- og luftfartsforbindelser til de vigtigste økonomiske centre på Middelhavets nordkyst (Arc latin eller "latinbuen").

Den dobbelte korridor i det østlige Middelhavsområde, der følger den naturlige handelsvej mellem EU, Balkan og de østlige Middelhavslande. Denne korridor omfatter vej- og jernbanelinjer, som forbinder de vigtigste havne og lufthavne i regionen. Korridoren udgår fra Bulgarien og passerer gennem Tyrkiet for derefter at deles i to grene, hvoraf den ene følger kysten gennem Syrien, Libanon og Israel til Egypten, mens den anden går gennem den syriske og jordanske højslette.

På grund af de miljømæssige aspekters betydning vil Kommissionen i denne forbindelse sørge for, at gældende EU-lovgivning om miljøbeskyttelse bliver anvendt hensigtsmæssigt¹⁹.

Et net, der afspejler Middelhavsområdets særtræk, nemlig multimodalt med vægt på sø- og lufttransport.

¹⁵ Jf. Kommissionens strategidokument om transport- og energiinfrastrukturen i Sydøsteuropa, som blev stadfæstet på den regionale konference for Sydøsteuropa i Bukarest den 25.-26. oktober 2001. Det franske udviklingsagentur (AFD) gennemførte desuden en regional undersøgelse af transportinfrastrukturen (Transport Infrastructure Regional Study - TIRS), hvis resultat forelå i juni 2002. Undersøgelsen var rekvireret af Europa-Kommissionen, EIB og Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT). TIRS-undersøgelsen vil blive suppleret og udbygget i 2003 i form af en REBIS-undersøgelse (Regional Balkans Infrastructure Study).

¹⁶ Jf. TINA (Transport Infrastructure Network Assessment).

¹⁷ CORRIMED, INFRAMED og REDWEG (undersøgelser fra 1997 samfinansieret af Europa-Kommissionen).

¹⁸ Jf. tidligere nævnte CORRIMED-undersøgelse.

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter og Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle.

Udenrigshandelen mellem EU og Middelhavspartnerne foregår fortrinsvis via sø- og luftfart (jf. bilag 2).

I netplanlægningsprocessen vil der derfor blive fokuseret på sø- og lufttransportformerne på grund af deres centrale rolle i et transportsystem, der skal omslutte et lukket hav, og på forbindelserne hertil på land, som er afgørende for udviklingen af syd-syd-samhandelen. I dette perspektiv vil de **multimodale platforme** (forbindelsen mellem havne/lufthavne og opland) få meget stor betydning.

Short sea shipping har en særlig betydning i Middelhavsområdet på grund af strækningerne, og fordi der i visse tilfælde ikke findes farbare landeveje. Det kan her nævnes, at Middelhavspartnerne tæller ca. 58 store havne (med over 1 mio. tons transitgods om året).

Denne transportform var genstand for et uformelt møde i EU's transportministerråd den 31. maj og 1. juni 2002 i Gijón. På dette rådsmøde konstaterede ministrene, at der fandtes politisk vilje til at samarbejde om etablering af **motorveje til søs** i forbindelse med det transeuropæiske transportnet, men også på regionalt og tværnationalt plan om sammenkobling af medlemsstaternes korridorer og havne med naboernes. Med dette formål for øje lagde ministrene vægt på intermodaliteten i short sea shipping, navnlig sammenkobling og interoperabilitet mellem sø- og landtransportnettet (herunder landeveje, jernbaner og indre vandveje).

Det er klart, at Middelhavsområdet er privilegeret med hensyn til udvikling af motorveje til søs, som derfor vil blive et nøgleelement i Euro-Middelhavstransportnettet. Man kan f.eks. forestille sig, at der i forbindelse med revisionen af de fælles retningslinjer for det transeuropæiske transportnet, som blev indledt i Van Miert-gruppen, vil blive givet høj prioritet til adskillige motorveje til søs i Middelhavet, som kan forbinde Malta og Cypern med resten af EU og med kyststaterne på Middelhavets øst- og sydkyst. Ligeledes kan man forestille sig en motorvej til søs, som forbinder det nordlige Grækenland med det sydøstlige Tyrkiet og Mellemøsten og undervejs betjener havne i Balkan-regionen og på Cypern.

Ud over de nødvendige nationale foranstaltninger, som Middelhavspartnerne skal træffe for at fremme short sea shipping, har EU, især med MEDA-programmet, et stort ansvar for at tilskynde til udviklingen af denne transportform i Middelhavspartnerlandene. Man bør også understrege den mulighed, som Middelhavspartnerens erhvervsliv har for at deltage i pilotprojekter under det kommende Marco Polo-program²⁰.

For mere konkret at sætte skub i etableringen af disse motorveje til søs i Middelhavsområdet kunne man desuden forestille sig, at EU-medlemsstater og Middelhavspartnere gik sammen om at sende projekter med EU-støtte i udbud vedrørende udviklingen af nye sejlruoter mellem Unionen og dens naboer syd og øst for Middelhavet. I den forbindelse vil det formentlig være nødvendigt at fremme anvendelsen af skibe, som er specialbygget til short sea shipping og har det udstyr, der skal til for at håndtere forbindelsen med transportnettene på land. Den ekspertise, som er til rådighed på de europæiske eller andre værfter, kunne bidrage til at opfylde denne målsætning.

På **lufttransportområdet** bliver det ikke alene vigtigt at forbedre lufthavnskapaciteten, især i de sekundære lufthavne for at øge punkt-til-punkt-dækningen, der er vigtig for turismen, men

²⁰ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning, KOM(2002) 54. Det kommende Marco Polo-program skal virke fremmende for intermodale initiativer, navnlig hvor short sea shipping er involveret.

også at øge integrationen af lufttrafikstyringssystemerne af hensyn til målet om et fælles europæisk luftrum. En række Middelhavspartnere er allerede medlem af eller har en bilateral samarbejdsaftale med Eurocontrol, som har til formål at stimulere samarbejdet på interoperabilitetsområdet. Disse samordningsbestrebelse kan i øvrigt suppleres med en strategi for liberalisering af lufttransporten på regionalt plan, der eventuelt kan understøttes af, at disse lande efterspørger en "open skies"-aftale med EU.

