KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 07.03.2001
KOM(2001) 126 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

UDBYGNING AF EURO-MIDDELHAVSSAMARBEJDET INDEN FOR TRANSPORT OG ENERGI

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING ... 3

1.1 Formålet med meddelelsen ... 3

1.2 Euro-middelhavssamarbejdet inden for transport og energi: udfordringerne ... 3

2. TRANSPORTSEKTOREN: BEHOV FOR FORNYET DYNAMIK ... 5

2.1 Det politiske mandat fra Barcelona ... 5

2.2 Fem års euro-middelhavssamarbejde i transportsektoren ... 5

2.3 Områder, der kræver konkrete foranstaltninger ... 7

2.3.1 Støtte til reformen af transportsektoren hos middelhavspartnerne ... 7

2.3.2 Fastlæggelse og udvikling af et net for kombineret transport i Middelhavsområdet ... 7

2.3.3 Sø- og lufttransport ... 8

2.3.4 Det globale satellitnavigationssystem (Galileo) ... 9

3. ENERGI: STYRKELSE AF DYNAMIKKEN ... 10

3.1 Energiens plads i euro-middelhavspartnerskabet - Barcelona-mandatet ... 10

3.2 Fem års euro-middelhavssamarbejde i energisektoren ... 11

3.3 Opstilling af de prioriterede opgaver: Opfølgning af Grenada-forummet ... 11

4. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER ... 13

4.1 Transportsektoren ... 13

4.2 Energisektoren ... 14

Bilag 1: Areal og indbyggertal i EU og middelhavspartnerne ... 15

Bilag 2: Nøgletal for transport i Middelhavsområdet ... 15

Bilag 3: Udviklingen i energisituationen regionalt (12 middelhavspartnere) i perioden 1985-1998 ... 17

1. INDLEDNING

1.1 Formålet med meddelelsen

Formålet med denne meddelelse er at opstille retningslinjerne for euro-middelhavssamarbejdet inden for transport og energi for 2000-2006[1]. På konferencen i Malta (april 1997) for udenrigsministrene i Euro-Middelhavsområdet blev transport og energi udpeget som to af seks prioriterede sektorer[2] for økonomisk og finansielt samarbejde på regionalt plan. Formålet med denne meddelelse er dels at puste nyt liv i euro-middelhavssamarbejdet på transportområdet, dels at styrke den allerede bestående dynamik i euro-middelhavspartnerskabet på energiområdet.

Mere generelt ligger denne meddelelse direkte i forlængelse af meddelelsen "Styrkelse af Barcelona-processen", som Kommissionen vedtog den 6. september 2000[3], og som i hovedtræk blev godkendt på den fjerde konference for udenrigsministrene i Euro-Middelhavsområdet (Marseilles, 15.-16. november 2000). Det Europæiske Råd i Nice (december 2000) bekræftede, at Unionen ville udbygge partnerskabet på samtlige områder, og Kommissionen besluttede sideløbende hermed at opstille Middelhavssamarbejdet som en af prioriteringerne for 2002. Denne meddelelse gør status over de hidtidige fem år for euro-middelhavssamarbejdet inden for transport og energi og foreslår, hvordan der - på grundlag af de indhentede erfaringer, udviklingen på området og Kommissionens henstillinger i den ovennævnte meddelelse[4] - kan pustes nyt liv i dette samarbejde.

Endelig skal denne meddelelse ses i relation til de globale overvejelser, Kommissionen for tiden gør sig inden for rammerne af grønbogen om Unionens energiforsyningssikkerhed[5] og udkastet til hvidbogen om den fælles transportpolitik.

1.2 Euro-middelhavssamarbejdet inden for transport og energi: udfordringerne

Udsigterne til en stærk befolkningsvækst hos de tolv partnere i Middelhavsområdet (+50% frem til 2025 - jf. bilag 1) og udviklingen i handelen både som følge af den stærke vækst i verdenshandelen og realiseringen af frihandelsområdet i Euro-Middelhavsregionen giver et fingerpeg om, at vi i det næste årti kan vente os en eksplosion i mobiliteten og transportefterspørgslen og i energiforbruget hos middelhavspartnerne. Dette vil resultere i en betydelig belastning af transport- og

---

1 Tidsrummet 2000-2006 er referencetidsrummet for Kommissionens interne arbejdsdokument "Document de Statégie Régionale MEDA".

2 De øvrige fire sektorer er industri, vand, miljø og informationssamfundet.

3 KOM (2000) 497 endelig udg.

4 Blandt disse henstillinger skal, hvad transport- og energiområdet angår, bl.a. følgende nævnes:
- ansporing til syd/syd-samarbejde og subregionalt samarbejde (pr. subregion - Maghreb, Mashrek - eller en hvilken som helst anden undergruppe af middelhavspartnerne)
- den nye anbefalede tilgang til finansiering af infrastrukturer (blandet MEDA-finansiering (støtte/lån fra internationale finansieringsinstitutioner (bl.a. Den Europæiske Investeringsbank og Verdensbanken)/nationale regeringer/den private sektor)
- bedre sammenhæng mellem det regionale samarbejde og det bilaterale samarbejde inden for rammerne af MEDA, bl.a. ved at resultaterne af de regionale programmer overføres til de bilaterale MEDA-programmer.

5 "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningssikkerhed", KOM(2000) 769.

energisystemerne, som skal ses i relation til de voksende krav om sikkerhed og miljøbeskyttelse.

