

Europaudvalget
EUV alm. del - Bilag 422
Offentligt

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MODTAGET

19 SEP. 2006 *gud*
Den Centrale Indlevering

Dato 15. sep. 2006
J. nr. 004-534

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 18. august 2006 stillet mig følgende spørgsmål 451 og 452 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 451:

Der ønskes en sammenfattende orientering om fremdriften i oprettelsen af det europæiske jernbaneagentur ("ERA"), jfr. Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004.

Svar:

I april 2004 blev forordningen om det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) vedtaget, og der blev umiddelbart truffet foranstaltninger til udnævnelsen af den i forordningen forudsatte bestyrelse, som afholdt sit første konstituerende møde den 15. juli 2004 i Valenciennes, Frankrig. Vicegeneraldirektør i det finske Transportministerium, hr. Reino Lampinen, blev her udpeget som bestyrelsesformand.

ERA's bestyrelse varetager normalt forekommende bestyrelsesopgaver, dvs. den udnævner den administrerende direktør, godkender årsrapporter, og vedtager arbejdsprogrammer mm. Bestyrelsen udarbejder desuden agenturets budget indenfor de af EU-systemet afstukne regler og rammer og har visse beføjelser overfor agenturets ledelse.

Bestyrelsen er sammensat af en repræsentant for hver medlemsstat, fire medlemmer fra Kommissionen og seks medlemmer uden stemmeret fra paneuropæiske jernbaneorganisationer.¹ Desuden deltager Norge og Island med observatører.

¹) - CER: Community of European Railways and Infrastructure Companies

- EIM: European Rail Infrastructure Managers)

- UNIFE: Union of European Railway Industries

- ETF: (European Transport Workers' Federation (Railway section)

- EPF: (European Passengers' Federation

- UIRR: (International Union of Combined Rail-Road Transport Companies



I perioden fra 2. halvår 2004 til udgangen af 2006, der udgør jernbaneagenturets forudsatte opbygningsfase, har der foreløbig været afholdt otte bestyrelsesmøder, alle med deltagelse af det danske bestyrelsesmedlem. Fra primo 2005 blev direktør for internationale forhold i de belgiske jernbaner (SNCB), hr. Marcel Verslype, ansat som administrerende direktør for ERA. I EU-systemet refererer ERA til EU-Kommissionens Generaldirektorat for Transport og Energi (DG TREN).

Med virkning fra 2006 har agenturet fra DG TREN overtaget det fulde ansvar for egen økonomi. Hovedkvarteret er placeret i Valenciennes i Nordfrankrig – men har desuden konferencefaciliteter i nabobyen Lille.

Siden det Europæiske Jernbaneagenturs etablering i 2004 har arbejdet hovedsagelig bestået i opbygning af Agenturet. Fuld kapacitet forventes nået her medio 2006 med 95 medarbejdere – blandt disse pt. tre danskere.

Budget for 2005 var knap 13 mio. € mens regnskabet – hovedsagelig på grund af en mere langvarig proces med personalerekruttering end forudsat - viste samlede udgifter for ca. 8,1 mio. €. Budgettet for 2006 er fastlagt til ca. 14,7 mio. €.

Organisatorisk er ERA opdelt i en række enheder svarende til de pålagte opgaver og under hensyn til særligt prioriterede delopgaver: Sikkerhedsenheden, Interoperabilitetsenheden, ERTMS-enheden, Enheden for økonomisk evaluering samt en Administrativ enhed.

Agenturet udarbejder løbende arbejdsprogrammer, som vedtages af bestyrelsen. En væsentlig del af opgaverne, som danner grundlag for disse arbejdsprogrammer er både med hensyn til indhold og terminer overordnet fastlagt ved direktiverne om jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

Agenturet løser sine opgaver dels ved ERA's egne medarbejdere, der for hovedpartens vedkommende er ansat på femårige kontrakter, dels ved tilknyttede ekspertarbejdsgrupper, hvori indgår eksperter udpeget af medlemsstaternes relevante myndigheder, dels af ni paneuropæiske jernbaneorganisationer.² Ekspertarbejdsgrupperne består af ofte mere end en snes medlemmer, som forudsættes at kunne lægge en betydelig arbejdsindsats i arbejdet (op til halvdelen af fuld arbejdstid har været nævnt). Det er ikke forudsat, at alle medlemsstater er repræsenteret i disse ekspertarbejdsgrupper. Pt. har Danmark ingen eksperter tilknyttet.

²) Til ekspertgrupperne kan de i note 1 nævnte organisationer, bortset fra – EPF (European Passengers' Federation) – udpege eksperter. Desuden kan eksperter udpeges af:

UITP: International Association of Public Transport

UIP: International Union of Private Wagons

ERFA: European Rail Freight Association

ALE: Autonomen Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas.



Netværk af hhv. medlemsstaternes jernbanesikkerhedsmyndigheder og - jernbanehavarimyndigheder er etableret, og Trafikstyrelsen hhv. Havarikommissionen deltager i de to netværk.

Arbejdet med udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmålsætninger og fælles sikkerhedsmetoder er påbegyndt med den nedsatte ekspertarbejdsgruppes deltagelse. Første udgave af fælles sikkerhedsmetoder skal foreligge i 2008 og tilsvarende for fælles sikkerhedsmålsætninger i 2009.

Arbejdet med harmonisering af sikkerhedsgodkendelser og sikkerhedscertifikater i samarbejde med de nationale myndigheder er påbegyndt. Retningslinjer for arbejdet er udsendt fra ERA i foråret 2006. Som første resultat er et fælles format for sikkerhedscertifikater forelagt og vedtaget denne sommer i 'Artikel 21-udvalget' under Kommissionen.

Udviklingen af statistik og anden måling af sikkerhedsniveauerne i medlemsstaterne er påbegyndt og første rapportering kan ses på ERA's hjemmeside.³ Retningslinjer og formater for indberetninger i fremtiden skal foreligge i første udkast i løbet af 2006.