Selv om der på **jernbanetransportområdet** stort set ikke eksisterer forbindelser mellem Middelhavspartnerne, bør der rettes særlig opmærksomhed mod udviklingen heraf i regionen for at befordre syd-syd-samhandelen og intermodaliteten og begrænse CO2-udslippene. Sådanne projekter kunne derfor realiseres i Maghreb og måske en dag også - når betingelserne for fred i Mellemøsten er til stede - i Machrak.

B. NETFINANSIERINGSPROBLEMATIKKEN

Den nyeste udvikling i Middelhavspartners investeringssituation er kendetegnet ved **stagnation og utilstrækkelige private investeringer** (knap 4,5 mia. EUR i perioden 1995-2000)²¹, og det er skadeligt for finansieringen af transportinfrastrukturen, hvad enten der er tale om renovering eller nybygning. Det er i så henseende klart, at åbningen af transportmarkederne og de reformforanstaltningerne vedrørende transportlettelse i det hele taget, naturligt vil have en gavnlig indvirkning på de private investeringer. Parallelt hermed vil **offentlig finansiering**, herunder de tilgængelige EU-midler og især EIB-midler, også i fremtiden spille en vigtig rolle på infrastrukturområdet i kraft af det massive investeringsbehov. Det skal derfor overvejes, hvordan disse finansielle kilder kan mobiliseres og kombineres bedst muligt. På dette væsentlige område har Kommissionen på EU-plan fremsat henstillinger om bl.a. at foretage en undersøgelse af de aktuelle måder at finansiere det transeuropæiske transportnet på og at fremme anvendelsen af offentlige-private partnerskaber²².

Undersøgelsen har en klar interesse for Euro-Middelhavssamarbejdet, navnlig for så vidt angår de kriterier, der skønnes at være afgørende for vellykkede offentlige-private partnerskaber. Blandt disse kriterier kan nævnes, at det er nødvendigt, at der findes:

- i) et klart defineret projekt, som modsvarer en prioritet, der er stadfæstet på højeste politiske plan,
- ii) en retfærdig risikofordeling mellem den private og den offentlige partner, bl.a. med hensyn til politiske og valutarelaterede risici,
- iii) en høj grad af åbenhed hos de offentlige myndigheder både i deres finansielle og politiske engagementer,
- iv) et veldefineret mandat til at realisere projektet, hvori der stilles krav om stabile betingelser for projektets gennemførelse og i omgivelserne over en længere periode, samt

²¹ Jf. FEMISE-rapporten over udviklingen i samhandels- og investeringsstrukturen mellem EU og Middelhavspartnerne, marts 2002.

²² Jf. Kommissionens meddelelse om "Udvikling af det transeuropæiske transportnet: Nyskabende finansieringsformer - Kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer", KOM(2003) 132 endelig af 23.4.2003.

v) en gennemsigtig retlig ramme og hensigtsmæssige tariferingspolitikker²³.

Det offentlig-private partnerskab er tilpasset finansiering af veje, motorveje, lufthavne og havne. I visse store komplekse projekter og i jernbaneprojekter kan disse partnerskaber kun tiltrække en begrænset del af den private kapital, men er dog stadig interessante. De sikrer faktisk en bedre udgifts- og risikostyring ved at forpligte den offentlige partner til mere åbenhed. Fordi det offentlig-private partnerskab næsten altid kræver en massiv tilførsel af offentlige midler i form af tilskud eller garantier, skal denne tilførsel sikres og optimeres. Det gælder både for Middelhavspartnerne, den internationale og EU's offentlige finansiering, navnlig MEDA-midlerne og EIB-låne, som i hver sin målestok er beregnet til at være katalysator for tilførslen af privat kapital.

Derfor har Europa-Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank indledt et snævert samarbejde om at sikre synergien mellem deres respektive indsats. Dette samarbejde er blevet yderligere udbygget med EIB's nylige etablering af **investeringsfaciliteten for investeringer og partnerskaber mellem EU og Middelhavsområdet (FEMIP)**. Beslutningen om faciliteten blev truffet af Det Europæiske Råd i Barcelona i marts 2002 og stadfæstet på Euro-Middelhavsministerkonferencen i Valencia. Den blev officielt åbnet den 18. oktober 2002 og vil give sig udslag i en gradvis stigning i EIB's investeringer i Middelhavspartnerlandene fra 1,4 til 2 mia. EUR om året indtil 2006. På baggrund af sin lange erfaring i Middelhavsområdet²⁴ har banken beregnet den nye facilitet til prioritering af investeringerne i den private sektor og i projekter af regional størrelsesorden, som skal realiseres i forbindelse med syd-syd-samarbejdet, navnlig transportforbindelsesprojekter. Kommissionen er medlem af facilitetens udvalg for samordning og økonomisk dialog, mens EIB er dybt involveret i arbejdet i Euro-Middelhavsforummet for Transport. Disse mekanismer skal sikre, at den bedst mulige kombination kan findes mellem de instrumenter, som henholdsvis Kommissionen (MEDA) og banken (lån/faciliteten) råder over. **Det er navnlig væsentligt, at der i de lån, som EIB yder, fuldt ud tages hensyn til de prioriteter, der er valgt for nettet. Det skal ligeledes nævnes vedrørende MEDA-midlerne, at det tilkommer det enkelte land at fastlægge et tilstrækkeligt prioriteringsniveau for transportområderne i den flerårige bilaterale programmering, der foregår i samråd med Kommissionen.**

Det er ønskeligt, at der foregår en sådan samordning både med medlemsstaterne og med de øvrige kapitalindskydere i regionen (bl.a. Verdensbanken og de regionale udviklingsbanker) i stil med de seneste års erfaringer med kandidatlandene og Balkan-regionen.