I henhold til den anden rapport fra FEMISE[6] om Euro-middelhavspartnerskabet i 2000, vil de kommende tyve år være afgørende for den store Euro-Middelhavsregion og dens udvikling hen imod et område med ligeligt fordelt velfærd, som nedfældet i Barcelona-erklæringen. De rette betingelser for en kraftigere vækst - 6-7% pr. år - og øget jobskabelse hos middelhavspartnerne afhænger i det væsentlige af, hvor hurtigt de iværksatte reformer (bl.a. institutionelle og lovgivningsmæssige rammer) føres ud i livet, af ændringerne i statens rolle (svækkelse) og udbedringen af de strukturelle skævheder, der er en arv fra fortiden. Der behøves derfor både en reform- og strukturorienteret indsats for transport- og energisystemerne og -nettene.

Hvad transportnettene angår, hedder det i FEMISE, at syd/syd-transport og søtransport enten helt mangler eller tilbydes til prohibitive priser. Dette er et felt, der har afgørende betydning for styrkelsen af syd/syd-samhandelen. Den ringe interne handel i Middelhavsregionen (mellem 4 og 6% af middelhavspartnernes handel siden 1970) skyldes således i høj grad, at transportsystemerne og de hertil knyttede tjenester er utilstrækkelige og omkostningerne høje.

Endvidere kan de svage infrastrukturer, som er en negativ faktor for investeringstiltag i området, også forklare Middelhavsregionens stadig relativt beskedne andel af de direkte udenlandske investeringer i de nye vækstlande[7] og af EU's samlede direkte investeringer.

Over 80% af varetransporten mellem EU og Euro-Middelhavsregionen finder sted ad søvejen, hvilket også er tilfældet for 95% af middelhavspartnernes udenrigshandel (jf. bilag 2). Lufttransporten spiller en særlig stor rolle for middelhavspartnerne på grund af den betydelige turisme. Landtransportforbindelserne udnyttes kun i begrænset grad som følge af den manglende politiske stabilitet i området, lukningen af visse landegrænser og den svage samhandel. Hvad infrastrukturen angår, er der endelig betydelige forskelle mellem de forskellige middelhavspartnerne (jf. bilag 2). Således varierer vejnettets tæthed med en faktor 1 til 50 mellem landene (fra 42 km/1000 km² til over 6000 km/1000 km²).

Hvad energisektoren angår, anslås det - i betragtning af den økonomiske vækst i de sydlige og østlige Middelhavslande - at der i de kommende ti år er behov for næsten 200 mia. €[8] i investeringer. Der henvises i øvrigt til bilag 3, som giver en oversigt over udviklingen i regionen (de 12 middelhavspartnere) i perioden 1985-1998.

---

6 FEMISE er forum for de økonomiske institutters euro-middelhavssamarbejde, finansieret som led i MEDA-programmet. FEMISE udsender regelmæssige rapporter med analyser og forslag vedrørende de økonomiske og finansielle aspekter ved euro-middelhavspartnerskabet. FEMISE's anden rapport kom i juli 2000.

7 I henhold til FEMISE mangler der ca. 7 mia. dollars i direkte udenlandske investeringer (dvs. en fordobling), for at middelhavsregionen når op på gennemsnittet for de nye vækstlande.

8 I et rundspørge, som middelhavsområdets energiobservatorium foretog blandt sine medlemmer i 1999, fremhævedes 190 mia. dollars.

2. TRANSPORTSEKTOREN: BEHOV FOR FORNYET DYNAMIK

2.1 Det politiske mandat fra Barcelona

Transporten er højt prioriteret i den økonomiske og finansielle del af euro-middelhavspartnerskabet. Dette fremgår klart af Barcelona-erklæringen og af det hertil knyttede arbejdsprogram.

I Barcelona-erklæringen understreger deltagerne "betydningen af at udvikle og forbedre infrastrukturer, bl.a. ved at skabe et effektivt transportsystem.....", og de "forpligter sig til at overholde den internationale sørets principper og især den fri udveksling af tjenesteydelser inden for international transport og fri adgang til international fragt."

I det arbejdsprogram, der er knyttet til erklæringen, hedder det, at samarbejdet i transportsektoren navnlig vil tage sigte på:

- udvikling af et effektivt system for kombineret luft/søtransport over Middelhavet gennem en forbedring og modernisering af sø- og lufthavne, ophævelse af uberettigede restriktioner, forenkling af procedurerne, forbedring af sikkerheden til søs og i luften, harmonisering af miljøbestemmelserne på et højt niveau, herunder en mere effektiv bekæmpelse af forurening fra skibsfarten, og udvikling af harmoniserede trafikstyringssystemer

- skabelse af øst/vest-landtransportforbindelser på Middelhavets sydlige og østlige kyster

- sammenhæng mellem Middelhavsområdets transportnet og det transeuropæiske net, så der sikres interoperabilitet mellem nettene.

Hovedpunkterne i Barcelona-mandatet er således for transportsektorens vedkommende: infrastrukturer; organisering af transportoperationerne og fri udveksling af tjenesteydelser i tilknytning til international transport; sikkerhed og miljøbeskyttelse.

2.2 Fem års euro-middelhavssamarbejde i transportsektoren

De tiltag, der er taget på regionalt plan, og de hidtidige resultater heraf ligger meget langt fra det politiske mandat, der blev fastsat i Barcelona, selv om der er skabt en ramme for et nyt opsving, nemlig Euro-Middelhavsforummet for Transport.

