



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 31.2.2007
KOM(2007) 32 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Pagrindinių transeuropinių transporto magistralių pratęsimas į kaimynines šalis

Europos ir kaimyninių regionų transporto gairės

{SEK(2007) 98}
{SEK(2007) 99}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Pagrindinių transeuropinių transporto magistralių pratęsimas į kaimynines šalis

Europos ir kaimyninių regionų transporto gairės

(Tekstas svarbus EEE)

Turinys

1.	Įvadas ir politikos metmenys	3
1.1.	ES ir kaimyniniai regionai	3
1.2.	Transportas	4
1.2.1.	Transeuropiniai transporto tinklai Europos Sąjungoje	4
1.2.2.	Visos Europos transporto koridoriai ir regionai	4
1.2.3.	Tinklo plėtojimas regioniniu lygmeniu	5
1.3.	Politikos kūrimo procesas	6
2.	Europos ir kaimyninių regionų transporto gairės	6
2.1.	Penkios Europos Sąjungą ir kaimynus jungiančios magistralės	7
2.1.1.	Visos Europos transporto koridorių ir regionų integravimas	8
2.1.2.	Bendradarbiavimas su kitomis organizacijomis	8
2.2.	Infrastruktūros projektai	8
2.3.	Horizontaliosios priemonės tarpusavio sąveikai skatinti	9
2.3.1.	ES bendradarbiavimas įgyvendinant horizontaliąsias priemones	9
3.	politikos gairių įgyvendinimas	10
3.1.	Daugiašalė koordinavimo ir stebėsenos struktūra	10
3.2.	Priemonių finansavimas	10
3.3.	Institucinė aplinka	11
3.4.	Vykdymo etapais metodika	12

1. ĮVADAS IR POLITIKOS METMENYS

Svarbus Europos Sąjungos (ES) išorės politikos tikslas – padėti kaimyninėse šalyse skleisti įvairias Sąjungos politikos kryptis, tokias kaip vidaus rinkos principai ir taisyklės. Tai aiškiai pabrėžta neseniai priimtame Komunikate¹ dėl Europos kaimynystės politikos stiprinimo. Transporto sektoriuje siekiama užtikrinti, kad mūsų pagrindinių prekybos partnerių įstatymai, standartai ir techninės specifikacijos būtų suderinti su ES teisės aktais ir kad jie, skatindami prekybą, darnų augimą ir socialinę sanglaudą, prisidėtų prie Lisabonos darbotvarkės įgyvendinimo.

Šiame komunikate nubrėžti pirmieji išsamios politikos žingsniai link glaudesnės ES ir kaimyninių šalių transporto sistemos integracijos. Šioje politikoje daugiausia dėmesio skiriama pagrindinei tarptautinio transporto naudojamai infrastruktūrai ir atitinkamiems teisės aktams, darantiems poveikį tokioms visų transporto rūšių naudojamiems keliams; laikui bėgant, šis požiūris gali padėti sukurti bendras visam transporto sektoriui taisykles bei nuostatus ir taip sukurti veiksmingą transporto rinką, kurioje dalyvautų ES ir jos kaimynės.

1.1. ES ir kaimyniniai regionai

Po istorinio 2004 m. įvykusio 10 Vidurio ir Rytų Europos bei Viduržemio jūros regiono šalių įstojimo, 2007 m. pradžioje į ES įstojo ir Rumunija bei Bulgarija. Kroatija ir Turkija yra šalys kandidatės ir su jomis jau vedamos stojimo derybos. Buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija yra šalis kandidatė. Albanija, Bosnija ir Hercegovina, Juodkalnija ir Serbija, įskaitant Kosovą², yra potencialios šalys kandidatės.