De sikkerhedsregler, der i dag er gældende i medlemsstaterne, skal indsamles, klassificeres og notificeres over for Kommissionen i løbet af 2006. Dette arbejde er igangsat. Regelsættene er indberettet og arbejdet er pågående i Agenturet. I 2008 skal Agenturet udarbejde en vurdering af disse reglers tilgængelighed i medlemsstaterne

Agenturet skal etablere en offentlig database for en række jernbanerelaterede sikkerhedsdokumenter. Databasen skal omfatte licenser til at drive jernbanevirksomhed, sikkerhedscertifikater udstedt til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, havariundersøgelserapporter samt en række dokumenter som fastlægger medlemsstaternes jernbanesikkerhedsregler. Databasen er under etablering og den første statistik over jernbaneuheld udarbejdes inden udgangen af 2006.

ERA har fra begyndelsen af 2006 fået overdraget det fulde ansvar for udarbejdelse af Tekniske Specifikationer for interoperabilitet. 5 nye TSI er på arbejdsprogrammet for 2006 med overskrifterne: Infrastruktur, Energi, Passagervogne, Traktionsenheder og lokomotiver, og Passager telematik (informations- og forvaltningssystemer for passagertrafik). De tre førstnævnte TSI'er er under fuld udarbejdelse i samarbejde med nedsatte arbejdsgrupper. Arbejdet med at

³) http://www.era.eu.int/public/Safety/documents/safety_performance/06-06-01ERA-Report.pdf



formere Arbejdsgrupper til udarbejdelsen og opstilling af grundlæggende parametre for harmoniseringsarbejdet for de to sidst nævnte TSI'er er påbegyndt.

Et af Agenturets hovedopgaver er at holde sig orienteret om de fremskridt, der foregår med harmonisering af medlemsstaternes jernbane i henhold til TSI'erne samt overvågning af overholdelsen af interoperabilitetskravene. I 2006 arbejder Agenturet på metoder til måling af interoperabilitetens stade med henblik på forberedelse af den krævede rapportering herom i 2007.

Agenturet har til opgave at vurdere jernbaneprojekters overholdelse af interoperabilitetskravene i henhold til TSI'erne, når jernbaneprojekter søger EU-støttemidler. Agenturet løser nu denne opgave.

Værksteder, der udfører reparationer af rullende materiel, skal i fremtiden certificeres med henblik på at sikre, at gældende sikkerhedsregler og interoperabilitetskrav overholdes i forbindelse med indgreb i det rullende materiel. Arbejdet med dette område er påbegyndt i Agenturet.

Medlemsstaterne skal etablere et register for rullende jernbanemateriel. Agenturet har udarbejdet en anbefaling til Kommissionen om et standardformat for disse nationale registre, som indeholder en beskrivelse af indhold, dataformat, funktionel og teknisk arkitektur for databaserne. I anbefalingen er indarbejdet et forslag om et fælles 'virtuelt register', så medlemsstaternes enkeltregistre på europæisk plan kan anvendes som ét register, så myndigheder f.eks. kan slå op i nabolandes registre. Det er planen inden udgangen af 2006 at have en testmodel til afprøvning.

Agenturet er tillagt arbejdet med at sikre en koordinering mellem de udpegede bemyndigede organer (Notified Bodies) i Fællesskabet. Dette samarbejde er under betegnelsen 'NB-Rail' startet i Agenturet.

Som en særlig opprioriteret opgave inden for interoperabilitetsområdet er fremdriften i anvendelsen af ERTMS (European Rail Traffic Management System), der omfatter togkontrollsystemet ETCS og togradio- og datatransmissionssystemet GSM-R. Agenturet har til denne opgave derfor oprettet en særlig enhed. Enhedens første opgave har i 2006 været at gennemføre overtagelsen af systemansvaret og udviklingsopgaverne fra AEIF samt opbygge procedurer og arbejdsmetoder tilpasset Agenturet. Den væsentligste opgave aktuelt er i 2006 at få udarbejdet den første færdige "baseline" (= System Requirement Specification) for ETCS. Dette arbejde foregår pt. under maksimal indsats i Agenturet, idet TSI'en for konventionelle baners "togkontrol" træder i kraft den 28. september 2006, hvorefter de tekniske specifikationer er gældende ret i medlemsstaterne.

Agenturet har som en prioriteret opgave at foretage økonomiske vurderinger af konsekvenserne af de aktiviteter, som Agenturets har til opgave at forberede gennemførelsen af. Dette arbejdsområde er bemandet og igangsat.



For medlemsstaterne betyder oprustningen af fællesskabs-samarbejdet på jernbaneområdet – med etableringen af Jernbaneagenturet - en mærkbar forøgelse af opgaverne hos medlemsstaternes kompetente myndigheder

Spørgsmål nr. 452:

Under henvisning til grundnotat om Kommissionens midtvejsevaluering af hvidbogen fra 2001 om EU's transportpolitik (TRU alm. del – bilag 497)

- a) anmoder udvalget ministeren om at fremsende et grundnotat, så snart Kommissionen i efteråret 2006 har fremlagt handlingsplanen vedrørende energieffektivitet,
- b) udbeder udvalget sig en oversigt over anvendelsen af TEN-midler for perioden til 2010 med en angivelse af, hvortil midlerne påregnes anvendt og hvilke af disse projekter, der har fået bindende tilsagn om bidrag,
- c) ønsker udvalget en redegørelse for den tredje jernbanepakke og implementeringen af denne.

Svar:

Spørgsmål 452 a

Et grundnotat vil blive fremsendt til udvalget, når Kommissionen som bebudet i midtvejsevalueringen af Hvidbogen i løbet af efteråret 2006 har fremlagt en handlingsplan for energieffektivitet.

Spørgsmål 452 b

TEN-midlerne fordeles dels via flerårige-programmer, dels ved årlige beslutninger i Kommissionen.

./.
Det nuværende flerårige program (Multiannual Indicative Programme (MIP), der udgør langt den største del af den samlede tildeling af TEN-støtte, gælder for perioden 2001-2006. Der vedlægges en oversigt over projekter, der har fået/får støtte inden for rammerne af programmet for denne periode. Som det fremgår, har Danmark modtaget støtte til forundersøgelser vedrørende Femern Bælt-projektet (sammen med Tyskland) samt landanlæg i forbindelse hermed.