Søtransport

I forlængelse af et møde mellem euro-middelhavspartnerne på Cypern i oktober 1996 fik Forvaltningsudvalget MED i juni 1997 forelagt en række regionale projekter for søtransport. Udvalget godkendte finansieringen af disse projekter gennem MED (8,4 mio. €). Disse projekter - omkring ti - vedrører hovedsagelig tekniske og sikkerhedsmæssige aspekter, navnlig informationssystemer, hydrografiske undersøgelser, forskning og uddannelse, statistikker, havnestyring, farligt gods og indsamling af affald, søfartsforvaltning og ordningen for skibe, der sejler under nationalt flag. Nogle af projekterne er allerede afsluttet eller er under afvikling, men af administrative grunde, som snart vil blive løst, er andre endnu ikke iværksat

(projekter vedrørende sikkerhed til søs, styrkelse af søfartsforvaltningerne og ordningen for skibe, der sejler under nationalt flag). Generelt udviser midtvejsvurderingen af disse tiltag kun beskedne resultater, hvilket må tilskrives projekternes ringe størrelse (mikroprojekter) og rækkevidde (punktvise tiltag uden større sammenhæng).

Statistikker

MEDSTAT (projekt for regionalt samarbejde mellem Euro-Middelhavsregionens statistiske institutter, samordnet af Eurostat og finansieret af MEDA med 20 mio. € for perioden 1996-2000) har iværksat et delprojekt "Med-trans", som har til formål at skabe et samarbejde om transportstatistik i Middelhavsområdet, så behovet for oplysninger på dette område kan imødekommes. Efter tre års arbejde har Med-trans skabt et netværk af euro-middelhavsstatistikere, som har lært at samarbejde med de forskellige institutioner, der deltager i udarbejdelsen af statistikker (statistiske kontorer, transportministerier, havne- og lufthavnsadministrationer...). Ved at harmonisere de foreliggende oplysninger har de kunnet oprette en foreløbig database for transportstatistik i Middelhavsområdet[9].

Oprettelse af Euro-Middelhavsforummet for Transport

Euro-Middelhavsforummet for Transport[10], som blev oprettet i slutningen af 1998, er rammen for udvikling af det regionale samarbejde på transportområdet. Det har til opgave at udarbejde en transporthandlingsplan for Middelhavsområdet - med forslag til foranstaltninger, midlerne til gennemførelse heraf og en tidsplan - overvåge gennemførelsen heraf, fremme udveksling af oplysninger og erfaring og sikre, at resultaterne af foranstaltningerne videreformidles. Dette forum afholder årlige møder og har holdt to tekniske møder siden dets oprettelse (Malta, marts 1999, og Bruxelles, november 2000). På mødet i Bruxelles vedtog man bl.a., at man i 2001 ville nedsætte en række arbejdsgrupper, som skulle behandle forskellige prioriterede emner for samarbejdet.

Subregionalt samarbejde

I tilknytning til Barcelona-processen er der ligeledes siden 1995 blevet skabt en institutionel ramme for det subregionale samarbejde i det vestlige Middelhavsområde: GTMO (gruppe af transportministre i det vestlige Middelhavsområde[11]), som har åbnet mulighed for visse fremskridt på subregionalt plan.

Der findes ikke nogen tilsvarende institutionel ramme for det østlige Middelhavsområde.

---

9 Eurostat har offentliggjort et resumé af disse statistikker under titlen: « Evolution du transport dans les pays de la Méditerranée » (OPOCE, 1999, numéro de catalogue : CA-23-99-306-FR-C).

10 Forummet er sammensat af repræsentanterne for de 27 euro-middelhavspartnere, Europa-Kommissionen, internationale finansieringsinstitutioner (EIB, Verdensbanken) og de berørte internationale organisationer (bl.a. IMO, ICEAO, ECE-FN).

11 ETMO tæller transportministrene fra Frankrig, Italien, Spanien, Portugal, Marokko, Algeriet og Tunesien.

Også **det bilaterale samarbejde** har hidtil været begrænset, idet Libanon er den eneste middelhavspartner, som har medtaget transportdimensionen i sit bilaterale samarbejde med EU[12].

* * * *

Der er således hidtil kun iværksat meget få konkrete transporttiltag som led i euro-middelhavspartnerskabet. Den nye institutionelle ramme i form af Euro-Middelhavsforummet for Transport og den nye fremdrift, partnerskabet har fået med meddelelsen "Styrkelse af Barcelona-processen", bør udnyttes til at genlancere euro-middelhavssamarbejdet i transportsektoren.

2.3 Områder, der kræver konkrete foranstaltninger

2.3.1 Støtte til reformen af transportsektoren hos middelhavspartnerne

Dette er et område at største betydning, da mange flaskehalse i Middelhavsområdets transportsystem skyldes uhensigtsmæssige sektorpolitikker (stærk statslig kontrol, utilstrækkelig konkurrence og uhensigtsmæssige institutionelle og lovmæssige rammer). Reformen af transportsektoren i den sydlige del af Middelhavsområdet vil også skabe et attraktivt miljø for private investeringer. Tre forhold er af fundamental betydning i denne henseende:

- tilpasning af den institutionelle, lovgivningsmæssige og forskriftsmæssige ramme, navnlig med henblik på at fjerne hindringerne for fri udveksling af transportydelser og modernisere styringen af trafikstrømmene

- indbyrdes tilnærmelse af de sociale, tekniske, miljømæssige og sikkerhedsmæssige normer og kontrol med de nationale myndigheders anvendelse heraf, bl.a. for at undgå konkurrenceforvridninger

- forbedring af samarbejdet mellem transportsektoren og toldvæsenet, indvandringsmyndighederne og bank- og forsikringssektoren.

