



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.3.2003  
KOM (2003) 164 endelig

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

**om følgerne af krigen i Irak for energi- og transportsektoren**

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

### **om følgerikningerne af krigen i Irak for energi- og transportsektoren transports**

Krigen i Irak får store eftervirkninger, hvis fulde omfang på nuværende tidspunkt ikke kan måles. Denne meddelelse er en foreløbig reaktion på krigens følgerikninger for energi- og transportsektoren. Det er klart, at det kan blive nødvendigt at foretage justeringer i takt med, hvordan situationen udvikler sig.

For at forberede den undersøgelse, som Kommissionen skal foretage inden for disse sektorer, oprettede Generaldirektoratet for Energi og Transport i december 2002 en taskforce for analyse af risiciene på energi- og transportområdet. Denne har til opgave at forsyne Kommissionens øvrige hurtigtreagerende enheder (GD for Forbindelser med tredjelandes kriserum og GD for Miljøberedskabscenter). Taskforcen skal først og fremmest identificere risikokilderne og energi- og transportinfrastrukturens sårbarhedsgrad i EU-landene, kandidatlandene og nabolandene.

For at foregribe krigen i Irak er der udarbejdet en række forholdsregler mod de mest påtrængende problemer.

#### **1. LUFTRANSPORT**

Der er fare for, at den europæiske lufttrafik vil blive berørt af krigen i Irak. Virkningerne på lufttransportsektoren vil gøre sig gældende på mindst tre niveauer:

- lukning af luftrummet i konfliktområdet og omlægning af trafikken via Rusland,
- trængsel i luftrummet over Europa, fordi militære operationer får forrang frem for civilflyvning,
- og endelig og især en nedgang i efterspørgselen. Luftfarten forventer et brat fald i indtjeningen på verdensplan på ca. 6 mia. EUR, hvis krigen varer i tre måneder (oplysninger fra IATA<sup>1</sup>) Men faldet kan blive endnu større, hvis krigen varer længere end forventet.

Spørgsmålet om krigens virkninger på situationen inden for luftfartssektoren, hvor der i forvejen er behov for en konsolidering, bør dog ikke overvurderes (jf. bilag I om den aktuelle situation inden for sektoren). En nedgang i flyvningerne til Nær- og Mellemøsten vil ikke nødvendigvis brede sig til alle de øvrige lufttrafikforbindelser. Det er klart, at dette vil afhænge af, om der indtræder en global økonomisk afmatning og en psykologisk modvilje mod at rejse, som det tidligere er observeret under konfliktperioder.

---

<sup>1</sup> International Air Transport Association (Den Internationale Luftfartssammenslutning).

Kommissionen undersøger en række foranstaltninger med henblik på at støtte sektoren. Den vil dog ikke kunne godkende foranstaltninger, der vil kunne føre til forvriddinger mellem stater og mellem luftfartsselskaber, og heller ikke acceptere, at den aktuelle situation benyttes som påskud for at bremse de fornødne strukturomlægninger. Det bør gentages, hvor vigtigt det er, at EF-traktatens regler for statsstøtte overholdes. Traktaten indeholder jo mulighed for at råde bod på skader, der er forårsaget af usædvanlige begivenheder (artikel 87, stk. 2, litra b)). Kommissionen har tidligere gjort brug af denne bestemmelse inden for luftfartssektoren, når omstændighederne har berettiget dertil.

F.eks. traf Kommissionen under den første Golfkrig i 1991, og især efter attentaterne den 11. september 2001, for en begrænset periode en række foranstaltninger, som skulle gøre det muligt for luftfartssektoren at imødegå vanskelighederne på kort sigt:

- den undersøgte med en velvillig indstilling visse former for statsstøtte, der var bestemt til at udligne ekstraomkostninger til sikkerhedsforanstaltninger og til forsikring,
- den åbnede mulighed for, at den sag for sag ville undersøge og i henhold til de konkurrenceregler, der gælder for lufttransport, godkende bestemte samarbejdsaftaler mellem luftfartsselskaber; især begunstige af aftaler om samordning af forbindelser, der tager sigte på at sikre et tilstrækkeligt stort udbud på forbindelser med mindre belægning eller i perioder med mindre efterspørgsel,
- den lempede reglerne for tildeling af afgang- og ankomsttidspunkter i lufthavnene.