Støttetilsagn er bindende fra Kommissionens side, men forudsætter de nødvendige politiske beslutninger i medlemslandene om projekternes gennemførelse samt national medfinansiering efter de gældende regler herom.

For så vidt angår støttetildeling i henhold til Kommissionens årlige beslutninger inden for rammerne af det samlede TEN-T program har Danmark i samme periode (2001 – 2006) modtaget støtte til følgende projekter:



2001:

Side 6/9

- Gennemførelse af interessetilkendegivelsesrunde vedr. Femern Bælt-projektet: 1,25 mio. €
- Studie vedr. flytning af jernbanesporet mellem Århus Banegård og Østhavns Containerterminal 0,8 mio. €
- Gennemførelse af VVM vedr. motorvejsprojekter på Køge Bugt Motorvejen, Motorringvejen og strækningen Ønslev-Sakskøbing 1,0 mio. €

2003

- Studie vedr. forbedring af kapacitet på jernbanestrækningen København – Ringsted 1,2 mio. €

2004

- Lufttrafikkontrol: Analyse af forstærket dansk-svensk om lufttrafikstyring 2,0 mio. €

2005

- Studie vedr. strategi for opgradering af signalsystemet på det danske jernbanenet 1,0 mio. €

2006

- Strategisk analyse af langsigtede muligheder for udbygning af kapaciteten på jernbanestrækningen København – Ringsted 2,1 mio. €

Der er endnu ikke vedtaget TEN-støtteprogrammer for perioden efter 2006. Såvel MIP-programmet for perioden 2007 – 2013 (sammenfaldende med EU's finansielle perspektiver) som den årlige støttetildeling for 2007 forventes først vedtaget i løbet af 2007, idet den til grund for støttetildelingen liggende retsakt er under ændring.

Spørgsmål 452 c

Den tredje jernbanepakke indeholder følgende fire forslag til henholdsvis direktiver og forordninger:



1. KOM (2004) 139 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.
2. KOM (2004) 142 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet.
3. KOM (2004) 143 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om internationale jernbanepassagers rettigheder og forpligtelser.
4. KOM (2004) 144 Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt.

Ingen af forslagene er blevet endeligt vedtaget i EU-regi endnu. Der er derfor heller ikke foretaget nogen implementering i dansk ret.

For så vidt angår status på, hvor langt forslagene er nået i den legislative proces i EU, kan følgende oplyses:

1) Ens for alle de omhandlede forslag er, at de vedtages efter artikel 251, dvs. fællesbeslutningstagning mellem Minister Rådet og Europa Parlamentet.

2) Forslagene: KOM (2004) 139 (Udvikling af fællesskabets jernbaner), KOM (2004) 142 (certificering af lokomotivførere), og KOM (2004) 143 (jernbanepassagerers rettigheder):

- Forslagene har været i høring i Europa Parlamentet, og den 28. september 2005 afsluttede Europa-Parlamentet sin første læsning.
- Den 5. december 2005 opnåede Rådet politisk enighed.
- Den 24. juli 2006 vedtog Rådet en fælles holdning.

Det foreligger oplyst, at det finske formandskab vil søge at få forslagene endeligt vedtaget under sin formandskabsperiode.

3) Forslaget: KOM (2004) 144 (erstatning i forbindelse med jernbanefragt):

- Forslaget har været til høring i Europa Parlamentet, men er ikke kommet videre. Skiftende formandskaber har ikke vist interesse for denne sag, der synes være stillet i bero.

I det følgende gives en kort beskrivelse af indholdet af de fire forslag:

1) KOM (2004) 139 (Udvikling af fællesskabets jernbaner)

Kommissionens forslag indebærer en åbning af medlemsstaternes jernbanenet fra 2010 for international passagertransport og for passagertransport mellem



indenlandske stationer i forbindelse med international passagertransport. Markedsåbningen gælder for alle jernbanevirksomheder, der er etableret inden for EU.

2) KOM (2004) 142 (certificering af lokomotivførere)

Direktivforslaget indeholder betingelser og procedurer for personer, der fører lokomotiver og tog på Fællesskabets jernbaner for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter.

Direktivforslaget definerer grundlaget for en fælleseuropæisk certificering af lokomotivførere. Formålet er at lette lokomotivførernes mobilitet mellem medlemsstater, men også mellem jernbanevirksomheder, og endelig generelt at gøre det lettere for alle aktører inden for jernbanesektoren at anerkende licenser og harmoniserede supplerende certifikater. Formålet er dermed også at fremme den grænseoverskridende jernbanetraffic.

Certificeringen fratager dog ikke jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne ansvaret for sikkerheden for deres personale, herunder uddannelse, tilsyn og intern kontrol i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49 EF).

3) KOM (2004) 143 (jernbanepassagerers rettigheder)

Kommissionens forslag indebærer en fastsættelse af rettigheder og pligter for passagerne i den internationale togtrafic, bl.a. i relation:

1. minimumskrav til de oplysninger, passagererne skal have før, under og efter rejsen,
2. kontraktbetingelser,
3. jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, forsinkelser eller aflysninger,
4. betingelserne for hjælp til bevægelsehæmmede personer, og
5. på hvilke betingelser jernbanevirksomhederne skal samarbejde for at opfylde forordningens formål.

4) KOM (2004) 144 (erstatning i forbindelse med jernbanefragt)

Forslaget indebærer en forpligtelse for jernbaneselskaberne og jernbanefragtkundernes til at fastsætte kvalitetskrav for jernbanefragt og erstatning, såfremt fragtkontraktens kvalitetskrav ikke opfyldes.

Kvalitetskravene omfatter bl.a. følgende:

1. aftalte tidspunkter for jernbaneselskabets modtagelse/aflevering af godset, vognene eller togene fra/til jernbanefragtkunden,



2. ankomsttidspunktet og erstatning ved forsinkelse,
3. erstatning ved tab eller beskadigelse af godset,
4. erstatning ved jernbaneselskabets aflysning af toget,
5. erstatning ved jernbanefragtkundens aflysning af toget, og
6. et kvalitetskontrollsystem aftalt mellem parterne.