2.3.2 Fastlæggelse og udvikling af et net for kombineret transport i Middelhavsområdet

Dette er også et af de centrale mål med Barcelona-erklæringens kapitel om transport, som lægger hovedvægten på, at der i første omgang opstilles en plan for kombineret luft- og søtransport, som i sagens natur er de vigtigste transportformer i dette lukkede havområde. Denne plan skal i anden omgang suppleres med landtransportforbindelser, der er af vital betydning for udviklingen af syd/syd-samhandelen. Der skal navnlig lægges vægt på jernbane/hav-forbindelserne (forbindelser mellem havnene og disses opland). Dette net skal have en trans-middelhavsdimension (tilslutning til de transeuropæiske transportnet) og en syd/syd-dimension. Ved planlægningen af nettet vil der blive taget højde for de allerede omtalte kritiske overvejelser vedrørende det subregionale samarbejde (jf. 2.2) og resultaterne af den tredje paneuropæiske transportkonference, der blev afholdt i Helsinki i juni 1997.

---

[12] Projektet ARLA (Assistance to the Reform of the Lebanese Administration) omfatter transport.

Hvad infrastrukturerne angår - forbedring af den bestående infrastruktur eller anlæg af nye infrastrukturer (manglende led) - er dette en afgørende faktor ikke blot for investeringerne i denne sektor, men også for investeringer i middelhavspartnerlandene generelt. MEDA-midlerne bør spille en vigtig rolle som katalysator på dette område, men de kan generelt ikke anvendes til direkte finansiering af fysiske infrastrukturer. Det må derfor undersøges, hvordan disse infrastrukturer kan finansieres, bl.a. hvordan offentligt/privat partnerskab kan fremmes.

Finansieringen af infrastrukturer bør i fremtiden bestå i en optimal kombination af de foreliggende finansieringsmidler[13].

Det er i øvrigt vigtigt at understrege, at der ved udviklingen af infrastrukturer systematisk skal fortages en udførlig vurdering af miljøkonsekvenserne i lighed med de miljøvurderinger, der kræves i EU[14].

2.3.3 Sø- og lufttransport

a) Søfarts- og luftfartssikkerhed

De skibskatastrofer, der har fundet sted for nylig (Erika, Ievoli Sun), har belyst, at sikkerheden til søs skal forbedres, navnlig i forbindelse med transporten af olie og kemikalier. Dette problem er endnu mere iøjnefaldende, når det drejer sig om et indhav som Middelhavet med en skrøbelig økologisk ligevægt. Der er en betydelig olietankskibstrafik i Middelhavet. En katastrofe i lighed med Erika-forliset ville have uoprettelige følger for Middelhavets sårbare miljø. Den nuværende situation (tankskibstrafik, anvendelse af Den Internationale Søfartsorganisations sikkerhedsforanstaltninger) skal undersøges på euro-middelhavsplan, sammen med muligheden for at anvende foranstaltningerne i Erika I og II-pakkerne på Middelhavet (Erika I: dobbeltskrogede skibe, udbygget havnekontrol, skærpet kontrol med klassifikationsselskaberne; Erika II: bl.a. indførelse af et styrings- og informationssystem for søfarten).

De samme overvejelser bør gøres med hensyn til søtransporten af passagerer, i betragtning af den tætte trafik på strategiske steder, f.eks. stræderne (Gibraltar, Bosporus og Dardanellerne).

Hvad luftfarten angår, vil middelhavspartnerne ligeledes kunne udnytte EU's erfaringer for at skærpe de nationale myndigheders kontrol med luftfartssikkerheden. Kommissionen har allerede et sådant samarbejde i gang med Central- og Østeuropa som led i PHARE-programmet, bl.a. hvad angår de fælles luftfartsmyndigheders standarder. Disse erfaringer kan bruges som et nyttigt grundlag for udvikling af euro-middelhavssamarbejdet på dette område. For at luftfarten i det sydlige Middelhavsområde kan nærme sig de europæiske sikkerheds- og

---

13 Som understreget i meddelelsen "Styrkelse af Barcelona-processen" vil MEDA-midlerne kunne anvendes til forberedende arbejder og gennemførlighedsundersøgels4r for regionale infrastrukturprojekter, der sigter mod at skabe forbindelse med det transeuropæiske net (middelhavsdimensionen) og/eller forbindelser mellem de nationale systemer (syd/syd). Hvad angår finansiering af de egentlige infrastrukturer, vil hovedansvaret herfor påhvile EIB og andre offentlige (navnlig nationale regeringer) og private investorer.

14 JF. direktiv 85/337/EØF, ændret ved direktiv 97/11/EF.

præstationsstandarder, kan der ligeledes blive brug for støtte fra EU inden for lufttrafikstyring, navnlig med anskaffelse og beherskelse af de nye teknikker, som nu er ved at blive indført i Europa.

b) Nærskibsfart

Nærskibsfarten har strategisk betydning i Middelhavet både som følge af de korte afstande og fordi der i mange tilfælde ikke findes passende landtransportforbindelser. Nærskibsfarten er også et vigtigt element i den kombinerede transportkæde (vej/hav eller bane/hav). Der er ingen tvivl om, at en stigning i samhandelen og dermed i transporten i dette område vil resultere i øget anvendelse af denne transportform. Nærskibsfart er endelig en miljøvenlig transportform, som tilbyder billigere tjenesteydelser end de andre transportformer.