Ud over lejlighedsvis samordningsmekanismer er det nødvendigt med en bedre koordinering af de midler, der er til rådighed på Euro-Middelhavsplan, og det afføder spørgsmålet, om ikke det var hensigtsmæssigt at indføre et **velegnet organ, som fik til opgave at undersøge den tekniske og finansielle modenhed i de store infrastrukturprojekter, deres finansieringsstruktur og de planlagte foranstaltninger til fremme af det færdige net**. Hvis der fandtes et sådant organ, som Kommissionen beskriver i forbindelse med det transeuropæiske transportnet²⁵, kunne det sætte kraftigt skub i virkeliggørelsen af nettet.

²³ I sin meddelelse KOM(2003) 132 endelig foreslår Kommissionen at etablere juridiske og finansielle forvaltningsstrukturer over den europæiske selskabsretsmodel. Disse strukturer, som kunne konstrueres specifikt til hvert tværnationalt projekt, ville bidrage til åbenheden og samordningen og gøre det muligt at forenkle de administrative procedurer, nedbringe driftsudgifterne og skabe stordriftsfordele.

²⁴ Siden 1992 har EIB investeret lidt over 10 mia. EUR i Middelhavspartnerlandene, heraf mere end 6 mia. i infrastruktur for økonomisk udvikling, navnlig transport og energi.

²⁵ KOM(2003) 132, endelig udg.

I øvrigt vil Kommissionen i forbindelse med opfølgningen på sin nyligt offentliggjorte meddelelse, "Det bredere europæiske naboskab: en ny ramme for forbindelserne med vores naboer i øst og syd"²⁶ og i overensstemmelse med Rådets konklusioner om det udvidede Europa²⁷ fremlægge en meddelelse om et nyt **nærhedsinstrument**, som skal koncentreres om grænseoverskridende spørgsmål og fremme såvel det regionale og subregionale samarbejde som den bæredygtige udvikling. Dette nye instrument kunne bidrage til at fremme infrastrukturnettene, især transport- og energinettene, og det ville være en særlig relevant fremgangsmåde i forhold til landene syd for Middelhavet.

Når projektet er økonomisk bæredygtigt, står investorerne endelig ofte over for problemet med risikodækning, herunder **de ikke-kommercielle risici**. Den undersøgelse, som Kommissionen²⁸ har igangsat, om ydelse af EU-lånegarantier for at sikre dækning af sådanne risici i store infrastrukturprojekter inden for det transeuropæiske transportnet, kunne give anledning til lignende overvejelser på Euro-Middelhavsplan.

C. INTEGRATION AF DE FÆLLES TRANSPORTPOLITISKE MÅLSÆTNINGER

Den fysiske gennemførelse af Euro-Middelhavstransportnettet ville ikke være et mål i sig selv, og nettet ville ikke kunne finde sin egentlige berettigelse, hvis ikke der blev indarbejdet en række fælles transportpolitiske målsætninger undervejs.

Søfartssikkerhed: Forureningsulykker som med "Erika" og "Prestige" skal for enhver pris undgås i Middelhavet

Med hensyn til **søtransport af kulbrinter i Middelhavet** bør det nævnes, at samhandelen ad søvejen med olieprodukter og derivater mellem EU og de 12 Middelhavspartnere (import/eksport) i 2001 nåede ca. 63 mio. tons²⁹. Hvis man på et mere overordnet plan inddrog alle olieprodukter og derivater, som fragtes gennem Euro-Middelhavsområdet, ville man nå op på tallet 395 mio. tons fordelt på ca. 800 tankskibe³⁰, der ligger i fast rutefart i Middelhavet. Der er tale om en særlig tæt trafik i et område, der er uhyre skrøbeligt i miljømæssig henseende. Olietankeren Prestiges nylige forlis ud for den galiciske kyst kun knap tre år efter Erikas forlis nærer frygten for en lignende katastrofe i Middelhavet, hvor den ville få endnu værre følger.

Efter den seneste havforureningsulykke reagerede Europa-Kommissionen straks ved at foreslå³¹ en fremskyndelse af gennemførelsen af "Erika-pakkerne", som består af et antal supplerende initiativer især vedrørende de problemer, der hidrører fra søtransport af meget forurenende produkter som svær brændselsolie, og en indsats for bedre samordning i Den Internationale Søfartsorganisation. **Det er afgørende, at disse forslag udstrækkes til hele Euro-Middelhavsområdet, for at man i fuldt omfang kan drage konsekvensen af de seneste katastrofer. Det skal ske ved en tilnærmelse - og i sidste ende en harmonisering - af lovgivningen i de respektive Middelhavspartnerlande med EU's regelværk og den internationale lovgivning.**

²⁶ KOM(2003) 104 endelig af 11.3.2003.

²⁷ Jf. Rådets konklusioner af 16.6.2003.

²⁸ KOM(2003) 132, endelig udg.

²⁹ Eurostat. MEDSTAT-programmet.

³⁰ Undersøgelse foretaget af Beicip i forbindelse med MEDA-projektet om støtte til ad hoc-grupper under Euro-Middelhavsforummet for Energi.

³¹ Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet som følge af olietankeren Prestiges forlis, KOM(2002) 681 endelig af 3.12.2002.

På det bilaterale plan bør det overvåges, at søfartssikkerheden bliver gjort til genstand for en forstærket dialog i forbindelse med Euro-Middelhavsassocieringsaftalerne. Denne proces bør kunne fremmes ved at nedsætte underudvalg under associeringsrådene med ansvar for transport, energi og miljø.

På regionalt plan er det Euro-Middelhavsforummet for Transport, som er referencepunktet. Her drøfter og beslutter EU og Middelhavspartnerne i fællesskab principper og nærmere betingelser for samarbejdet på søfartssikkerhedsområdet i direkte forlængelse af Erika-pakkerne og Prestige-foranstaltningerne³². Denne proces, der blev indledt for to år siden, skal inden udgangen af 2003 munde ud i et nyt regionalt projekt under MEDA-programmet.