Sektoren havde reageret positivt over for disse vanskeligheder, og trafikken var blevet genetableret kort tid efter krigen. Det tog dog længere tid, at genetablere trafikken efter den 11. september.

Der bør endnu en gang påtænkes en række foranstaltninger af lignende art.

### **1.1. Økonomisk støtte til luftfartsselskaberne**

Mens forsikringsselskaberne efter den 11. september uden varsel havde ophævet dækningen af risikoen for terrorisme og krig og derved tvunget medlemsstaterne til at træde i deres sted og Kommissionen til inden for rammerne af kontrollen med statsstøtte at fastsætte bestemmelser for disse interventioner, forventes følgerne i nærværende tilfælde dog at blive mere begrænsede.

Som en forhåndsforanstaltninger indkaldte Generaldirektoratet for Energi og Transport den 10. marts 2003 den *ad hoc*-gruppe vedrørende forsikring, der består af eksperter fra medlemsstaterne, og som var blevet oprettet efter den 11. september. Gruppen gjorde status over situationen på markedet. De fleste af medlemsstaternes repræsentanter mente ikke, at der kunne forventes nogen ophævelse af risikodækningen (third party liability cover). Eksperterne forventede en større, men tidsbegrænset, forhøjelse af præmierne for flyvninger til Golfområdet. Visse medlemsstater har dog anmodet Kommissionen om at undersøge, om der var mulighed for at genindføre en rammeordning for støtte, hvis der skulle indtræde forhøjelser af væsentlig størrelse. Kommissionen tjenestegrene vil fortsætte med at

følge udviklingen i situationen dag for dag for at kunne reagere på og samordne eventuelle reaktioner fra medlemsstaternes side.

Sideløbende hermed er der fare for, at USA, men også andre tredjelande, vedtager foranstaltninger med henblik på at yde direkte støtte til deres luftfartsselskaber. Det bør derfor undersøges, hvilken indvirkning disse støtteforanstaltninger får på de europæiske virksomheder. I denne forbindelse bør der mindes om Kommissionens forslag fra marts 2002 vedrørende illoyal praksis inden for luftfartssektoren. Formålet med forslaget er at give Fællesskabet et instrument, der i lighed med, hvad der findes inden for andre sektorer, kan beskytte mod subsidier. Det er derfor af afgørende betydning, at Rådet og Europa-Parlamentet hurtigt vedtager dette forslag for at undgå eventuelle konkurrenceforvridninger fra selskaber i tredjelande.

## **1.2. Sikkerhedsforanstaltninger**

Umiddelbart efter attentaterne den 11. september fremsatte Kommissionen et forslag vedrørende fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed i lufthavne. Forordningen blev vedtaget af Rådet og Parlamentet i januar 2003. Forordningen fastsætter fælles bestemmelser for kontrollen af bagage og passagerer og tilrettelægger kontrolprocedurerne. Fra juli 2003 skal Kommissionen varetage ansvaret for overvågningen af, hvorvidt forordningen overholdes i alle Fællesskabets lufthavne.

Krigen i Irak kan nødvendiggøre en skærpelse af det daglige samarbejde mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder samt med Kommissionen, for at der kan være en kollektiv reaktionsevne, hvis der opstår særlige problemer et eller andet sted inden for Fællesskabets territorium.

Efter Kommissionens opfattelse bør det være det offentlige, der skal bære udgifterne til en skærpelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Det er indlysende, at selv om visse foranstaltninger direkte pålægges luftfartsselskaberne og andre aktører inden for sektoren som f.eks. lufthavne, udbydere af groundhandling og flyveledelse, må offentlig finansiering heraf ikke give anledning til driftsstøtte, der er uforenelig med traktaten.