For at gøre nærskibsfarten mere attraktiv kan der sættes ind på tre områder:

– på teknisk plan (navnlig optimering af lasteenhederne[15] og skibenes fart)

– på administrativt plan (told- og andre administrative dokumenter, anvendelse af elektronisk dataudveksling, international dokumentation, oprettelse af kontorer for administrationsbistand i havnene)

– på forskriftsniveau, navnlig i havnene. Her kan henvises til foranstaltningerne i Kommissionens meddelelse om short sea shipping[16] og de nuværende undersøgelser på fællesskabsplan vedrørende ikke-diskriminerende og gennemsigtig adgang til markedet for havnetjenester.

c) Indbyrdes tilnærmelse af luftfartspolitikkerne på euro-middelhavsplan

Dette er et område af største betydning i betragtning af den rolle, turismen i Euro-Middelhavsregionen spiller, og vigtigheden af, at forbindelserne mellem de berørte økonomiske aktører gøres nemmere. I lyset af de positive erfaringer med EU's multilaterale forhandlinger med de central- og østeuropæiske lande og Cypern skulle der med euro-middelhavsrammen være gode muligheder for at indlede drøftelser på regionalt plan om en gradvis liberalisering af luftfarten,

2.3.4 Det globale satellitnavigationssystem (Galileo)

Udvidelsen af det globale satellitnavigationssystem til Middelhavsområdet har lige fra første færd været betragtet som et vigtigt middel til at skabe et middelhavstransportnet og til at skabe sammenhæng i de kombinerede transportsystemer. Med udviklingen af Galileo-programmet[17] er euro-

---

15 Med henblik på - bl.a. på grundlag af fælles forskning og udvikling - at fastsætte den optimale størrelse for lasteenheder inden for rammerne af den gældende lovgivning på EF-plan.

16 KOM(1999) 317 endelig. Bl.a. anbefales det, at de administrative procedurer varetages af en enkelt myndighed og at der gives mulighed for lastning inden fuldførelsen af de administrative formaliteter.

17 Galileo er anden generation af det europæiske satellitnavigations- og positionsbestemmelsessystem, der består i et fuldstændig uafhængigt system, som er udstyret med sin egen satellitinfrastruktur. Efter en definitionsfase - finansieret i fællesskab af EU og Den Europæiske Rumfartsorganisation - der afsluttedes i slutningen af 2000, og en fase til validering af systemet (2001-2005) ventes Galileo at være operationelt i 2006, hvor systemet skal integrere EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service). EGNOS, som vil være operationelt i 2002, er det første europæiske satellitnavigationsinitiativ

middelhavssamarbejdet på dette område endnu mere afgørende. Galileo vil således få stor betydning for styringen af trafikkapaciteten og -strømmene, sikkerheden, miljøet og transportsystemernes effektivitet. Det er i denne sammenhæng vigtigt at undersøge mulighederne for at associere middelhavspartnerne til Galileo og analysere, hvilke følger dette vil få for de nationale og regionale transportsystemer.

3. ENERGI: STYRKELSE AF DYNAMIKKEN

3.1 Energiens plads i euro-middelhavspartnerskabet - Barcelona-mandatet

Der er to vigtige grunde til at udvikle et snævert energisamarbejde med de 12 middelhavspartnere:

- Den korte afstand til Europas grænse mod syd er af afgørende betydning som følge af den omfattende transport af energi fra andre tilstødende regioner, såsom Golfen og Kaukasus.

- Olie- og gasreserverne hos middelhavspartnerne er en vigtig faktor for EU's forsyningssikkerhed.

Som led i oprettelsen af Euro-Middelhavs-frihandelszonen, der er opstillet som den endelige målsætning i kapitlet om økonomisk og finansielt samarbejde i Barcelona-erklæringen, anses energidimensionen for at spille en afgørende rolle for euro-middelhavspartnerskabet. Barcelona-erklæringen understreger bl.a., at "deltagerne erkender, at energisektoren spiller en central rolle i det økonomiske euro-middelhavspartnerskab, og at de beslutter at udvide samarbejdet og fremme dialogen inden for energipolitik. De beslutter endvidere at skabe passende rammebetingelser for energiselskabernes investeringer og aktiviteter ved at samarbejde med henblik på at skabe betingelser, der gør det muligt for disse selskaber at udvide energinettene og fremme den indbyrdes sammenkobling".

Hvad angår middelhavspartnernes handel med energiprodukter med tredjelande, er forholdene imidlertid uhyre forskelligartede mellem de forskellige parter. Nogle af dem er nettoeksportører af energi (Algeriet, Egypten), for andre er handelen i balance (Tunesien, Syrien), mens resten må importere energi (Marokko, Malta, Libanon, Israel, Jordan, Den Palæstinensiske Myndighed og Tyrkiet).

For middelhavspartnerne globalt er der sket en betydelig stigning i energiforbruget, navnlig el, og prognoserne viser, at denne udvikling vil fortsætte[18]. For at kunne opfylde denne efterspørgsel vil der være behov for flere finansieringsmidler, som skal findes hos private, bilaterale eller multilaterale kilder.

---

og består i en forbedring af ydelserne fra de nuværende systemer GPV og GLONASS, baseret på en regional udbygning af transmissionsrelæerne for disse signaler. EGNOS og Galileo er, i modsætning til GPS, systemer til civil brug.