Side 9/9

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

P/G	N°	MS	P/S	Title of project	Support 2001-03	Support 2004	Support 2005	Support 2006	Support 2004-06 ¹	Support 2001-06
PP	101 a	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/ kombinierter Verkehr Nord – Süd: Knoten Berlin, Lehrter Bahnhof (Los 1, Gebäudeausbau, technische Ausrüstung) und Bahnhof Papestraße (Los 5)	16,100	8,000	12,500	8,240	28,740	44,840
PP	101 b	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/ kombinierter Verkehr Nord – Süd: Knoten Berlin, Ausbau des Abschnittes Südkreuz - Ludwigfelde (Anhalter Bahn)	5,000	4,600	3,500	0,000	8,100	13,100
PP	101 c	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/kombinierter Verkehr Nord – Süd: Knoten Berlin, Ausbau des Abschnittes Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PP	101 d	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/ kombinierter Verkehr Abschnitt Halle Leipzig-Nürnberg	0,000	2,400	0,000	2,320	4,720	4,720
PP	101 e	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/kombinierter Verkehr.Abschnitt Halle Leipzig-Nürnberg	0,000	7,100	0,000	6,340	13,440	13,440
PP	101 f	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/ kombinierter Verkehr Abschnitt Fürth-Nürnberg	0,000	0,000	0,000	3,340	3,340	3,340
PP	102 a	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/ kombinierter Verkehr Nord – Süd: Strecke Nürnberg - München: Neubau des Abschnittes Nürnberg - Ingolstadt für Hochgeschwindigkeitsverkehr - GU-Abschnitt km 13,4 - 84,8.	50,500	37,500	15,300	0,000	52,800	103,300
PP	102 b	DE	P	Hochgeschwindigkeitsverbindung/kombinierter Verkehr Nord – Süd: Strecke Nürnberg - München: Ausbau des Abschnittes Ingolstadt – München für Kufstein- Innsbruck: construction of third and fourth track	30,500	16,000	15,100	0,000	31,100	61,600
PP	103	AT	P		17,000	8,000	0,000	10,000	18,000	35,000
PP	104	A/IT	S	Brenner Basistunnel: Studien zur technischen und rechtlichen Projektaufbereitung; Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitsstudien	5,150	3,000	23,500	35,000	61,500	66,650
PP	201 a	NL	P	PBKAL :Dutch section (~100 km) Nederlands deel van het PBKAL-project: aanleg van de kruising van de hogesnelheidsspoorlijn en de A4-autoweg	9,300	7,750	1,250	0,000	9,000	18,300
PP	201 b	NL	P	Bored tunnel HSL-Zuid	26,000	8,000	0,000	0,000	8,000	34,000
PP	201 c	NL	P	Contract Zuid-Holland Zuid; realisation of the Civil Infrastructure for the High Speed Railway between Heerjansdam and Lage Zwaluwe	22,000	10,500	0,000	0,000	10,500	32,500
PP	201 d	NL	P	Modification of Rotterdam Central Station in connection with PBKAL project Amsterdam-Dutch/Belgian border	0,000	0,000	4,000	0,000	4,000	4,000
PP	202 a	UK	P	CTRL Studies and WorksSections 1	15,000	0,000	0,000	0,000	0,000	15,000
PP	202 b	UK	S	Channel Tunnel Rail Link (CTRL) – Section 2 Ebbsfleet to St Pancras.	5,000	0,000	0,000	0,000	0,000	5,000
PP	202 c	UK	P	Channel Tunnel Rail Link (CTRL) – Section 2 Ebbsfleet to St Pancras.London-Cheriton	30,000	25,000	11,000	27,000	63,000	93,000
PP	203 a	DE	P	Ausbau der Schienenverbindung Köln - Aachen - deutsch/belgische Grenze: Ausbauabschnitt Düren - Aachen - deutsch/belgische Grenze	1,200	1,500	0,000	6,250	7,750	8,950

¹ Bold italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision J05)213

PP	203 b	DE	P	Neubauverbindung für Hochgeschwindigkeitsverkehr Köln - Frankfurt/Main; Abschnitt Eddersheim/Mainbrücke - Abzweig Mönchhof; Anschluß Wiesbaden Hauptbahnhof;	23,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	23,000
PP	204	BE	P	PBKAL :F/B border-Brussels-Liege-B/D border; Brussels-B/NL border	40,000	15,000	5,000	10,000	30,000	70,000			
PP	301	ES	S	Studies for HST line Zaragoza-Barcelona	11,000	0,500	0,000	0,000	0,500	11,500			
PP	301 b	ES	P	Works for HST line Zaragoza-Barcelona	0,000	0,000	0,000	1,500	1,500	1,500			
PP	302	ES	S	HST Madrid - Valladolid (Medina del Campo) (several studies)	14,000	0,000	1,500	1,650	3,150	17,150			
PP	302 b	ES	P	HST Madrid - Valladolid (Medina del Campo) (several studies)	0,000	0,000	0,000	2,600	2,600	2,600			
PP	303	ES	S	HST Madrid - Vitoria y nueva del pais Vasco	11,900	5,000	0,000	0,000	5,000	16,900			
PP	304 a	FR	S	HST Madrid-Barcelona Perpignan Montpellier: Studies and implementation for Perpignan Montpellier	4,000	1,000	3,000	3,000	7,000	11,000			
PP	304 b	FR	P	TGV Sud, section Nimes-Montpellier-Perpignan	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
PP	306 a	ES/FR	S	HST Madrid-Barcelona Perpignan Montpellier: Studies and works for International section (F and E)	1,000	5,000	4,000	2,300	11,300	12,300			
PP	306 b	ES/FR	P	HST Madrid-Barcelona Perpignan Montpellier: Studies and works for International section (F and E)	0,000	10,000	35,270	34,800	80,070	80,070			
PP	401 a	FR	P	TGV Est Européen: Construction Phase I (Vaires - Baudrecourt - Strasbourg)	100,300	14,000	7,000	20,800	41,800	142,100			
PP	401 d	FR	S	TGV Est Européen: Construction Phase II (Baudrecourt - Strasbourg)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000			
PP	401 b	FR	P	TGV Est Européen, section Vaires – Baudrecourt (partie sous maîtrise d'ouvrage SNCF)	7,600	3,000	3,000	2,600	8,600	16,200			
PP	401 c	FR	S	TGV Est Européen, section Vaires – Baudrecourt - Saarbrücken	0,000	0,000	0,000	8,000	8,000	8,000			
PP	402	DE	P	Verbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland, Ausbau des Abschnittes Ludwigshafen – Saarbrücken – deutsch-französische Grenze für ETCS Pilot POS Nord	13,500	0,000	0,000	6,830	6,830	20,330			
PP	402 b	DE	S	ETCS Pilot POS Nord	0,000	0,000	0,000	8,900	8,900	8,900			
PP	501 a	NL	P	BETUWELINE (rail/combined transport); incl. Port railway line and A15 line; Botlek rail tunnel	4,000	0,000	0,000	0,000	0,000	4,000			
PP	501 b	NL	P	Sophia rail tunnel	6,500	0,000	0,000	0,000	0,000	6,500			
PP	501 c	NL	P	Superstructure A15 line	3,500	15,000	20,000	15,000	50,000	53,500			
PP	501 d	NL	P	Substructure A15 line	16,000	0,000	0,000	0,000	0,000	16,000			
PP	602	FR	S	Lyon-Modane line upgrading (section F)	3,000	1,000	0,000	1,000	2,000	5,000			