## **1.3. Ankomst- og afgangstidspunkter**

Fællesskabsforordningen vedrørende tildeling af afgang- og ankomsttidspunkter fastsætter, at luftfartsselskaberne kun er berettiget til at beholde de ankomst- og afgangstidspunkter, de har fået tildelt, hvis mindst 80 % af ankomst- og afgangstidspunkterne er blevet udnyttet i den periode (sæson), som de er blevet tildelt for.

Men forordningen accepterer også, at ekstraordinære omstændigheder, dvs. uforudseelige og uafvendelige tilfælde, som luftfartsselskabet ikke har nogen indflydelse på, kan få indvirkning på anvendelsen af ankomst- og afgangstidspunkterne og derfor gør det berettiget, at det pågældende luftfartsselskab ikke fortaber sine rettigheder for den næste sæson.

Som følge af attentaterne den 11. september havde Kommissionen foreslået, at luftfartsselskaberne undtagelsesvis skulle beholde deres ubenyttede ankomst- og afgangstidspunkter. Kommissionen undersøger, om det er hensigtsmæssigt at benytte en lignende ordning for sommersæsonen 2003.

## 2. SØTRANSPORT

Krigens indvirkning på verdenshandelen vil få direkte følgevirkninger for søtransporten, som i dag har særdeles snævre margener. Men det er især de manglende sikkerhedsforanstaltninger, man vil kunne hæfte sig ved.

Søtransportsektoren er nemlig meget sent blevet opmærksom på sin sårbarhed som følge af attentaterne den 11. september, hvor de offentlige myndigheder underkastede samtlige transportmåder en evaluering.

I denne forbindelse vil der inden for de kommende dage blive vedtaget en meddelelse om bedre sikring af søfarten. Den indeholder et forslag, der tager sigte på at gennemføre de nye internationale sikkerhedsinstrumenter (ændring af SOLAS-konventionen<sup>2</sup> og den nye kode "International Ship and Port Facility Security"), der er blevet forhandlet på Den Internationale Søfartsorganisations diplomatiske konference i december 2002. Når dette forslag er vedtaget, vil der opnås betydelige fremskridt med hensyn til sikring af skibe og havnefaciliteter.

Der er dog behov for supplerende arbejde i andre internationale fora (Verdenstoldorganisationen, G8, Den Internationale Arbejdsorganisation), men også inden for Fællesskabet for at dække hele problemet og modvirke eventuelle uhensigtsmæssige bilaterale initiativer. Opnåelsen af et forhandlingsmandat den 18. marts med henblik på at få erstattet det ensidige amerikanske initiativ om sikring af containere (Container Security Initiative (CSI)) udgør i denne forbindelse en vigtig etape. Med samme formål synes det nødvendigt at sikre, at medlemsstaterne gennemfører de vedtagne foranstaltninger på en effektiv måde, således at vi kan forlange tredjelandes anerkendelse af vores sikkerhedsniveauer og gensidighed.

Endelig bør der hurtigt vedtages yderligere foranstaltninger med henblik på:

- at støtte Den Internationale Arbejdsorganisations arbejde angående identitetspapirer for søfarende, der tager sigte på kontrol med immigration og bekæmpelse af terrorisme,
- at fastlægge supplerende sikringsforanstaltninger, der skal finde anvendelse i EF-havne (øget sikkerhed i havneområderne og for det ansatte personale) og at udarbejde passende lovgivning.

## 3. GALILEO

Det er et spørgsmål om, hvad de amerikanske myndigheders holdning vil være med hensyn til GPS-signalets opretholdelse under hele konflikten. Der er flere tænkelige muligheder: fra jamming, der er begrænset til krigszonen, til nedsat signalkvalitet i

---

<sup>2</sup> Safety Of Life At Sea (Konventionen om sikkerhed for menneskeliv på søen).

hele verden for alle civile brugere. Disse beslutningers indflydelse på transportsektoren og de andre sektorer, der er afhængige af satellitbaseret navigation, bør undersøges omhyggeligt.

I denne forbindelse minder Kommissionen om, at Det Europæiske Råd den 20. og 21. marts opfordrede til "en fuldstændig og snarlig gennemførelse af Barcelona-konklusionerne vedrørende Galileo".