18 Af et beløb beregnet til 190 mia. $ i energiinvesteringer, som behøves i middelhavspartnerne i de kommende ti år, skønner Middelhavsområdets Energiobservatorium, at der i elsektoren alene vil blive mobiliseret næsten 110 mio., heraf 70 til elfremstilling.

3.2 Fem års euro-middelhavssamarbejde i energisektoren

Ligesom for transportsektoren blev der i kølvandet på Barcelona-erklæringen oprettet et Euro-Middelhavsforum for Energi[19].

Lige fra oprettelsen i 1997 har energiforummet fungeret som ramme for udvikling og styring af euro-middelhavssamarbejdet på energiområdet.

Handlingsplanen for perioden 1998-2002, som blev godkendt af ministerkonferencen i Bruxelles i 1998, præciserer initiativerne for euro-middelhavssamarbejdet på energiområdet og udgør grundlaget for forummets arbejde. Planen opstiller konkrete foranstaltninger for både politisk og administrativt samarbejde og for industrielt samarbejde. På politisk og administrativt plan lægges hovedvægten på, at partnerlandenes institutionelle og lovgivningsmæssige rammer skal tilpasses, og at der, i forummets regi, skal udarbejdes retningslinjer for Euro-Middelhavsområdets energipolitik. På industrielt plan understreges nødvendigheden af, at industrivirksomhederne tilpasser sig markedsvilkårene (bl.a. den stigende efterspørgsel), tilgodeser behovet for energieffektivitet og samarbejder indbyrdes på euro-middelhavsplan.

* * * *

Ligesom på transportområdet er indkøringsårene for Barcelona-processen især gået med at udvikle rammerne og instrumenterne for energisamarbejdet. Forummets møde i Grenada har dog fremskyndet processen ved at stile samarbejdet mod en række konkrete prioriterede opgaver.

3.3 Opstilling af de prioriterede opgaver: Opfølgning af Grenada-forummet

Forummets tredje møde, som blev afholdt i Grenada (Spanien) i maj 2000, satte fornyet skub i euro-middelhavssamarbejdet på energiområdet og godkendte retningslinjerne for tre ad hoc-arbejdsgrupper, som vil blive oprettet i løbet af 2001.

Endvidere bekræftede Grenada-forummet, at følgende emner var højt prioriterede:

- Reform af lovrammerne og omstrukturering af middelhavspartnernes energiindustri.

EU-medlemsstaterne har for nylig iværksat en gennemgribende reform af lov- og regelrammen for deres energisektorer[20]. For middelhavspartnerne er energisektoren endnu generelt præget af et centraliseret monopol og statskontrol. Denne situation er en alvorlig bremse for direkte udenlandske investeringer, som er nødvendige for at øge produktionskapaciteten i takt med den stigende energiefterspørgsel, navnlig i elsektoren. Middelhavspartnerne må derfor gå i gang med en global reformproces for at opfylde markedets konkurrencebetingelser. Denne proces bør munde ud i, at der skabes rammer, der kan opfylde de internationale investeringskriterier. I denne

---

19 Energiforummet består af repræsentanter for de 15 EU-medlemsstater og de 12 middelhavspartnere på generaldirektørniveau. Forumet der finansieres via MEDA, er den vigtigste kanal til fremme af dialogen mellem EU og middelhavspartnerne om energispørgsmål.

20 Denne reformproces fik en ekstra drivkraft med vedtagelsen i december 1996 af EU-direktivet om det indre marked for elektricitet (96/92/EF) og i juni 1998 af direktivet om det indre marked for gas (98/30/EF).

sammenhæng vil det være klogt at udnytte de erfaringer, der er indhentet med reformen af energisektoren i EU. Vi skal navnlig fremhæve visse liberaliseringstiltag, der bør gøres på nationalt plan:

* Etablering af uafhængige tilsynsmyndigheder

* Adskillelse mellem fremstilling, transport, distribution og salg

* Gradvis indførelse af konkurrencebetingelser på produktions- og distributionsområdet

* Nedskæring af subsidier og reform af tariffastsættelsen, så priserne i højere grad afspejler omkostningerne

* Fremme af privat deltagelse, navnlig ved at give uafhængige elproducenter licens til at operere i elproduktionssektoren.

- Tilnærmelse mellem EU's og middelhavspartnernes energipolitik.

Med udsigten til en frihandelszone i Euro-Middelhavsregionen er en sådan tilnærmelse særlig påtrængende, hvad forsyningssikkerhed, virksomhedernes konkurrenceevne og behandling af miljøaspekterne angår. EU tilskynder derfor middelhavspartnerne til at tiltræde traktaten om energicharteret, som er referencerammen for forsyningssikkerhed og investeringsfremme.

- Integration af middelhavsmarkederne og sammenkobling af nettene.

Dette mål, som er direkte knyttet til regionens energiforsyningssikkerhed, er opstillet i Den Europæiske Unions fælles strategi for Middelhavsområdet[21], hvori det hedder, at EU ud fra de erfaringer, den har indhentet i forbindelse med de transeuropæiske net på transport-, energi- og telekommunikationsområdet, vil yde støtte til sammenkobling af infrastrukturerne mellem middelhavspartnerne indbyrdes og mellem dem og EU. Dette mål indgår ligeledes i energistrategien i grønbogen om EU's energiforsyningssikkerhed[22], som Kommissionen vedtog den 29. november 2000. Målet vil kunne nås ved at udbygge samarbejdet mellem EU's og middelhavspartnernes industri, som først og fremmest bør sigte mod udvikling af sammenkoblingen af de forskellige net, både nord/syd og syd/syd. Støtten fra de internationale finansieringsinstitutioner, navnlig Den Europæiske Investeringsbank, bør også samle sig om udvikling og modernisering af infrastrukturerne for energifremstilling og -transport. På samme måde vil man endelig stræbe mod at udvide INOGATE[23] til også at omfatte Middelhavslandene, som drøftet på INOGATE-konferencen i Athen i juni 2000.