Dette regionalprojekt, der er under forberedelse, vil være koncentreret om de vigtigste foranstaltninger i Erika I og Erika II-pakkerne suppleret med Kommissionens seneste forslag, som gælder korrekt udøvelse af flagstatens beføjelser, opfølgning på klassifikationsselskabernes arbejde, opfølgning på og kontrol med trafikken (f.eks. VTMS for Middelhavet og havnestatskontrol), miljøbeskyttelse, uddannelse af søfartsmyndighedernes ansatte og de søfarende samt sikkerhed/sikring af skibe og havnefaciliteter i Middelhavsområdet. Et sådant projekt bør være koordineret med sektorens hovedaktører på internationalt og regionalt plan (IMO og REMPEC³³) og med de øvrige initiativer, der er taget i forbindelse med samarbejdet inden for retsvæsen, indvandring og toldvæsen. Man kunne ligeledes forestille sig, at de interesserede Middelhavspartnere på mellemlangt sigt blev associerede medlemmer af **Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur**, som Kommissionen for nylig har oprettet. Navnlig kunne agenturet hjælpe disse lande med at uddanne inspektører inden for søfartssikkerhedsområdet.

I øvrigt er det ønskeligt, at man i Euro-Middelhavsforummet for Transport tager hul på spørgsmålet om samordning og informationsudveksling mellem henholdsvis Middelhavs³⁴ og Paris-memorandummet om havnestatskontrol.

Endelig er det vigtigt, som det også for nylig blev understreget i ministererklæringen, som blev vedtaget af Euro-Middelhavsområdets energiministre på mødet i Athen den 21. maj 2003, at det på grund af Middelhavets særlige sårbarhed over for kulbrintetransport undersøges, om man kan aflaste denne trafik i Middelhavet ved at etablere olieledninger, hvis det skulle vise sig at være teknisk, økonomisk og miljømæssigt gennemførligt. I denne forbindelse anbefales det ligeledes at fremme dobbeltskrogsteknologien til transport af olie og olieprodukter.

Lufttransport - fremme af et Euro-Middelhavsluftrum

³² Jf. KOM(2002) 681 endelig. Disse forslag vedrører forbud mod transport af svær brændselolie i enkeltskrogede tankskibe, indførelse af strafferetlige sanktioner mod enhver, som ved grov uagtsomhed forårsager forurening til søs, etablering af et system til fællesskabsgodkendelse af beviser for erhvervskompetence, der er udstedt til søfolk uden for Den Europæiske Union, styrkelse af havnelodsernes indberetningssystem samt gennemførelse af forstærkede beskyttelsesforanstaltninger i kystfarvande, navnlig territorialfarvand og eksklusive økonomiske zoner.

³³ Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea eller "regionalcentret" med kontor på Malta.

³⁴ Memorandummet om havnestatskontrol for Middelhavet blev undertegnet i 1997 af samtlige Middelhavspartnere og har sekretariat i Casablanca. Maltas og Cyperns optagelse i EU vil øge synergien mellem Middelhavsmemorandummet og Paris-memorandummet med hensyn til at opnå et mere sikkert og rent Middelhav.

Den geografiske nærhed og passagertrafiktætheden mellem EU og Middelhavspartnerlandene, der hovedsagelig er forbundet med turisme og indvandrernes rejseaktivitet, rejser problemet med opdelingen af de europæiske og Middelhavsområdets forskellige luftrum og forskellene i de virkemåder og regler, der gælder for de enkelte. Derfor er det uundgåeligt, at Middelhavspartnerne lovgivning om lufttransport tilnærmes EU's regelværk ligesom på søtransportområdet.

I denne tilnærmelsesproces er fastlæggelsen af en stram lovgivning på luftfartssikkerhedsområdet et væsentligt skridt. Det er i den forbindelse vigtigt at understrege, at Den Europæiske Union netop har fået **et europæisk luftfartssikkerhedsagentur**, som man kunne forestille sig, at de interesserede Middelhavspartnere kunne deltage i, lige som det er tilfældet på søfartsområdet.

Med hensyn til reglerne for markedsadgang har et antal Middelhavspartnere meddelt Kommissionen deres ønske om at indgå en "open skies"-aftale med EU om gensidig åbning af markederne. Således har Marokko udtrykt interesse for en sådan aftale allerede i 1998 og for nylig også Libanon. Siden EF-Domstolens afgørelse den 5. november 2002 (i de såkaldte "open skies"-sager), er situationen blevet afklaret og EU's beføjelser til at indgå sådanne aftaler med tredjelande anerkendt. Allerede i november 2002 vedtog Kommissionen en meddelelse, hvori den drager konsekvensen af Domstolens afgørelse for EU's internationale relationer. Denne meddelelse blev den 26. februar 2003 fulgt op af et forslag til et sæt foranstaltninger, som skulle danne en retlig ramme om alle bilaterale forbindelser mellem Den Europæiske Union og resten af verden inden for lufttransport³⁵. Under disse omstændigheder må det forventes, at Kommissionen anmoder Ministerrådet om et forhandlingsmandat til indgåelse af aftaler med Middelhavspartnerne om gensidig adgang til lufttransportmarkedet. Kommissionen går i princippet ind for dette perspektiv og har allerede indledt sonderende drøftelser med Marokko herom. Selv om den bilaterale tilgang i første omfang ikke kan undgås, ønsker Kommissionen alligevel på sigt en regional eller subregional tilgang, som kan garantere sammenhængen i engagementerne på området og fremme et reelt Euro-Middelhavsluftrum.

Med hensyn til lufttrafikstyring (ATM) har EU for nylig forpligtet sig til at virkeliggøre **det fælles europæiske luftrum**. Målet er en integreret og fælles styring af luftrummet på grundlag af en harmoniseret lovgivningsramme, som skulle kunne træde i kraft mod slutningen af 2004. **Det er klart, at indførelsen af det fælles europæiske luftrum skal ske i samarbejde med Middelhavspartnerne.**

Maritim sikring og luftfartssikkerhed - fremme af fælles og juridisk bindende regler med henblik på bekæmpelse af international terrorisme

Omend sikringsforanstaltninger inden for sø- og luftfart altid har haft EU's bevågenhed, har emnet fået en ny dimension efter 11. september 2001, hvor omfanget af international terrorisme viste sig at være større end nogensinde. Ethvert fly eller fartøj kan forsætligt anvendes som et våben i sig selv eller til fremføring af masseødelæggelsesvåben. Derfor blev der efter attentaterne den 11. september truffet beslutning om at indføre en fælles sikringspolitik på grundlag af EU's juridiske instrumenter og samarbejdsmechanismer.