#### 4. OLIE

##### 4.1. Olieprisen

I løbet af de forgangne måneder er der konstateret en stigende pris på olie i forventning af en eventuel konflikt. Stigningen er fortsat trods en nedgang i den basispris pr. tønde, der er fastlagt af OPEC, hvilket klart viser, hvis der da skulle være behov for det, hvor stor indflydelse spekuleringen har å priserne.

Den olie, EU importerer fra Irak, udgør under 3,5 % af vores samlede import (jf. bilag II). En brat afbrydelse af olieleverancerne fra Irak vil altså ikke få nogen dramatisk indflydelse på vores forsyningsstabilitet, især på baggrund af erklæringer fra Saudi-Arabien, der skriver sig for 12 % af EU's import, og som har forpligtet sig til i samordning med de øvrige OPEC-medlemmer at kompensere for enhver nedgang i eksporten fra Irak. Produktionen hos de to største eksportører af olie til EU, nemlig Norge med 22,9 % og Rusland med 22,5 %, vil ikke blive direkte berørt af konflikten i Irak.

Det er meget vanskeligt at forudse, hvilke følger en konflikt vil få for olieproduktionen og udviklingen i priserne på olieprodukter. Ifølge mange analytikere indeholder den aktuelle pris (jf. bilag III) allerede et "krigstillæg" og afspejler ikke den aktuelle situation på markedet. Under alle omstændigheder vil følgende faktorer få stor indflydelse:

- Krigens varighed vil få en direkte virkning på priserne:
  - hvis der bliver tale om en kortvarig konflikt, må det forventes, at priserne vil svinge meget,
  - hvis den bliver mere langvarig, vil de blive ved med at svinge og nå op på et højere niveau. Der forventes ingen alvorlig forstyrrelse i forsyningerne, men det må påregnes, at spekuleringen holder priserne på et højt niveau.
- Konfliktens udstrækning vil få indvirkning på priserne og forsyningsikkerheden:
  - hvis konflikten begrænses Irak, vil den, selv om den skulle blive af længere varighed, ikke få nogen direkte virkning på udbuddet, ikke engang hvis de irakiske oliefelter bliver ødelagt,
  - derimod vil en konflikt, der breder sig og kommer til at berøre andre lande i området, skabe problemer for forsyningsikkerheden og føre til knaphed og prisstigninger.

## 4.2. Forvaltning af olielagrene

Andre faktorer kan få indflydelse på olieprisen, f.eks. en eventuel frigivelse af de amerikanske strategiske oliereserver. Det Internationale Energiagentur (IEA) kunne også overveje en samordnet frigivelse af lagrene. På nuværende stadium er sidstnævnte mulighed lidet sandsynligt på grund af de divergerende synspunkter inden for IEA og agenturets traditionelle modvilje mod at gribe ind, hvilket skyldes, at der er så mange medlemslande, hvoraf mange er ikke-europæiske lande<sup>3</sup>. Ved tidligere lejligheder har en række af disse lande foretrukket selv at træffe deres egne foranstaltninger frem for en samordning via IEA.

Den 13. marts indkaldte Kommissionen eksperterne i Olieforsyningsgruppen for at få gjort status over olielagrene og finde ud af, hvad medlemsstaterne forventede. Alle medlemsstaterne bekræftede, at Fællesskabets olielagre var tilfredsstillende, og at de kunne dække 115 dages forbrug, hvilket er noget mere end det minimum på 90 dage, som IEA har fastsat.

Hvis der opstår en konflikt eller indtræder kraftige prissvingninger, kan Kommissionen indkalde eksperterne til hastemøde, hvor der kan planlægges en samordning af nationale foranstaltninger. Der kan også træffes foranstaltninger, f.eks. en aftale om bestemmelser om energibesparelser, som efter undersøgelse eventuelt kunne gøres til genstand for et forslag fra Kommissionen.