Europos kaimynystės politika (EKP) buvo sukurta siekiant išvengti naujų skiriamųjų linijų tarp ES ir jos kaimynių atsiradimo: ja siekiama skatinti taiką, stabilumą, augimą, vystymą ir gerovę kaimyninėse šalyse, taip pat modernizuoti jų ekonomiką ir visuomenę. Iš pradžių EKP buvo skirta tik artimiausiems kaimynams. Iki šiol veiksmų planai buvo sudaryti su Izraeliu, Jordanija, Libanu, Moldova, Maroku, Palestinos savivalda, Tunisu, Ukraina, Armėnija, Azerbaidžanu ir Gruzija, o su Egiptu bus netrukus sudarytas. ES ir Rusija 2005 m. gegužės mėn. vykusiam viršūnių susitikime nustatydamos keturias „bendras erdves“ patvirtino bendradarbiavimo stiprinimo planus.

Šiomis iniciatyvomis buvo sukurta nauja, visapusiška ir į ateitį orientuota sistema, kurią įgyvendindama abipusės naudos sumetimais Europos Sąjunga siekia plėsti bendrosios rinkos principus, skatinti politinę ir ekonominę reformą, vystymą ir modernizavimą. Kaip pabrėžta neseniai paskelbtame Komunikate dėl Europos kaimynystės politikos stiprinimo, yra nemaža bendrų temų, tarp jų ir transportas, kur ES ir jos kaimynai turi bendrų interesų ir rūpesčių, kuriuos galima sėkmingai spręsti daugiašaliu lygiu. Kad kaimyninės šalys galėtų visiškai išnaudoti glaudesnių ryšių su ES privalumus ir geresnės prieigos prie jos rinkos perspektyvas, jų transporto sistemos turi būti pajėgios veikti padidėjus transporto srautams. Stojimo proceso ir EKP sistemose aiškiai nurodoma, kad transeuropinių tinklų politikoje turi būti sukurtos strategijos, kaip šį tikslą pasiekti.

¹ COM(2006) 726, 2006 m. gruodžio 4 d.

² pagal 1999 m. birželio 10 d. Jungtinių Tautų Saugumo Tarybos rezoliuciją Nr. 1244

1.2. Transportas

1.2.1. Transeuropiniai transporto tinklai Europos Sąjungoje

Transeuropinio transporto tinklo (TEN) politikoje, kuri buvo iš dalies pakeista ir pataisyta 2004 m.³, investicijos skiriamos 30 prioritetinių tarpvalstybinių magistralių ir projektų. Politikoje svarbiausias dėmesys sutelkiamas į naujų valstybių narių tinklų integraciją. 2003 m. gruodžio mėn. įvykusiame Europos Vadovų Tarybos susitikime buvo pabrėžta, kad transeuropinės magistralės sustiprins išsiplėtusios Sąjungos konkurencingumą ir sanglaudą, nes jos užtikrins geresnį susisiekimą vidaus rinkoje. Tačiau TEN politikoje nesprenžiamas klausimas apie ES transporto jungtis su kaimyninėmis šalimis ar kitais prekybos partneriais. Nuo dešimtojo dešimtmečio pradžios šios transporto jungtys plėtojamos įgyvendinant visos Europos transporto koridorių ir regionų sistemą.

1.2.2. Visos Europos transporto koridoriai ir regionai

Visos Europos transporto koridorių ir regionų sistema (PEC) buvo nustatyta dviejų Kretoje (1994 m.) ir Helsinkyje (1997 m.) vykusių Ministrų konferencijų metu, siekiant sujungti ES 15 su tuometinėmis kaimyninėmis šalimis. Po 2004 m. ir 2007 m. plėtros didžioji šių transporto koridorių dalis atsirado Europos Sąjungoje ir todėl dabar įeina į TEN tinklą.