³⁵ Meddelelse fra Kommissionen om følgerne for den europæiske luftfartspolitik af Domstolens domme af 5. november 2002, KOM(2002) 649 endelig, Meddelelse fra Kommissionen om forbindelserne mellem Fællesskabet og tredjelande inden for luftfart, KOM(2003) 94 endelig, Kommissionens erklæring om forbindelserne mellem Fællesskabet, medlemsstaterne og tredjelande inden for luftfart, EUT C 69 af 22.3.2003, s. 3.

På luftfartsområdet blev der for nylig vedtaget en EU-forordning om sikkerhed inden for civil luftfart, hvori der er fastlagt minimumskriterier, der skal opfyldes, nationale sikkerhedsprogrammer og indførelse af inspektionsordninger under Kommissionens tilsyn³⁶. Det ville være hensigtsmæssigt, om Middelhavspartnerne tilpassede sig disse foranstaltninger og udformede inspektionsordninger af samme type i samråd med Kommissionen.

På søfartsområdet har Kommissionen netop vedtaget en meddelelse og et forslag til forordning om tvungen håndhævelse i hele EU af IMO's højeste maritime sikringsniveau for søtransport, der finder anvendelse på godstransport ad søvejen og de tilhørende havnefaciliteter. Forordningsforslaget rækker ud over IMO's foranstaltninger³⁷, og Kommissionen vil i løbet af kort tid fremlægge forslag til et direktiv om supplerende foranstaltninger i EU's havne.

Såvel på søen som i luften har det stor betydning, at Middelhavspartnerne bidrager til øget sikkerhed på internationalt plan ved at indarbejde regler på lignende niveau i deres nationale lovgivning og ved at sikre sig effektive midler til at kontrollere overholdelsen heraf. Parallelt hermed bør Kommissionen i samarbejde med de kompetente organisationer på internationalt plan sørge for, at de centrale sikkerhedskrav opfyldes i tredjelandene, navnlig nabolandene i Middelhavsområdet. **EU har stor erfaring og kan derfor befordre denne proces, navnlig gennem de nationale handlingsplaner, som nævnes i meddelelsen "Det bredere europæiske naboskab: en ny ramme for forbindelserne med vores naboer i øst og syd", og ved at fokusere på erfaringsudveksling og støtte uddannelse og teknisk bistand til fordel for Middelhavspartnerne. Til det formål kunne EU med støtte fra sø- og luftfartssikkerhedsagenturerne medvirke til etablering af et Euro-Middelhavsinstitut for sikkerhed og sikring i et af Middelhavspartnerlandene.**

GALILEO - det europæiske satellitnavigationssystem til rådighed for et mere sikkert og bedre beskyttet Middelhav

Det er vigtigt at understrege den direkte og konkrete rolle, som det europæiske satellitnavigationssystem kan spille for sø- og luftfartssikkerheden i Euro-Middelhavsområdet. GALILEO rummer nemlig anvendelsesmuligheder for skibs- og flysikkerheden og passagerernes sikkerhed samt sikkerheden i havne og lufthavne, men også for overvågning af gods og tankskibe.

GALILEO har siden begyndelsen af 2001 været under udvikling og bliver fuldt operationelt fra 2008. Det er imidlertid afgørende allerede nu at prøve at inddrage Middelhavspartnerlandene og deres virksomheder i det store industrielle projekt, som GALILEO er, og at bevidstgøre brugerne i disse lande om systemets anvendelsesmuligheder.

³⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1).

³⁷ Jf. KOM(2003) 229. I medfør af forordningen skal anvendelsen af disse foranstaltninger også omfatte passagerskibe, der sejler i indenrigsfart, der skal udpeges en national myndighed med ansvar for sikring af skibe og havnefaciliteter, og der skal indføres en inspektionsprocedure overvåget af Kommissionen vedrørende gennemførelsen af disse foranstaltninger. I øvrigt skal bestemmelserne om sikringsvurdering, udarbejdelse af sikringsplaner og udpegning af rederiets og skibets sikringsofficerer også gælde øvrige skibe i indenrigsfart.

Med hensyn til mobilisering af Middelhavspartnerernes virksomheder er det vigtigt at erindre om, at fællesforetagendet GALILEO er åben for deltagelse af såvel offentlige som private virksomheder fra tredjelande mod tegning af andele i fællesforetagendets kapital³⁸.

I øvrigt skal Euro-Middelhavssamarbejdet på dette område ligeledes tage sigte på aspekter af internationalt samarbejde (frekvenstildeling), uddannelse, demonstration af fremtidige anvendelsesmuligheder og systemernes interoperabilitet (told, redningsaktioner osv.). Et sådant samarbejde har udviklet sig i løbet af de sidste knap to år i forbindelse med Euro-Middelhavsforummet for Transport og arbejdsgruppen herunder om satellitnavigation (jf. bilag 1). Det vil udmønte sig mod slutningen af 2003 i et nyt regionalt MEDA-projekt og oprettelsen i samme forbindelse af et center for uddannelse og demonstration i et af Middelhavspartnerlandene.

* *

*

KONKLUSION

Som hidtil vil Middelhavet også i fremtiden have tendens til at være et knudepunkt for transport og samhandel. Derfor skal Euro-Middelhavsområdets politiske og økonomiske aktører opfordres til at gøre en indsats for etableringen af Euro-Middelhavstransportnettet, som bliver **en stærk integrations- og stabilitetsvektor for forholdet mellem den nordlige og sydlige del af Middelhavsområdet.**

Til det formål bør Euro-Middelhavssamarbejdet koncentrerer om følgende indsatsområder:

Infrastruktur

Tilskynde til og støtte det subregionale samarbejde på transportområdet gennem en differentieret fremgangsmåde og sagkyndig bistand, navnlig inden for MEDA-programmet og INTERREG-programmerne, der involverer Middelhavspartnerne.