---

21 Denne fælles strategi blev vedtaget af Det Europæiske Råd i Santa Maria da Feira i juni 2000.

22 KOM(2000) 769, se del 3, II/B/3, Sikring af forsyninger udefra.

23 Interstate Oil Transport to Europe (INOGATE) er et EU-program, der blev iværksat i 1995 med henblik på at fremme anlæg og sammenkobling af olie- og gastransmissionsinfrastrukturer mellem EU og områderne omkring Det Kaspiske Hav, Sortehavet, Middelhavet og det sydøstlige Europa. Som led i INOGATE er der indgået en international aftale (INOGATE Umbrella Agreement), som nu er undertegnet af 17 lande i Sydøsteuropa - herunder Tyrkiet - Kaukasien og Centralasien. Aftalen er en ramme for løsning af spørgsmål i forbindelse med infrastrukturernes drift, vedligeholdelse og sikkerhed.

- Bæredygtig udvikling hos middelhavspartnerne og anvendelse af vedvarende energi

Målet om at opstille en model for bæredygtig udvikling for middelhavspartnerne hviler på kravet om energieffektivitet, energibesparelser og miljøbeskyttelse. Dette indebærer navnlig, at der må gøres en indsats for at effektivisere elproduktionsprocessen, reducere tabet fra elnettet mærkbart og bekæmpe udledningen af drivhusgasser.

Anvendelse og fremme af vedvarende energi, baseret på Middelhavsregionens særlige potentiale på dette område (navnlig sol- og vindenergi), skulle kunne bidrage betydeligt til omstrukturering af denne sektor og samtidig forbedre miljøbeskyttelsen. Udvikling af vedvarende energi vil ligeledes bidrage til at differentiere energikilderne, hvilket vil øge forsyningssikkerheden på euro-middelhavsplan og mindske nogle af middelhavspartnernes afhængighed af energiforsyninger udefra. Endelig spiller vedvarende energi en vigtig rolle for opfyldelsen af forsyningspligten, idet den isolerede landbefolkning hermed kan gives lettere adgang til energinettet.

Den igangværende debat i EU om Kyoto-målsætningerne og de nærmere retningslinjer for anvendelsen af fleksibilitetsmekanismerne (Flexible Mecanisms), navnlig mekanismen for bæredygtig udvikling (Clean Development Mecanism), vil kunne åbne for nye samarbejdsmuligheder med middelhavspartnerne.

4. KONKLUSIONER OG HENSTILLINGER

4.1 Transportsektoren

Nu hvor grundlaget for frihandelszonen i Euro-Middelhavsregionen gradvis er ved at komme på plads (fremskridt med indgåelsen og ikrafttrædelsen af bilaterale associeringsaftaler, foranstaltninger til at ophæve tolden i de fleste af landene), og udsigterne til visse middelhavspartneres tiltrædelse til EU (Tyrkiet, Cypern og Malta) bliver mere konkrete, bliver behovet for at forbedre transportsystemerne i landene på Middelhavets sydkyster større end nogensinde.

Denne forbedring af transportsystemerne skal realiseres gennem en kombination af strukturelle foranstaltninger (net og infrastruktur) og reform (tilpasning af den institutionelle og lovmæssige ramme; overholdelse af de internationale standarder). Struktur- og reformforanstaltningerne hænger imidlertid sammen: den stigning i investeringsstrømmen, som udviklingen af infrastrukturerne indebærer, afhænger i høj grad af reformen af transportsektorerne. Selv om der i denne sammenhæng tænkes på kombineret transport, bør der alligevel lægges særlig vægt på søtransporten i betragtning af dens fremtrædende rolle for godsbefordringen mellem EU og Middelhavsområdet, og på lufttransporten, som er den fremherskende transportform på passagerområdet.

Den ramme for regionalt samarbejde, som Barcelona-processen udgør - navnlig Euro-Middelhavsforummet for Transport - og de midler, der er til rådighed via MEDA-programmet, kan og bør spille en rolle som katalysator i denne forbindelse. Det statistiknetværk, der er skabt med Med-trans-projektet, vil fremme denne proces

ved at tilvejebringe de statistiske oplysninger, indikatorer og benchmarks, der er nødvendige for at realisere et tættere samarbejde på dette område.

4.2 Energisektoren

Middelhavspartnernes energisektor har behov for en tilbundsgående reform. Reformen bør bygge på liberalisering af sektoren, omstrukturering af energiindustrien og udvikling af vedvarende energi. Sammenkobling af energiproduktions- og transportnettene er af afgørende betydning for Euro-Middelhavsregionens energiforsyningssikkerhed. EU vil i denne sammenhæng gøre alt for at fremme middelhavspartnernes tiltrædelse af traktaten om energicharteret og INOGATE.

I overensstemmelse med disse principper har EU skabt en nyttig ramme (Euro-Middelhavsforummet for Energi) og en løbende dialog. Denne dialog skal fremme debatten og udvekslingen af idéer med middelhavspartnerne om de mest hensigtsmæssige foranstaltninger til at fremme reformen af energisektoren og følge den op.