¹ Bold italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision C(2005)213

TEN-T
Annex II to the amended MIP Framework Decision (2006)

PP	603	FR /IT	S	Studies Mt. CENIS base tunnel (France)	0,000	0,000	0,000	0,000	20,000	20,000	20,000
PP	603 a	FR	S	Studies Mt. CENIS base tunnel (France)	46,779	16,000	24,000	0,000	0,000	40,000	86,779
PP	603 b	FR	S	Studies Mt. CENIS base tunnel (France)	0,000	3,000	0,000	0,000	0,000	3,000	3,000
PP	603 c	FR	S	Studies Mt. CENIS base tunnel (France)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PP	604	IT	S	Studies Mt. CENIS base tunnel (Italy)	46,779	0,000	24,000	0,000	0,000	24,000	70,779
PP	605	IT	P	Adeguamento dei nodi ferroviari alle interconnessioni con le linee ad alta velocità per fluidificazione dei traffici Est/Ovest (Torino: tratta Susa-Dora, sviluppo tecnologico del potenziamento dell'attuale linea Torino-Modane e cintura merci di Torino)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PP	606 a	IT	S	Potenziamento dell'attuale linea Torino-Modane e cintura merci di Torino	6,000	0,000	2,000	10,000	12,000	18,000	
PP	607	IT	P	Potenziamento della produttività dell'infrastruttura e delle tecnologie per la fluidificazione dei traffici est-ovest (tratte Pioltello-Treviglio e Rovato-Padova)	8,710	5,000	4,000	5,000	14,000	22,710	
PP	608	IT	P	Sistemazione del nodo di Mestre e Padova Mestre	1,335	3,000	7,000	0,000	10,000	11,335	
PP	609 b	IT	P	NEW project Padova Mestre PROJECT	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
PP	701	EL	S	EGNATIA MOTORWAY: Completion of Technical Studies	18,500	4,000	0,000	0,000	4,000	22,500	
PP	801	PT	S	Novo Aeroporto de Lisboa: Estruturacao de Parceria Publico-privada (2e fase)	2,147	1,200	0,000	1,800	3,000	5,147	
PP	802	ES	S	Fuentes de Oñoro - Valladolid - Tuy-Ferrol	3,050	1,000	1,500	0,000	2,500	5,550	
PP	901	IE	P	Conventional rail Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranrath Section Belfast-Dublin-Cork intercity rail corridor	0,000	1,000	0,000	0,000	1,000	1,000	
PP	1201 a	SE	S	Sweden: Malmoe Citytunnel Railway. Studies	11,000	0,000	0,000	0,000	0,000	11,000	
PP	1201 b	SE	P	Malmoe Citytunnel Railway. Works	0,000	2,000	15,000	5,000	22,000	22,000	
PP	1202 a	SE	P	Sweden: South Main / West Main Railway Line	4,000	9,000	12,500	0,000	21,500	25,500	
PP	1202 b	SE	S	New Project: Citybanan (tunnel under the city of Stockholm)	0,000	5,000	4,000	0,000	9,000	9,000	
PP	1203 a	SE	S	Sweden: 2 upgrading sections on E 6 motorway. Torp-Håby and Rabbalshede - Swinesund Studies	4,900	0,000	0,000	0,000	0,000	4,900	
PP	1203 b	SE	S	E 6 in Sweden, Torp-Håby and Rabbalshede - Swinesund Works	4,000	5,500	3,500	4,000	13,000	17,000	
PP	1204 a	FI	P	Finland: E18 Motorway (Paimio-Muurta and Helsinki-Ring III)+ section Lohja - Lohjanharju	9,100	2,800	2,700	0,000	5,500	14,600	
PP	1204 b	FI	P	E 18 Motorway (Helsinki Ring III, Airport (junction) - Tikkurila)	4,400	1,600	0,000	0,000	1,600	6,000	