Direktivforslagene vedrørende indførelse af en fællesskabsordning for anvendelsen af olie- og gaslagrene, som Kommissionen vedtog den 11. september 2002, er stadig til behandling i Rådet og Parlamentet. Det er dog allerede nu muligt at samordne medlemsstaternes aktioner på grundlag af den eksisterende lovgivning og de mere generelle forpligtelser, som de er pålagt i henhold til traktaten.

I denne forbindelse bør der mindes om, at Kommissionen har beføjelser til at fremsætte forslag, hvis der opstår alvorlige forsyningsvanskeligheder. Disse forslag, der er baseret på artikel 100, kan vedtages med kvalificeret flertal<sup>4</sup>.

Det bør også påtænkes at samordne medlemsstaternes holdning inden for rammerne af IEA med henblik på fremsættelse af fælles europæiske forslag og for at styrke samarbejdet med IEA.

## 4.3. Samordning af de afgiftsmæssige foranstaltninger

Når der tidligere er indtruffet stigninger i oliepriserne, der har ført til vedvarende prisforhøjelser på brændstoffer, har medlemsstaterne været tilbøjelige til ensidigt at vedtage afgiftsmæssige foranstaltninger for lette presset på transportsektoren. Under alle omstændigheder, bør der, som Kommissionen ved tidligere lejligheder har mindet om, gribes ind for at imødegå fristelsen til at afhjælpe prisstigningerne

---

<sup>3</sup> Det Internationale Energiagentur har 26 medlemmer: de 15 EU-medlemsstater, og USA, Canada, Japan, Australien, New Zealand, Schweiz, Tyrkiet, Ungarn, Norge (der har en særlig aftale), Tjekkiet samt Republikken Korea (i 2002).

<sup>4</sup> Artikel 100(\*)

1. Med forbehold af de øvrige fremgangsmåder i denne traktat kan Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen, vedtage foranstaltninger, der er afpasset efter den økonomiske situation, navnlig hvis der opstår alvorlige forsyningsvanskeligheder med hensyn til visse produkter.

gennem nedsættelse af afgifterne. Denne indstilling, som det uformelle møde i Rådet (ecofin) i Versailles i september 2000 støttede, blev ikke fulgt i praksis af et vist antal af medlemsstaterne, som sænkede punktafgifterne på brændstoffer efter stigningen af prisen pr. tønde.

#### 4.4. Sikkerhedsforanstaltninger

Ansvar for sikkerhedsaspekter omkring energiinfrastrukturen påhviler først og fremmest medlemsstaterne, og hvert land har sine egne nationale planer. Under de aktuelle internationale forhold vil det være hensigtsmæssigt at sammenkalde de nationale myndigheder, der er ansvarlige for disse planer, for at der kan udveksles opnået viden og fremmes en fælles opfattelse af, hvad de vigtigste risici består i, samt opnå bedre samvirke mellem de nationale foranstaltninger.

### 5. NUKLEAR SIKKERHED OG SIKKERHEDSKONTROL

Efter den 11. september havde Kommissionen allerede overvejet, hvilke foranstaltninger, der skulle træffes for at skærpe den nukleare sikkerhed og sikkerhedskontrol. I henhold til Euratom-traktaten er det klart, at det er Kommissionen, der varetager ansvaret for alle spørgsmål vedrørende ikkespredning af og kontrol med nukleare materialer og for strålingsbeskyttelse. 300 inspektører kontrollerer regelmæssigt alle nukleare anlæg i EU og påser, at mængden og anvendelsen af nukleare materialer svarer til de anmeldte formål. EU har dermed det bedste system til kontrol med ikkespredning i verden.