Igangsætte en proces med planlægning af nettet og identificering af de vigtigste infrastrukturprojekter på regionalt plan og indhente Euro-Middelhavstransportministrenes samtykke vedrørende projektprioriteringen.

Lette finansieringen af nettet ved at fremme informationsudveksling og videnoverførsel inden for offentlige-private partnerskaber og tarifiering.

Samordne de tilgængelige finansielle midler bedre, navnlig gennem en mulig oprettelse af et velegnet organ, som skal undersøge den tekniske og finansielle modenhed i de store infrastrukturprojekter, deres finansieringsstruktur og de planlagte foranstaltninger til fremme af det færdige net.

Igangsætte en tilbundsående undersøgelse i samarbejde med samtlige investorer i regionen af problemet med dækning af ikke-kommercielle risici ved de store infrastrukturprojekter, som er udvalgt i forbindelse med Euro-Middelhavstransportnettet.

³⁸ Jf. artikel 5 i forordning (EF) nr. 876/2002 om oprettelse af fællesforetagendet GALILEO. Jf. ligeledes vedtægterne for fællesforetagendet Galileo (bilag til forordningen), artikel 1, stk. 3, litra b), andet led, ifølge hvilket "enhver virksomhed" kan blive medlem af fællesforetagendet.

Øget sikkerhed

Fremme harmoniseringen på såvel bilateralt som regionalt plan af Middelhavspartners lovgivning med EU's regelværk og den internationale lovgivning inden for søfartssikkerhed.

Tilskynde til og støtte harmonisering af Middelhavspartners lovgivning med EU's regelværk på lufttransportområdet, navnlig med hensyn til sikkerhedsforskrifter, markedsadgang (indgåelse af "open skies"-aftaler) og styring af luftrummet (det fælles europæiske luftrum). Denne indsats for lovgivningsmæssig harmonisering og konvergens bør videreføres i forbindelse med de nationale handlingsplaner, der er fastlagt i meddelelsen "Det bredere europæiske naboskab: en ny ramme for forbindelserne med vores naboer i øst og syd".

Fremme Middelhavspartners vedtagelse af internationale sø- og luftfartssikkerhedsregler og deres etablering af effektive mekanismer til at kontrollere overholdelsen heraf.

Oprette et Euro-Middelhavsinstitut for sikkerhed og sikring i et af Middelhavspartnerlandene alt efter de til rådighed stående midler under MEDA-programmet og de forventede bidrag fra Euro-Middelhavspartnerne.

Fremme inddragelsen af Middelhavspartnerne og deres virksomheder i GALILEO ved at give dem mulighed for at deltage i fællesforetagendet og bevidstgøre brugerne i disse lande om systemets anvendelsesmuligheder ved i forbindelse med MEDA-programmet og under medvirken af de interesserede Middelhavspartnere at oprette et GALILEO-center for uddannelse og demonstration i et af Middelhavspartnerlandene.

Tilgodese Middelhavspartners deltagelse i de udvalgte forskningstemaer under det sjette rammeprogram for forskning, teknologisk udvikling og demonstration, navnlig "Luftfart og rumfart" og "Bæredygtig overfladetransport", for at bidrage til forbedringen af sikkerhed og sikring i Euro-Middelhavstransportnettet.

Bilagsfortegnelse:

BILAG 1: Liste over MEDA-aktiviteter og -projekter under udvikling eller i drift på transportområdet.

BILAG 2: Nøgletal for transportsektoren i Middelhavet.

BILAG 1

Liste over MEDA-aktiviteter og -projekter under udvikling eller i drift på transportområdet

I forbindelse med Euro-Middelhavsforummet for Transport blev der nedsat tre arbejdsgrupper, som holdt møder gennem hele 2001 og første halvdel af 2002. Grupperne modsvarer de prioriteter, der blev fastlagt på det andet forum (Bruxelles november 2000), og dækker dermed følgende områder: "Net og infrastruktur", "Søtransport" og "Satellitnavigation".

Drøftelserne i "Net og infrastruktur"-gruppen er led i transportnetprojektet for Euro-Middelhavsområdet (jf. nedenfor), som omfatter en vigtig infrastrukturel del. Gruppen, hvis formandskab er delt mellem Europa-Kommissionen og EIB, drøfter spørgsmål i tilknytning til udviklingen af Euro-Middelhavstransportnettet og finansieringen af infrastrukturene.

Arbejdsgrupperne "Søtransport" og "Satellitnavigation" bidrager til processen med at udpege to nye regionale projekter under MEDA-programmet, hvoraf det ene gælder søfartssikkerhed (SAFEMED) og det andet anvendelsesmulighederne for EGNOS og GALILEO i Middelhavsområdet (GNSS-projektet i Euro-Middelhavsområdet). Hovedlinjerne i disse kommende projekter blev godkendt på det tredje Euro-Middelhavsforum for Transport (Bruxelles juli 2002).

På det tredje Euro-Middelhavsforum for Transport blev det besluttet at forlænge aktiviteterne i de tre grupper og godkende nedsættelsen af endnu en arbejdsgruppe, nemlig om lufttransport.

Projektpakke med regionale MEDA-projekter vedrørende uddannelse inden for søfartssikkerhed: Der er tale om fire projekter, der blev igangsat i anden halvdel af 2001. Projekterne styres af Den Internationale Søfartsorganisation og består i en række uddannelsesinitiativer om forskellige aspekter af søfartssikkerhed (ISM-koden, STCW-konventionen, flagstatspolitik, modtagefaciliteter i havne m.v.).

Transportnetprojektet for Euro-Middelhavsområdet: Dette projekt blev igangsat i januar 2003 og modtager MEDA-midler i størrelsesordenen 20 mio. EUR over fire år. Det sigter mod at forbedre transportsystemets drift og effektivitet i Middelhavsområdet og er koncentreret om to væsentlige og komplementære aspekter, nemlig henholdsvis støtte til reformen af Middelhavspartnernes transportsektor og fremme af et regionalt transportinfrastrukturnet.