* Bold Italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision C(2005)213

PP	1205	FI	P	Finland Railway upgrading on the Northern Triangle	4,500	12,000	11,000	3,000	26,000	30,500
PP	1212	FI	P	New project/ice breaker project	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
PP	1301 a	IE	S	UK-IRL-Benelux road corridor: Ireland element	11,000	7,200	5,800	0,000	13,000	24,000
PP	1301 b	IE	P	New Project UK-IRL-Benelux road link. Section: N1 Dundalk to the border with Northern Ireland	0,000	0,000	7,300	6,200	13,500	13,500
PP	1301 c	IE	P	New Project UK-IRL-Benelux road link. Section: N8 Cashel By-Pass	0,000	1,800	0,000	0,000	1,800	1,800
PP	1302	UK	P	UK-RL-Benelux road corridor: A120 Stansted to Braintree upgrading	12,500	2,400	0,000	0,000	2,400	14,900
PP	1401	UK	P	West Coast Main Line modernisation	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	14,000
PP	1501 a	EU	S	GALILEO	280,000	100,000	86,000	154,000	340,000	620,000
PP	1501 b	EU	S	TransEuropean Satellite Navigation System (GALILEO): Development and Validation Phase/First series of studies and technical support measures	70,000	0,000	0,000	0,000	0,000	70,000
GR	1001	AT	P	Schienenverbindung Donauachse: Bau der Umfahrung Enns und des Knotens Rohr	1,800	4,000	7,650	0,000	11,650	13,450
GR	1002	AT	P	Schienenverbindung Donauachse: Ausbau des Knotens Wagram	8,100	4,800	0,000	0,000	4,800	12,900
GR	1003 a	DE	P	Planungen für den Ausbau der Schienenverbindung München - Mühldorf - Freilassing	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000
GR	1003 b	DE	S	Ausbau der Schienenverbindung München – Mühldorf - Freilassing	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	1004 a	DE	S	Studien für den Neubau der Hochgeschwindigkeitsverbindung Stuttgart - Ulm	7,500	5,400	0,000	5,730	11,130	18,630
GR	1004 b	DE	P	Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindung Stuttgart - Ulm	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	1005	DE	P	Ausbau des Abschnittes Augsburg – Mehring für Hochgeschwindigkeitsverkehr	8,500	5,000	5,000	0,000	10,000	18,500
GR	1006	DE	S	Studien für einen neuen Hochgeschwindigkeitsabschnitt im Bereich Frankfurt – Fulda/Hanau	2,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,000
GR	1007	ES	P	Eliminación de cuellos de Botella-Ferrocarril - Servicios de Mercancias (Works)	3,000	0,000	0,840	3,200	4,040	7,040
GR	1008	ES	S	Nuevo acceso Ferroviario a Asturias	5,000	0,000	0,000	0,000	0,000	5,000
GR	1009	ES	s	LAV-Madrid-Castilla-La Mancha Comunidad Valenciana-Murcia (several studies)	18,000	9,000	9,000	0,000	18,000	36,000
GR	1009 a	ES	P	LAV-Madrid-Castilla-La Mancha Comunidad Valenciana-Murcia (several studies)	0,000	0,000	0,000	12,500	12,500	12,500
GR	1010	FR	S	Désaturation du complexe ferroviaire au nord de Bordeaux	1,000	0,000	1,700	3,300	5,000	6,000

¹ Bold Italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision C(2005)213

TEN-T
Annex II to the amended MIP Framework Decision (2006)

GR 1011		FR	P	Désaturation noeud Lyonnais	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000
GR 1012		FR	P	Désaturation artère Nord Est	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000
GR 1013		FR	S	Désaturation du noeud mosellan	1,700	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,700
GR 1014 a		EL	S	SUBURBAN RAIL OF ATTICA: Development studies	1,350	0,000	0,000	1,300	0,000	1,300	0,000	2,650
GR 1014 b		EL	S	Suburban Rail of ATTICA Development Studies: Completion of studies for the Piraeus railway station	0,750	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,750
GR 1014 c		EL	S	Suburban Rail of ATTICA Development Studies: Completion of the studies of the corridor Piraeus - Intermodal Change of Aarnes (SKA)	2,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,250
GR 1015		EL	S	WEST-EAST RAIL AXIS: Improvement of vertical links to third countries, nodes, and links to industrial areas	1,500	0,000	2,250	0,000	0,000	2,250	0,000	3,750
GR 1016		IT	P	Potenziamento infrastrutturale del nodo di Firenze	9,565	5,000	2,000	1,500	8,500	8,500	18,065	
GR 1017		IT	P	High Speed Track Bologna-Florence	55,000	12,000	18,000	6,650	36,650	36,650	91,650	
GR 1018		IT	P	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Milano	1,050	1,000	2,500	7,000	10,500	10,500	11,550	
GR 1019		IT	P	High Speed Urban junction of Rome	10,500	4,500	5,000	0,000	9,500	9,500	20,000	
GR 1020		LU	P	Gare de Lux - augm. de capacité	0,496	0,000	0,000	2,000	2,000	2,000	2,496	
GR 1021		NL	P	HSL Dutch Randstad-Rhine/M Section Amsterdam-Utrecht (UTRECHTBOOG)	2,500	2,000	0,000	0,000	2,000	2,000	4,500	
GR 1022 a		PT	S	TGV Lisbon-Porto (Coimbra - Porto)	2,100	2,900	6,500	0,000	9,400	9,400	11,500	
GR 1022 b		PT	S	New Project TGV Coimbra-Vigo	0,000	1,000	1,500	0,000	2,500	2,500	2,500	
GR 1022		PT	S	TGV/HSL Portugal (Vigo/Porto/Lisboa/Ota/Madrid)	0,000	0,000	0,000	10,000	10,000	10,000	10,000	
GR 1023		PT	S	TGV Lisbon-Porto (Lisbon - Ota Airport)	1,300	4,000	5,000	0,000	9,000	9,000	10,300	
GR 1024		PT	S	New Rail Tejo Bridge (Lisbon)	3,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	3,500	
GR 1025 a		FI	P	Removal of bottlenecks on the railway network in Finland	4,000	2,000	2,000	1,400	5,400	5,400	9,400	
GR 1025 b		FI	P	Removal of bottlenecks on the railway network in Finland. Oulu – Iisalmi/ Vartiuss	1,800	0,000	5,300	0,000	5,300	5,300	7,100	
GR 1026		UK	S	Feasibility S for Stansted Airport – improved rail links	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000	
GR 1083		UK	S	Southampton to WCML Project and Study	2,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,000	

