

risici, som den forventede øgede afhængighed af import udefra, ikke blot af olie, men af energikilder i det hele taget, indebærer, udgør situationen et problem for EU, som grønbogen forsøger at give en første løsning på.

(¹) Ved »påviste reserver« forstås mængder, som man på grundlag af kendte forekomster med rimelig sikkerhed mener at kunne udnytte i fremtiden på de aktuelle økonomiske og driftsmæssige vilkår. Det drejer sig altså ikke om et skøn over de samlede reserver, men om et dynamisk begreb, idet de påviste reserver forøges med reserver, som er påvist ved nylige efterforskninger eller gennem forbedret teknisk kapacitet til udvinde de eksisterende reserver.

(²) KOM(2000) 769 endelig udg.

(2003/C 28 E/232)

SKRIFTLIG FORESPØRGSEL E-2217/02

af Ioannis Marínos (PPE-DE) til Kommissionen

(22. juli 2002)

Om: Olieledninger og økonomiske fordele

Som bekendt er der drøftelser i gang om bygning af olieledninger til levering af olie fra området ved Det Kaspiske Hav til EU-landene. Der synes navnlig at være tale om følgende tre løsningsmuligheder: bygning af en olieledning fra Baku til Ceyhan, en olieledning fra Burgas til Alexandroupoli og det såkaldte »AMBO«-projekt (efter begyndelsesbogstaverne for de deltagende lande: Albanien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien og Bulgarien), med en olieledning, som vil forløbe nord for grænsen til Grækenland og forbinde byerne Burgas og Avlonas. Den sidstnævnte olieledning vil, hvis den bliver bygget, passere gennem tre lande (hvoraf hvilke kendetegnes af stor ustabilitet), og være 898 km lang.

Hvordan vurderer Kommissionen den økonomiske formålstjenlighed af disse tre olieledninger? Har Kommissionen iværksat en undersøgelse af de makroøkonomiske fordele og risici, bygningen af disse olieledninger kan medføre for Unionens selvforsyning med hensyn til energi? Ville det ikke være mere realistisk eventuelt at bygge en olieledning, som kun gennemløb ét land (vel at mærke en EU-stat), hvilket f.eks. ville kunne lade sig gøre ved at bygge en pipeline, der førte fra Alexandroupoli til havnen i Igoumenitsa (som moderniseres og udvides for fællesskabsmidler) for at garantere uhindret og sikker transport af olie til de centrale dele af EU? Er der planer om at stille fællesskabsmidler til rådighed (f.eks. i form af lån fra Den Europæiske Investeringsbank eller på anden vis) til bygning af en af de ovennævnte olieledninger?

Svar afgivet på Kommissionens vegne af Loyola de Palacio

(13. september 2002)

Med henblik på EU's forsyningssikkerhed samarbejder Kommissionen med de vigtigste olieproducerende nabolande, herunder Rusland og landene omkring Det Kaspiske Hav. EU's holdning for så vidt angår ressourcerne ved Det Kaspiske Hav er blevet fastlagt af Rådet (generelle spørgsmål) i maj 1998. EU går ind for, at der anlægges forskellige ruter for olieledningerne, hvis linjeføring og konstruktion udelukkende sorterer under den private sektor.

Kommissionen har som led i Inogate-programmet for teknisk bistand erkendt, at det er vigtigt, at ressourcerne fra Rusland og Det Kaspiske Hav føres til EU gennem de central- og østeuropæiske lande, specielt via Ukraine (Odessa-Brody-Gdansk), Rumænien (Constantza-Beograd-Omisalj-Triest) og Bulgarien (Burgas-Alexandroupolis).

For så vidt angår medfinansiering fra Fællesskabets side, har Kommissionen til gennemførlighedsundersøgelserne i forbindelse med projektet Burgas-Alexandroupolis bevilget et beløb på 3,55 mio. EUR under Interreg II-programmet for perioden 1994-1999. Sigtet med dette projekt er at forbinde den bulgarske havn Burgas med den græske havn Alexandroupolis og dermed føre olie fra den russiske terminal i Novorossisk til de europæiske markeder. Der er ikke planlagt fællesskabstilskud til anlæggelsen af olieledningen.