For at skærpe den nukleare sikkerhed og sikkerhedskontrol kunne der påtænkes andre foranstaltninger vedrørende andre aspekter, såsom de nukleare anlægs materielle sikkerhed, anvendelse af andre radioaktive materialer end dem, der anvendes i de nukleare programmer (inden for medicin eller industri) og en styrkelse af kontrollen på alle niveauer. Medlemsstaterne kunne overveje følgende:

- Forbud mod overflyvning af sårbare anlæg.
- Midlertidigt forbud mod transport af nukleart materiale mellem kernekraftværkerne og deponeringsstederne. Radioaktive materialer er underlagt streng kontrol i kernekraftværkerne, og når de er nået frem til deponeringsstederne, mens transportfasen udgør et sårbart led. Et midlertidigt forbud mod transport kunne altså overvejes. Kortene i bilaget viser en oversigt over, hvor kernekraftværkerne og deponeringsstederne er beliggende i EU (jf. bilag IV).
- Oprettelse og samordning af et permanent beredskabssystem på basis af de eksisterende midler.
- En skærpelse af kontrollen med sikkerhedsforanstaltningerne og adgangen til alle anlæg.
- Strengere kontrol med alle radioaktive materialer, der ikke anvendes som nukleart brændsel, (og som i forvejen er underlagt strenge kontrolprocedurer). I EU findes der store mængder af radioaktive materialer, som anvendes inden for sektorer, der ikke er underlagt de samme stringente kriterier som inden for den kernekraftindustrien. Det er

muligt, at en række af disse radioaktive kilder ikke anmeldes og derved ikke er underlagt den officielle kontrol og de relevante bortskaffelsesprocedurer. Man kunne overveje at anbefale medlemsstaterne at pålægge operatørerne automatisk anmeldelse af alle radioaktive kilder og indføre sanktioner for manglende overholdelse heraf.

Bilag I: Situationen i de vigtigste europæiske luftfartsselskaber

Bilag II: Import af olie i 2002

Bilag III: Den seneste udvikling i olieprisen

Bilag IV: Kernekraftværker og bortskaffelses anlæg i EU

## BILAG I

SITUATIONEN I DE VIGTIGSTE EUROPÆISKE LUFTFARTSSELSKABER
--

### Udviklingen i passagertrafikken i 2002

Udviklingen kan bl.a. måles på grundlag af:

- RPK (forkortelse for *Revenue Passenger Kilometers*=solgte person-km). Denne statistiske måleenhed svarer til summen af de kilometer, som hver betalende passager har tilbagelagt. Det er altså en måleenhed i faste priser for et luftfartsselskabs aktivitetsniveau.
- Belægningsprocent: flybelægningskoefficienten er en statistisk måleenhed for forholdet mellem udbud og efterspørgsel.

Disse data er vist i nedenstående tabel for de vigtigste europæiske luftfartsselskaber. Tallet i parentes viser udviklingen i forhold til den forudgående periode (udvikling i procent i forhold til 2001 for RPK, Stigning/nedgang i procentpoint for belægningsprocenten):

2002	BA	AF	LH	IB	KL	RY
RPK (i mio.)	99 103 (- 4,1%)	98 527 (+ 2,9%)	93 642 (+ 5,2%)	40 416 (- 2,1%)	58 590 (+ 2,5%)	Foreligger ikke
Belægningsprocent	72,7 % (+ 3,3 p.)	76,1 % (+ 1,2 p.)	77,1 % (+ 5,2 p.)	73,0 % (+ 2,3 p.)	80,3 % (+ 2,5 p.)	81,0 % (+ 4,0 p.)

Luftfartsselskaber: British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) et Ryanair (RY).

Der var et brat fald i efterspørgselen efter lufttransport i de sidste måneder af 2001. Den generelle stigning i belægningsprocenten viser, at de berørte selskaber har været i stand til at tilpasse deres udbud efter nedgangen i efterspørgselen.

Der er større forskelle, hvad angår RPK. Der foreligger ikke nogen tal fra Ryanair, men der har uden tvivl været tale om en stor vækst. Og deraf kan udledes, at fire ud af seks selskaber har haft en aktivitetsfremgang. For Iberias vedkommende konstateres en lille nedgang. British Airways udskiller sig ved at have været hårdere ramt end de andre, hvilket kan tilskrives luftfartsselskabets store afhængighed af det transatlantiske marked. Selskabet har dog iværksat en stringent omstrukturingsplan, som mange analytikere har hilst velkommen på grund af dens omfang og opnåede resultater.