¹ Bold italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision C(2005)213

GR 1087		UK	S	Feasibility S for Kings Cross high speed trains interchange station and for Heathrow airport - new rail links.	4,000	5,000	3,000	6,000	14,000	18,000
GR 1087	c	UK	P	Kings Cross high speed trains interchange station works- new rail links.	0,000	0,000	0,000	4,000	4,000	4,000
GR 1088		UK	S	Feasibility S for TransPennine and North Wales - improved links to Manchester airport	1,500	0,000	0,000	0,000	0,000	1,500
GR 1092	a	UK	S	Felixstowe to Nuneaton Rail Upgrade (S and Works)	1,900	0,000	0,000	0,000	0,000	1,900
GR 1092	b	UK	P	Felixstowe to Nuneaton gauge enhancement and capacity upgrade for Rail Freight	0,600	2,500	0,000	0,000	2,500	3,100
GR 1100		BE	S	Raccordement ferroviaire de l'aéroport de Zaventem au réseau à grande vitesse Thalys	0,000	0,950	2,000	3,050	6,000	6,000
GR 1101		BE	P	Iron Rhine Quick Start	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 1102		BE	P	Amélioration de la liaison ferroviaire Bruxelles-Luxembourg. Projet Eurocap rail	0,000	0,000	0,000	3,500	3,500	3,500
GR 1103		AT	P	New Project: Terminal Wien Freudenu Hafen incl. Verbindungsstrecke Donauuferbahn-Donaulaendebahn	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 1104		AT	S	New Project: Güter terminal Wien - Inzersdorf Technische Studien + Planungen	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 1105		AT	S	New project Danube railway axis: Hennersdorf-Muellendorf	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 1106		AT	S	New project Schienenverbindung Wien-Meidling-Hennersdorf	0,000	1,000	0,000	0,000	1,000	1,000
GR 1107		AT	P	New Project: MIP "Nordbahn" Wien- CZ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 1106	a	AT	P	New project Schienenverbindung Wien-Meidling-Hennersdorf	0,000	0,000	0,000	1,500	1,500	1,500
GR 1108		AT	P	New Project: Schienenverbindung Donauachse: Wien-St. Poelten (Bau)	0,000	9,000	3,000	4,000	16,000	16,000
GR 1109		FR	S	New Project: TGV Sud Europe Atlantique (S) : Tours Angoulême	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 1108	b	AT	P	New Project: Schienenverbindung Donauachse: Wien-St. Poelten (Bau) extention to DE border	0,000	0,000	0,000	4,550	4,550	4,550
GR 1110		FR	S	New Project: TGV Rhin-Rhône (S)	0,000	0,000	5,000	5,000	10,000	10,000
GR 3001		AT	S	Studie, Vorbereitungsmaßnahmen und Pilotversuch für die Engpaßbeseitigung auf der Donau-Wasserstraße im Abschnitt Wien - slowakische Grenze	1,100	0,000	2,100	3,400	5,500	6,600
GR 3002		AT	S	Vorbereitungsarbeiten für das Genehmigungsverfahren eines „European Train Control System“ (ETCS, Level 1) für die Verbindung Wien – Budapest (österreichischer Albert Channel Upgrading and SCHELDE locks modernization	3,100	0,000	0,000	0,000	0,000	3,100
GR 3003		BE	P	Albert Channel Upgrading and SCHELDE locks modernization	1,000	0,000	0,000	5,500	5,500	6,500
GR 3004	a	DE	P	Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Frankfurt (Oder) als Teil des gesamt europäischen Verkehrskorridors Nr. II	2,750	2,630	0,000	0,000	2,630	5,380

¹ Bold Italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision C(2005)213

TEN-T
Annex II to the amended MIP Framework Decision (2006)

GR 3004 b	DE	S	Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Frankfurt (Oder) als Teil des gesamteuropäischen Verkehrskorridors Nr. II	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR 3005 a	DE	P	Planungen und Bau der neuen Schienenverbindung für Hochgeschwindigkeitsverkehr Offenburg – Basel als Zulaufstrecke zu den neuen Eisenbahntransversalen (NEAT) in	10,000	7,500	5,900	16,010	29,410	39,410				
GR 3005 b	DE	P	Bau der neuen Schienenverbindung für Hochgeschwindigkeitsverkehr Offenburg – Basel als Zulaufstrecke zu den neuen Eisenbahntransversalen (NEAT) in der Schweiz	1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1,000				
GR 3006 a	DE	P	Studien für den Ausbau der Schienenverbindung Berlin - Dresden - deutsch/tschechische Grenze	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000				
GR 3006 b	DE	S	Ausbau der Schienenverbindung Berlin - Dresden - deutsch/tschechische Grenze	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000				
GR 3007	DE	S	Multimodaler Ausbau des Korridors Hamburg - Öresundregion: Studien für Schienenanbindungen Hamburg - Flensburg / Hamburg - Lübeck - Puttgarden	4,100	0,000	0,000	0,000	0,000	4,100				
GR 3008 a	DE	P	Gesamteuropäischer Verkehrskorridor Nr. III: Studien für den Ausbau der Schienenverbindungen Knappenrode - Horka - deutsch/polinische Grenze und Dresden -	0,500	1,900	0,000	2,240	4,140	4,640				
GR 3008 b	DE	P	Gesamteuropäischer Verkehrskorridor Nr. III: Studien für den Ausbau der Schienenverbindungen Knappenrode - Horka - deutsch/polinische Grenze und Dresden -	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000				
GR 3009	D/DK	S	Fehmarn Belt Fixed Link	0,670	2,000	0,000	5,000	7,000	7,670				
GR 3010 a	DK	S	Fehmarn Belt Fixed Link -Railway Part DK-Works (Studies)	2,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,000				
GR 3010 b	DK	S	Multimodal extension of the corridor Hamburg - Öresundregion incl. Fehmarn Belt fixed link- Upgrading of railway access lines to future Fehmarn Belt Fixed Link, including	1,200	0,600	1,000	0,000	1,600	2,800				
GR 3010 c	DK	P	New Project - Multimodal extension of the corridor Hamburg - Öresundregion incl. Fehmarn Belt fixed link- Railway part Denmark(Works)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000				
GR 3011	FR	P	Seine Nord (group of project not specified in the application form)	1,800	1,500	1,400	0,000	2,900	4,700				
GR 3011 b	FR	S	Seine Nord (group of project not specified in the application form)	0,000	0,000	0,000	4,500	4,500	4,500				
GR 3012	FR	S	Travaux de mise en sécurité du tunnel du Fréjus	0,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,500				
GR 3013	FR	P	Aménagement de la Route Nationale 134 en France	1,380	0,000	0,000	0,000	0,000	1,380				
GR 3014	EL	S	EGNATIA MOTORWAY: Technical Studies for the completion of vertical axes: 1) Siatista-Krystalloggi	2,400	0,000	0,000	0,000	0,000	2,400				
GR 3015	FR/IT	S	Travaux de mise en sécurité du tunnel du Fréjus	0,500	3,000	0,000	0,000	3,000	3,500				
GR 3016	PT	P	Land Expropriations for scout concessions on cross border road links	5,000	0,000	0,000	0,000	0,000	5,000				
GR 3035	UK	P	Loughbrickland, NI-Beech Hill	0,000	1,500	1,000	0,000	2,500	2,500				
GR 3050	FR	S	New Studies- Canal Seine nord (tronçon central)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000				
GR 3100	BE	P	Antwerp Ringway	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000				