Bilag 1: Areal og indbyggertal i EU og middelhavspartnerne

Kilde MEDSTAT	Areal (km^2)	Indbyggertal 1998 (mio.)	Fremskrevet indbyggertal 2025
EU (15 medlemsstater)	3 240 000	374,6	388,3
MED (12 middelhavs-partnere)	5 400 000	225,6	338,3

Bilag 2: Nøgletal for transport i Middelhavsområdet

Fordeling af godstrans-porten i Euro-Middelhavs-regionen Oplysninger 1997	Omfang	Søtrans-port	Lufttrans-port	Vej	Jernbane
Mængde	163 mio. t	83%	0,2%	4,24%	0,67%
Værdi	110 mio. €	53%	16%	23%	0,84%

Passagertransport i Euro-Middelhavs-regionen Oplysninger 1997	Lufttransport	Søtransport
Mio.	86	8,5

Kilde : MEDSTAT.

Indikatorer for transportinfrastrukturen i middelhavspartnerne					
	Vejnet		**Jernbanenet**		
Land	**Længde (km)**	**Tæthed(km /1000 km2)**	**Længde**	**Tæthed(km /1000 km2)**	Noter
Algeriet	100 992	42.40	4 219	1.77	
Cypern	10 654	1 151.66	-	-	
Egypten	44 498	44.43	4 810	4.80	
Israel	15 464	698.31	962	43.44	
Jordan	7 519	84.16	386	4.32	Note 1
Libanon	6 359	608.40	-	-	
Malta	1 972	6 240.51	-	-	
Marokko	57 520	80.92	1 907	2.68	
Den Palæstinensiske Myndighed	2 055	342.60	-	-	
Syrien	41 451	223.84	2 767	14.94	
Tunesien	18 997	122.24	1 860	11.97	
Tyrkiet	382 000	468.95	8 607	10.57	
I ALT	**683 122**	**128.00**	**20 708**	**5.51**	Note 2
Noter					
1. Jernbanenettets længde: kun Hijazi-nettet					
2. Jernbanenettets tæthed: lande uden jernbanenet er ikke medregnet.					

Kilde : MEDSTAT. Fuldstændige statistiske oplysninger findes i Eurostat's publikation «Evolution du transport dans les pays de la Méditerranée » (OPOCE, 1999, numéro de catalogue : CA-23-99-306-FR-C). Disse statistikker er udarbejdet af Eurostat og CESD-Roma i samarbejde med middelhavspartnernes statistiske kontorer.

Bilag 3: Udviklingen i energisituationen regionalt (12 middelhavspartnere) i perioden 1985-1998

Middelhavsområdet (de 12 middelhavspartnere)

Bruttoforbrug på hjemmemarkedet	**1985**		**1990**		**1995**		**1996**		**1997**		**1998**	
	Mio. toe	**%**	**Mio. toe**	**%**	**Mio. toe**	**%**	**Mio. toe**	**%**	**Mio. toe**	**%**	**Mio. toe**	**%**
I alt	**117,7**	**100,0**	**152,4**	**100,0**	**180,3**	**100,0**	**189,7**	**100,0**	**198,7**	**100,0**	**207,3**	**100,0**
Fast brændsel	16,3	13,8	22,1	14,5	23,8	13,2	27,4	14,4	30,1	15,2	31,9	15,4
Olie og olieprodukter	73,4	62,4	89,6	58,8	103,7	57,5	107,0	56,4	108,8	54,7	112,2	54,1
Naturgas	15,4	13,1	27,1	17,8	37,5	20,8	39,2	20,7	43,4	21,8	46,2	22,3
Kerneenergi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vedvarende energi	12,5	10,6	13,8	9,1	15,5	8,6	16,2	8,5	16,3	8,2	16,6	8,0
Andre brændstoffer	0,2	0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,2	0,1	0,3	0,1

Elproduktion	**1985**		**1990**		**1995**		**1996**		**1997**		**1998**	
	TWh	**%**	**TWh**	**%**	**TWh**	**%**	**TWh**	**%**	**TWh**	**%**	**TWh**	**%**
I alt (TWh)	**121,3**	**100,0**	**172,1**	**100,0**	**239,2**	**100,0**	**258,3**	**100,0**	**277,7**	**100,0**	**296,9**	**100,0**
Kerneenergi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Konventionelle kraftværker	95,9	79,1	131,0	76,1	183,1	76,6	196,0	75,9	215,2	77,5	231,4	77,9
Vandkraft, vindenergi, solenergi og geotermisk energi	25,4	20,9	41,1	23,9	56,1	23,4	62,4	24,1	62,6	22,5	65,5	22,1
Kul	24,9	20,5	33,4	19,4	53,0	22,2	58,8	22,8	64,7	23,3	70,0	23,6
Olieprodukter	47,1	38,8	49,5	28,8	56,2	23,5	56,7	21,9	60,5	21,8	68,2	23,0
Naturgas	23,9	19,7	48,1	27,9	73,7	30,8	80,3	31,1	89,7	32,3	93,0	31,3
Biomasse & andet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1

Energiafhængighed (%)	**1985**	**1990**	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**
(oplysninger IEA-OECD)						
Alle brændstoffer tilsammen	-45,7	-37,6	-23,8	-22,4	-23,0	-21,2
Fast brændsel	34,7	41,5	47,9	50,8	54,3	54,8
Olie og olieprodukter	-53,9	-44,8	-24,9	-23,5	-22,6	-18,3
Naturgas	-129,2	-96,3	-75,6	-79,3	-86,8	-89,2