Visos Europos transporto koridorių ir regionų sistemos dalyvių bendradarbiavimas organizuojamas neprivalomais susitarimo memorandumais (SM), daugeliu šių susitarimų paskiriamas pirmininkas ir įkuriamas sekretoriatas. Kadangi už sekretoriatų finansavimą atsako viena šalis, per kurią tęsiasi transporto koridorius,, , jis yra nevienodas, ir daug kas priklauso nuo konkrečių PEC aplinkybių; nustatyti šie svarbiausi trūkumai:

- Dauguma atvejų investicijų planavimas ir prioritetų skyrimas vyksta nesuderintai pagal nacionalinę logiką, nekreipiant dėmesio į tarptautinius srautus visoje magistralėje.
- Daugiausia dėmesio skiriama infrastruktūrai, bet nepakankamai rūpinamasi pralaidumo trikdžių , susidarančių ne dėl infrastruktūros, šalinimu, nors tokie trikdžiai dažnai yra pagrindinė gaišties priežastis, ypač prie valstybių sienų.
- Nėra bendrai priimtų metodikos planų ir projektų ekonominiam, socialiniam ir ekologiniam poveikiui vertinti, kuri atitiktų geriausios tarptautinės praktikos normas.

³ Sprendimas 884/2004/EC

1.2.3. Tinklo plėtojimas regioniniu lygmeniu

Nustačius pagrindinius tinklus kai kuriuose kaimyniniuose regionuose, pradėti spręsti visos Europos transporto koridorių ir regionų sistemos trūkumai. Šia veikla, remiama pagal pasirengimo narystei sistemą ir dvišalius Europos kaimynystės politikos veiksmų planus, siekiama pagerinti regioninių transporto sistemų politikos įgyvendinimą ir infrastruktūros kūrimą:

- 2004 m. Vakarų Balkanų šalys⁴ ir Europos Komisija pasirašė susitarimo memorandumą dėl pagrindinio tinklo plėtros. Susitarimo memorandumui įgyvendinti buvo sudarytas valdymo komitetas, kurį remia sekretoriatas ir Pietryčių Europos transporto observatorija (SEETO). SEETO veikia nuo 2005 m. birželio mėn.; ji siekia sukurti informacines sistemas ir suformuluoti daugiametį planą bei pagrindinio tinklo tobulinimo procedūras penkeriems metams. Be to, tarptautiniai donoriai, kuriems vadovauja Pasaulio bankas ir ES, sudarė infrastruktūros valdymo grupę donorų veiklai koordinuoti.
- Viduržemio jūros regione bendradarbiavimas transporto sektoriuje prasidėjo 1995 m., vykstant Barselonos procesui, kuriuo siekiama iki 2010 m. Viduržemio jūros regione sukurti laisvąją prekybos zoną. 1998 m. bendram požiūriui koordinuoti ir integruotai regioninei transporto sistemai sukurti buvo sudarytas Europos ir Viduržemio jūros regiono transporto forumas. 2005 m. įvykusi pirmoji Europos ir Viduržemio jūros regiono transporto ministrų konferencija nustatė pagrindinius transporto sektoriaus plėtros prioritetus ir paprašė, kad Forumas patvirtintų regioninį transporto veiksmų planą ateinantiems penkeriems metams.
- Turkija, rengdamasi narystės deryboms, šiuo metu nustatinėja pagrindinį tinklą ir prioritetinių infrastruktūros projektų sąrašą. Turkija priklauso ir visos Europos transporto koridorių sistemai, ir TRACECA transporto koridoriui.
- TRACECA koridorius, plėtojamasis nuo 1993 m., jungia Europą su Turkija, toliau su Armėnija, Azerbaidžanu ir Gruzija Pietų Kaukaze iki Vidurinės Azijos. Bendradarbiavimas organizuojamas laikantis suinteresuotųjų šalių pasirašyto pagrindinio daugiašalio susitarimo⁵, kuriuo yra sudaryta Tarpvyriausybinė komisija ir nuolatinis sekretoriatas. Sekretoriatas prižiūri, kaip vykdomi šios komisijos sprendimai, ir teikia atitinkamus pasiūlymus daugiašalio susitarimo įgyvendinimui užtikrinti.
- Baltarusijai, Moldovai ir Ukrainai visos Europos transporto koridorių sistema lieka etaloniniu tinklu.