* Bold italic figures show an increase with respect to the programmed : it in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision 2005/213

GR	3101	BE	S	Ecluse de LANAYE	0,000	2,260	0,000	0,000	0,000	2,260	2,260	2,260
GR	4001 a	EU	S	STREETWISE--Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between the United Kingdom and the Republic of Ireland	3,234	0,808	0,529	0,457	0,000	1,794	1,794	5,028
GR	4001 b	EU	P	STREETWISE--Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between the United Kingdom and the Republic of Ireland	2,167	0,550	0,358	0,358	0,000	1,266	1,266	3,433
GR	4002 a	EU	S	ARTS E/P/F Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between France, Portugal and Spain	4,081	1,870	1,284	1,161	0,000	4,315	4,315	8,396
GR	4002 b	EU	P	ARTS E/P/F Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between France, Portugal and Spain	6,714	2,974	2,186	2,000	0,000	7,160	7,160	13,874
GR	4003 a	EU	S	CENTRICO NL/B/ D/LU/ F/UK Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between Belgium, Germany, France, Luxembourg, The Netherlands and the	13,533	6,393	4,302	3,525	0,000	14,220	14,220	27,753
GR	4003 b	EU	P	CENTRICO NL/B/ D/LU/ F/UK Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between Belgium, Germany, France, Luxembourg, The Netherlands and the	12,267	5,832	6,223	5,822	0,000	17,877	17,877	30,144
GR	4004 a	EU	S	CORVETTE IT/AT/DE Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between Germany, Austria, Italy and Switzerland	6,820	3,402	2,301	1,251	0,000	6,954	6,954	13,774
GR	4004 b	EU	P	CORVETTE IT/AT/DE Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between Germany, Austria, Italy and Switzerland	6,433	3,953	2,630	1,645	0,000	8,228	8,228	14,661
GR	4005 a	EU	S	SERTI FR/DE/IT/ES Euro-regional deployment plan for road Intelligent Transport Systems between France, Italy, Spain, Germany, Switzerland and Andorra.	9,317	3,317	2,316	1,763	0,000	7,396	7,396	16,713
GR	4005 b	EU	P	SERTI FR/DE/IT/ES Euro-regional deployment plan for road Intelligent Transport Systems between France, Italy, Spain, Germany, Switzerland and Andorra.	6,203	2,054	1,317	1,371	0,000	4,742	4,742	10,945
GR	4006 a	EU	S	VIKING SE/FI/DK/DE Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between Denmark, Germany, Sweden, Finland and Norway	11,071	2,960	2,320	2,154	0,000	7,434	7,434	18,505
GR	4006 b	EU	P	VIKING SE/FI/DK/DE Euro-regional deployment plan for Intelligent Transport Systems between Denmark, Germany, Sweden, Finland and Norway	6,429	2,140	1,856	1,744	0,000	5,740	5,740	12,169
GR	4007	EU	S	CONNECT Study	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	4007	EU	P	CONNECT Implementation	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	5001	EU	S	CNS/ATM Integrated Programme "Mediterranean Free Flight" (MFF)	17,100	4,700	0,000	0,000	0,000	4,700	4,700	21,800
GR	5002	EU	S	S on ADS Mediterranean Upgrade Programme (ADS MEDUP) EU/IT	5,350	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	5,350
GR	5003	EU	S	NUP Phase II	13,550	6,450	6,000	3,150	0,000	15,600	15,600	29,150
GR	5004	EU	S	ITEC-FDP Interoperability Through European Collaboration-Flight Data Processing	2,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2,500
GR	5005	EUCT	S	Eurocontrol ADS Programme Stages 1 and 2	3,200	1,600	1,800	0,000	0,000	3,400	3,400	6,600
GR	5006	EUCT	S	European ATM Reference Validation Platform - EVP	3,250	1,820	3,000	0,000	0,000	4,820	4,820	8,070
GR	5007	EUCT	S	Free Routes Airspace in Northern Europe - Phase 2 and 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

¹ Bold italic figures show an increase with respect to the programmed amount in Decision C(2001)2654/final as last amended by Decision C(2005)213

TEN-T
Annex II to the amended MIP Framework Decision (2006)

GR	5008	FR	S	EFDP/ft	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	5009	EU	P	New Project: Central European Air Traffic Services (CEATS) EU/10	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	5010	EU	P	New Project: Large scale validation of cooperative ATM (LAVA)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GR	5011	EU	P	New Project: Airport Operations programme	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					#####	561,112	512,282	575,701	1649,095	3030,325			