Projektets infrastrukturel del er direkte knyttet til udviklingen af Euro-Middelhavstransportnettet og består primært af:

- 1) definitionen af et operationelt koncept for transportinfrastrukturnettet i Middelhavsområdet,
- 2) en netplanlægningsproces i lighed med den, der blev gennemført i kandidatlandene (TINA) og på Balkan (strategidokument om transport- og energiinfrastrukturene i Sydøsteuropa),
- 3) finansiering af forundersøgelserne til et antal udvalgte projekter samt
- 4) institutionel støtte til forberedelse og iværksættelse af infrastrukturprojekter samt til forvaltningen af selve infrastrukturene.

Euro-Middelhavstransportnetprojektet: Dette projekt er led i MEDSTAT-programmet, som er det første MEDA-program for regionalt samarbejde på statistikområdet. I perioden 1997-2003 udmøntede projektet sig i et netværk af nationale statistikkontorer og andre transportansvarlige myndigheder, som arbejdede sammen om at frembringe relevante statistiske oplysninger til udviklingen af transportformerne i Euro-Middelhavsområdet, især sø- og lufttransport. De data, der blev indsamlet i denne periode, blev formidlet gennem Eurostat. Projektet fortsætter fra 2003 i forbindelse med MEDSTAT II-programmet med henblik på at videreføre institutionsopbygningsprocessen på statistikområdet og udvide aktivitetsområdet til også at omfatte vejtransport og indikatorer for tjenesteydelsesternes resultater og kvalitet.

Der er desuden igangsat tre forskningsprojekter om transport i Middelhavsområdet (INCO-MED) i 2003 under det femte rammeprogram. Disse tre projekter har til formål at bidrage til identificeringen af en metode og en række kriterier for udvælgelsen af et regionalt transportinfrastrukturnet i Middelhavsområdet. De supplerer dermed førnævnte transportnetprojekt for Euro-Middelhavsområdet.

Endelig er der flere bilaterale MEDA-projekter under forberedelse i transportsektoren, f.eks. i Marokko (strukturelt tilpasningsprogram i transportsektoren) og Tunesien (havnereformprojekt). Man kunne ligeledes for Marokkos vedkommende nævne projektet om ringvejen langs Middelhavet, hvoraf en strækning finansieres under MEDA-programmet (ca. 90 mio. EUR, udbuddet ikke afgjort).

BILAG 2

Nøgletal for transportsektoren i Middelhavet

Tabel 1 - Samlet godstransport ad søvejen via de største Middelhavshavne (1000 tons)					
	1998	1999	2000	Ændring 1998-2000 (%)	Gennemsnitlig årlig vækst (%)
Algeriet (DZ)	91.432	94.474	100.301	9,70	4,74
Marokko (MA)	48.212	52.872	53.444	10,85	5,29
Tunesien (TN)	23.567	25.331	26.104	10,77	5,24
Egypten (EG) (1)	49.408	54.110	54.777	10,87	5,29
Jordan (JO) (2)	12.487	12.835	12.358	-1,03	-0,52
Libanon (LB)	6.216	6.248	5.547	-10,78	-5,54
Syrien (SY)	27.622	28.846	28.959	4,84	2,39
Israel (IL)	40.759	41.866	43.062	5,65	2,79
Cypern (CY)	6.443	7.037	7.281	13,00	6,30
Malta (MT)	4.223	4.299	5.711	35,22	16,28
Tyrkiet (TR) (3)	121.160	128.938	149.029	23,00	10,91
MID i alt	431.529	456.857	486.572	12,76	6,19
(1) Medmindre andet er angivet, er data for Egypten i denne og andre tabeller opgivet af EMDB, og containernes tara er inklusive.					
(2) Vægten af tomme containere medregnes ikke.					
(3) Medmindre andet er angivet, er transittrafikken ikke indregnet i dataene for Tyrkiet.					

Tabel 2 Middelhavspartnerne og EU's 15 største havne med hensyn til samlet vægt af det håndterede gods i 2000				
Nr.	Middelhavs-havne	1000 tons	EU-havne	1000 tons
1	Bethiouia / DZ	36.371	Rotterdam / NL	302.485
2	Izmit / TR	31.419	Antwerpen / B	115.988
3	Alexandria (inkl. Dekhelia) / EG	28.404	Marseille / FR	91.279
4	Skikda / DZ	24.715	Hamburg / D	76.950
5	Aliaga / TR	24.598	Le Havre / FR	63.883
6	Casablanca / MA	19.773	Grimsby & Immingham / UK	52.501
7	Haifa / IL	18.534	Tees & Hartlepool / UK	51.472
8	Istanbul / TR	17.469	London / UK	47.892
9	Banias / SY	16.865	Dunkerque / FR	44.318
10	Ashdod / IL	15.758	Trieste / IT	44.015
11	Damietta / EG	13.004	Genova / IT	43.797
12	Mersin / TR	12.842	Wilhelmshaven / D	43.402
13	Aqaba / JO	12.358	Amsterdam / NL	42.044
14	Arzew /DZ	12.176	Forth / UK	41.143
15	Iskenderun, Hatay / TR	11.820	Bremen/Bremer-haven / D	39.224