⁴ Albanija, Bosnija ir Hercegovina, Kroatija, Buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija, Juodkalnija, Serbija ir Kosovas (pagal JT Saugumo Tarybos rezoliuciją Nr. 1244).

⁵ Šios šalys yra: Afganistanas, Armėnija, Azerbaidžanas, Bulgarija, Gruzija, Kazachstanas, Kirgizijos Respublika, Moldova, Rumunija, Tadžikistanas, Turkija, Ukraina ir Uzbekistanas. Pakistanas ir Iranas pareiškė norą būti TRACECA narėmis.

- Bendradarbiavimas su Rusija vykdomas pagal ES ir Rusijos dialogą, kuris prasidėjo 2005 m. Sudarytos penkios ekspertų darbo grupės tokiems klausimams kaip transporto strategijos, infrastruktūra ir viešojo bei privataus sektoriaus partnerystė; transporto sauga, oro transportas, jūrų, jūrų ir upių bei vidaus vandenų transportas, kelių ir geležinkelių transportas.
- Bendradarbiavimas su Kaspijos ir Juodosios jūros regionu prasidėjo po 2004 m. Baku mieste įvykusios ES ir Juodosios bei Kaspijos jūrų baseino transporto ministrų konferencijos; jame dalyvauja TRACECA šalys, Rusija ir Baltarusija. „Baku proceso“ dalį sudaro keturios transporto ekspertų darbo grupės, nagrinėjančios aviacijos, saugos, kelių ir geležinkelių transporto bei infrastruktūros klausimus. Tikslas – stiprinti ES ir valstybių partnerių, o dar svarbiau pačių regiono šalių tarpusavio bendradarbiavimą.

Komisijos įsitikinimu, šios iniciatyvos – tai pagrindinis žingsnis darnaus vystymosi ir regiono integracijos link. Pabrėžtina, kad kaimyninių šalių integracijos į ES rinkas ir visuomenę procesui būtina suderinta ir tarpusavyje sujungta infrastruktūra bei suderinta reguliavimo terpė. Kita vertus, norint užtikrinti, kad mažėjant ištekliams būtų suteiktas pastebimas postūmis prekybai ir ekonomikos augimui Europos Sąjungoje ir kaimyninėse šalyse, būtina sutelkti dėmesį į ribotą pagrindinių tarpvalstybinių jungčių skaičių. Toliau pateikiami tokios politikos metmenys (2 skyrius).

1.3. Politikos kūrimo procesas

Siekdama įgyvendinti Europos kaimynystės politikos koncepciją transporto srityje ir rasti būdus, kaip geriau sujungti ES su jos kaimynėmis, 2004 m.⁶ Europos Komisija sudarė aukšto lygio pareigūnų grupę pagrindinių transeuropinių transporto magistralių pratęsimo į kaimynines šalis ir regionus klausimu, kuriai vadovauja buvusi Komisijos viceprezidentė p. Loyola de Palacio. Grupės ataskaita⁷ Komisijai įteikta 2005 m. gruodžio mėn. Siekiant atsižvelgti į suinteresuotųjų asmenų nuomonę ir rūpesčius, viso grupės darbo metu vyko konsultacijų procesas. Dauguma suinteresuotųjų asmenų pritarė grupės rekomendacijoms, tačiau išreiškė pageidavimą, kad būtų įtraukti aplinkos apsaugos ir socialiniai aspektai⁸.