Disse data viser effektiviteten af de foranstaltninger, som de fleste af selskaberne har iværksat med henblik på at rationalisere deres trafiknet og tilpasse deres udbud på det forretningsmæssige plan. De viser, at der er indtrådt en stabilisering efter chokket den 11. september og endog en begyndende regulær genoprettelse af situationen.

**Finansielle resultater (regnskabsår, der er afsluttet i løbet af 2002 - NB. kun Lufthansa og Iberia afslutter dets regnskabsår pr. 31. december)**

Det samme helhedsindtryk fremgår af de finansielle resultater, som de pågældende selskaber har offentliggjort. Nedenstående tabel indeholder to centrale data (omsætning og driftsresultater) fra sidstnævntes finansielle oversigter). Tallene i parentes viser udviklingen i forhold til det forudgående regnskabsårs afslutning (i løbet af 2001):

<b>2002</b>	<b>BA</b>	<b>AF</b>	<b>LH</b> (9 måneder).	<b>IB</b>	<b>KL</b>	<b>RY</b>
Omsætning	8 340 (- 10,1%)	12 528 (+ 2,0%)	12 641 (+ 2,7 %)	4 700 (- 0,8%)	6 532 (- 6,1 %)	551 (+27,3%)
Driftsresultat	- 110 (- 129 %)	235 (-47 %)	790 (+ 172 %)	249 (ubetydel.)	-94 (- 234%)	163 (+ 43%)

I mio. For British Airways i GBP, for de øvriges vedkommende i EUR.

Luftfartsselskaber: British Airways (BA), Air France (AF), Lufthansa (LH), Iberia (IB), KLM (KL) et Ryanair (RY).

De fuldstændige resultater for Lufthansa i 2002 vil blive offentliggjort den 20. marts 2003.

Resultaterne viser, i hvilket omfang og hvor hurtigt de iværksatte bestræbelser har givet resultater. Flere selskaber har opnået en stor fortjeneste. Lufthansas præstation er bemærkelsesværdig: resultaterne er bedre efter end før den 11. september 2001 (sammenligningen er foretaget for januar-september 2001 og samme periode i 2002) ! Visse transportselskaber har lidt tab. Men situationen synes at være under kontrol, selv for de hårdest ramte selskabers vedkommende som British Airways.

## BILAG II

### IMPORT OG LEVERANCER AF RÅOLIE I FÆLLESSKABET

EU	Jan. - Nov. 2002			
Oprindelsesland	Mængde (1000 Brl)	Samlet værdi (\$ 1000)	CIF pris (\$/Brl)	
Norge	722903	17895404	24,75	
Rusland	710276	16722860	23,54	
Saudi Arabien	353369	8340338	23,60	
Libyen	249891	6148228	24,60	
Iran	165558	3871407	23,38	
Nigeria	125254	3149539	25,15	
Syrien	125192	2985072	23,84	
Algeriet	106717	2679861	25,11	
Irak	100413	2394334	23,84	
Kazakhstan	84320	2079088	24,66	
Mexico	60850	1317553	21,65	
Angola	56954	1386451	24,34	
Venezuela	46376	1012825	21,84	
Kuwait	40551	952301	23,48	
Andre afrikanske lande	36012	839302	23,31	
Azerbajjan	31584	806163	25,52	
Egypten	27886	644306	23,11	
Cameroon	23788	565666	23,78	
Andre europæiske lande	18402	435165	23,65	
Brazilien	16677	366741	21,99	
Congo	13837	307697	22,24	
Tunisien	11952	290663	24,32	
Andre lande i det tidl.				
USSR	7927	172715	21,79	
Gabon	5157	101049	19,59	
Colombia	3479	81007	23,29	
Zaire	2208	50822	23,02	
Ukraine	2132	44883	21,05	
Andre lande i Mellernøsten	1910	43352	22,70	
Argentina	1557	28659	18,41	
Oman	1347	35911	26,66	
Andre latinamerikanske lande	1037	18977	18,30	
USA	890	20559	23,10	
Yemen	547	13046	23,85	
Vietnam	379	9577	25,27	
Qatar	227	4511	19,87	
<b>I ALT</b>	<b>3157556</b>	<b>75816031</b>	<b>24,01</b>	