Tabel 3														Transport af passagerer og gods gennem de største lufthavne i Middelhavspartnerlandene, 1998-2000
Land	Antal passagerer						Tons fragt og post			Kommercielle transporter med fly (starter og landinger)			Gennemsnitligt antal rejsende pr. flyvning*, 2000	
	Ankomster og afgang (A+A)				Direkte transit		1998	2000		Gennemsnitlig årlig vækstrate	1998	1999		2000
1998	1999	2000	Gennemsnitlig årlig vækstrate	1 2000	% direkte transit A+A, 2000	1998		2000	2000				1998	
Algeriet (DZ)	5.619.628	5.438.625	5.946.647	2,87	66.583	1,12	23.980	24.148	21.788	-4,68	70.324	77.029	98.255	61,88
Marokko (MA)	5.965.423	6.602.476	6.935.814	7,83	133.351	1,92	30.934	27.435	27.835	-5,14	88.231	89.470	97.376	73,97
Tunesien (TN)	8.653.578	9.132.645	9.511.308	4,84	135.052	1,42	49.171	52.310	51.522	2,36	86.121	#####	91.035	104,48
Egypten (EG)	#####	16.236.094	18.892.479	28,01	580.735	3,07	#####	162.566	188.782	12,05	#####	#####	#####	107,18
Jordan (JO) (2)	2.081.514	2.415.065	2.561.796	10,94	23.742	0,93	85.990	77.453	85.620	-0,22	26.133	30.660	:	80,32
Libanon (LB)	1.995.911	2.110.656	2.244.788	6,05	98.599	4,39	54.300	52.439	59.243	4,45	25.010	27.878	29.707	82,20
Syrien (SY)	1.827.344	1.907.495	1.928.560	2,73	116.556	6,04	30.491	30.721	30.745	0,42	26.642	28.561	31.553	68,51
Israel (IL) (3)	9.507.700	9.862.834	9.607.900	0,53	:	:	#####	303.052	342.799	9,50	27.987	30.933	33.369	287,93
Palæstinensiske territorium (PS)(4)	2.281	79.328	88.009	10,94	-	-	-	104	245	135,49	:	2.028	2.128	41,36
Cypern (CY)	5.091.940	5.543.794	6.117.768	9,61	221.663	3,62	35.614	32.986	33.473	-3,05	47.174	45.559	48.705	134,71
Malta (MT)	2.743.234	2.882.351	2.912.746	3,04	38.293	1,31	11.989	12.489	13.699	6,89	26.530	27.945	29.186	102,42

Tyrkiet (TR)	#####	29.264.928	34.322.256	0,86	#####	4,63	#####	235.068	276.166	16,84	#####	#####	#####	117,81
MID	#####	91.476.291	#####	6,71	#####	2,97	#####	#####	#####	8,53	#####	#####	#####	107,36
EU	#####	#####	#####	8,31%										
(1) Foreløbige tal for 2000														
(2) Gennemsnitlige antal passagerer pr. flyvning beregnet på basis af 1999-tal, men under hensyntagen til den direkte transit i 2000.														
(3) 2000-tallene for Israel refererer udelukkende til international trafik.														
(4) Gazas internationale lufthavn blev indviet i november 1998. Den årlige gennemsnitlige vækstrate er kun beregnet for 1999-2000.														
* Det gennemsnitlige antal passagerer pr. flyvning er beregnet ved at dividere det samlede antal passagerer (herunder passagerer i direkte transit) med antallet af flyvninger.														

Tabel 4 Middelhavspartnernes, EU's og EFTA-landenes 15 vigtigste lufthavne med hensyn til passagerbefordring i 2000						
Nr.	Middelhavslufthavne	Antal passagerer (ankomster + afgang)	EU- og EFTA-lufthavne	Antal passagerer (ankomster + afgang)		
1	ISTANBUL/ATATURK (TR)	14.647.810		LONDON HEATHROW (UK)	56.885.371	
2	TEL-AVIV/D. BEN GURION (IL)			AIRPORT SYSTEM PARIS (FR)	49.078.124	
3	CAIRO/INTL (EG)	8.640.909		FRANKFURT MAIN (D)	40.281.807	
4	ANTALYA (TR)	7.456.658		AMSTERDAM SCHIPHOL (NL)	39.099.046	
5	LARNACA (CY)	4.738.575		LONDON GATWICK (UK)	29.040.267	
6	ANKARA/ESEBBOGA (TR)	4.027.928		BRUXELLES NATIONAL (B)	21.586.961	
7	MONASTIR/HABIB BOURGIBA (TN)	3.916.988		ZURICH (CH)	21.192.341	
8	CASABLANCA/MOHAMED V (MA)	3.511.130		MADRID BARAJAS (ES)	16.086.783	
9	TUNIS/CARTHAGE (TN)	3.375.701		MANCHESTER (UK)	15.459.702	
10	MALTA/LUQA (MT)	2.912.746		MILANO MALPENSA (IT)	15.014.164	
11	ALGER/HOUARI BOUMEDIENE (DZ)	2.777.108		MUNCHEN (DE)	14.600.358	
12	HURGHADA (EG)	2.641.745		PALMA DE MALLORCA (ES)	14.450.822	
13	IZMIR/ADNAN MENDERES (TR)	2.507.389		ROMA FIUMICINO (IT)	13.387.428	
14	AMMAN/QUEEN ALIA (JO)	2.386.514		DUBLIN (EI)	12.995.880	
15	BEIRUT/INTL (LB)	2.244.788		DÜSSELDORF (D)	11.993.774	

Tabel 5								
EU's import/eksport i 2001 fra/til de 12 Middelhavspartnerlande (MID12) af olieprodukter i tons pr. transportform								
EU's transportstatistiske varenomenklatur NST/R, kapitel 3, olieprodukter								
KLARERER	EU15							
PARTNER	MID12							
INDIKATORER	MÆNGDER I TONS							
VARESTRØM	1:IMPORT				2:EKSPORT			
TRANSPORT-FORM / PRODUKT	31:RÅOLIE	32:AFLEDTE ENERGI-PRODUKTER	33:ENERGETISKE CARBONHYDRIDER, LUFTFORMIGE, FLYDENDE ELLER KOMPRI-MEREREDE	34:ANDRE AFLEDTE PRODUKTER	31:RÅOLIE	32:AFLEDTE ENERGI-PRODUKTER	33:ENERGETISKE CARBONHYDRIDER, LUFTFORMIGE, FLYDENDE ELLER KOMPRI-MEREREDE	34:ANDRE AFLEDTE PRODUKTER
0:Ukendt	912225	691686	0	6294	0	78	7	3884
1:Sø	28969604	11114367	13518767	29508	2	7719973	1049806	723154
2:Bane	0	0	0	0	0	1442	0	704
3:Vej	0	55038	31058	1370	0	37588	102	29120
4:Luft	0	0	0	4	0	3537	15	631
5:Post	0	0	0	0	0	0	0	2

7:Rør	14205030	180906	1396630	0	0	30074	0	6
8:Indre vandveje	0	86233	0	0	0	9761	0	1164
9:Selvfremdrift	0	0	0	0	0	0	0	0
Kilde: Eurostat. Comext.								