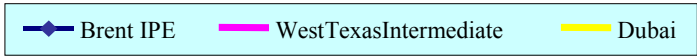
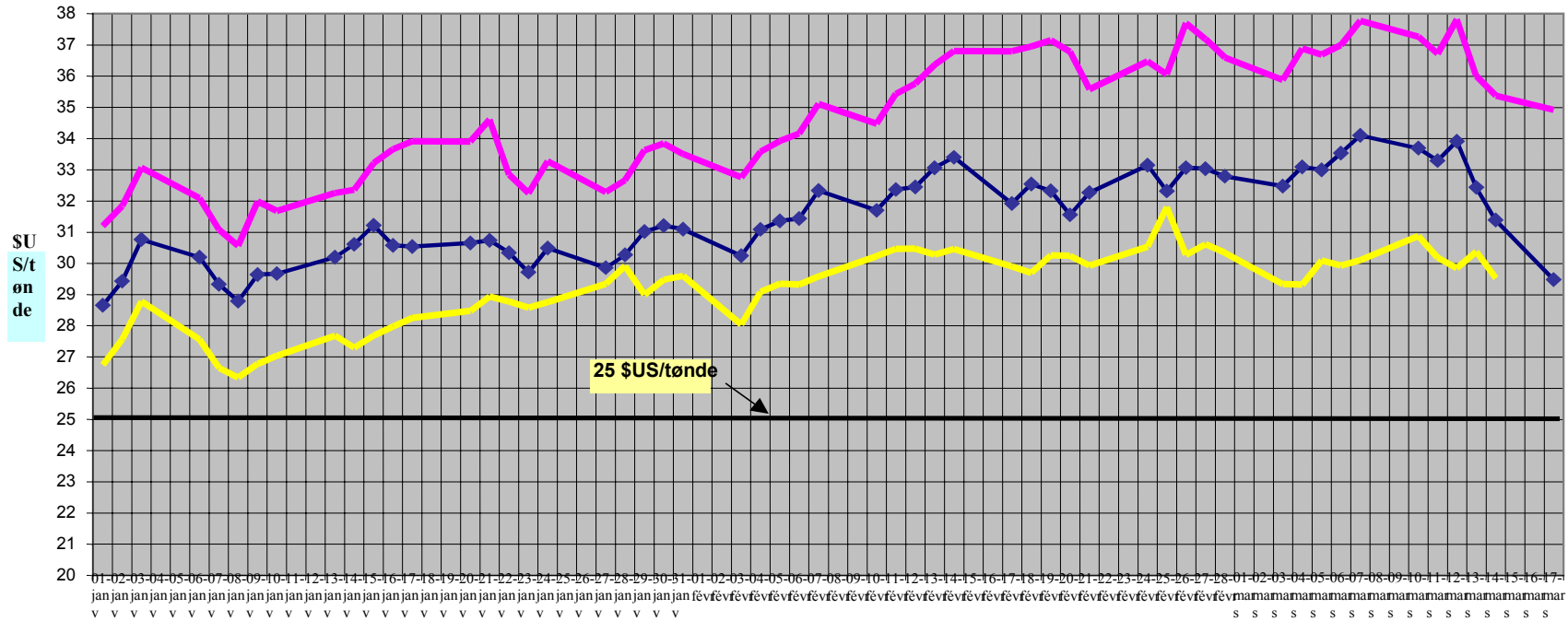
## BILAG

### *11 måneder*

Importandel i %
22,89
22,49
11,19
7,91
5,24
3,97
3,96
3,38
3,18
2,67
1,93
1,80
1,47
1,28
1,14
1,00
0,88
0,75
0,58
0,53
0,44
0,38
0,25
0,16
0,11
0,07
0,07
0,06
0,05
0,04
0,03
0,03
0,02
0,01
0,01
<b>100,00</b>

# BILAG III

## Råolie - verdensmarkedskurser



## BILAG IV

Kernkraftværker og anlæg til definitiv deponering af lavradioaktivt og mellemradioaktivt affald