2. EUROPOS IR KAIMYNINIŲ REGIONŲ TRANSPORTO GAIRĖS

Išnagrinėjusi Aukšto lygio pareigūnų grupės pasiūlymus ir viešųjų konsultacijų metu gautus atsiliepimus, Komisija padarė išvadą, kad grupės darbas teikia gerą pagrindą ES ir kaimyninių šalių bendradarbiavimui. Todėl Komisija Tarybai ir Europos Parlamentui rekomenduoja atsižvelgti į grupės ataskaitą ir pritarti siūlymui visos Europos transporto koridorių ir regionų sistemos koncepcijoje padaryti šiuos pakeitimus:

- Išplėsti geografinę PEC koncepcijos aprėptį ir nuodugniai atsižvelgti į pataisytą transeuropinio tinklo politiką, narystės procesą ir Europos kaimynystės politikos tikslus;

⁶ 2004 m. rugsėjo 29 d. Komisijos sprendimas C(2004) 3618

⁷ Žr. http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external_dimension/index_en.htm

⁸ Konsultacijų metu raštu ir žodžiu pareikštus pasiūlymus galima parsisiųsti iš http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm

- Siekiant palengvinti prekybos ir transporto srautus pagrindinėse magistralėse, taikyti atitinkamus vidaus rinkos principus ir taisykles kaimyninėse šalyse, atsižvelgiant į tvarumą ir pabrėžiant su infrastruktūra nesusijusių priemonių svarbą;
- Stiprinti koordinavimo ir stebėsenos sistemas siekiant užtikrinti visišką atitinkamų šalių išipareigojimų įvykdymą, kaupti bendrus išteklius nuosekliam infrastruktūros plėtojimui ir padėti kurti įvairių Sąjungos politikos kryptių perspektyvas, įskaitant socialinius klausimus.

2.1. Penkios Europos Sąjungą ir kaimynus jungiančios magistralės

Komisijos nuomone, reikia atnaujinti visos Europos transporto koridorių ir regionų sistemos koncepcijos apimtį, kad joje atsispindėtų naujos geopolitinės aplinkybės po ES plėtros ir kad pagrindinės transeuropinių tinklų magistralės būtų geriau sujungtos su kaimyninių šalių tinklais. Todėl ji siūlo patvirtinti šias penkias tarpvalstybines magistrale, kurios atitinka aukšto lygio pareigūnų grupės pasiūlytas magistrale (siūlomų magistralių atitiktį žr. 1 priede):

- Jūrų greitkeliai jungtų tarpusavyje Baltijos, Barenco, Atlanto (įskaitant atokiausius regionus⁹), Viduržemio, Juodosios ir Kaspijos jūrų regionus bei šių regionų pakrančių šalis, o per jų tąsą Sueco kanalu jungtų jas su Raudonąja jūra;
- Šiaurės magistralė jungtų šiaurinę ES dalį su Norvegija šiaurės kryptimi ir su Baltarusija bei Rusija rytų kryptimi. Taip pat numatyta jungtis su Barenco regionu, jungianti Norvegiją su Rusija per Švediją ir Suomiją;
- Centrinė magistralė jungtų ES vidurinę dalį su Ukraina ir Juodąja jūra, o per vidaus vandenų jungtis – su Kaspijos jūra. Į šią magistralę taip pat įeina tiesioginė Ukrainos jungtis su Sibiro geležinkeliu ir Dono bei Volgos vidaus vandens kelio jungtis su Baltijos jūra;
- Pietryčių magistralė jungtų ES su Balkanais ir Turkija, o toliau su Pietų Kaukazu ir Kaspijos jūra bei su Artimaisiais Rytai iki Egipto ir Raudonosios jūros;
- Pietvakarių magistralė jungtų pietvakarinę ES dalį su Šveicarija ir Maroku, į ją įeitų Magrebino jungtis, jungianti Maroką, Alžyrą ir Tunisą bei jos tąsą į Egiptą.

Aukšto lygio pareigūnų grupės analizė parodė, kad šios penkios magistralės daugiausia prisideda prie tarptautinių mainų, prekybos ir eismo skatinimo. Siekiant stiprinti regionų bendradarbiavimą ir ilgalaikę integraciją, į šias magistrale taip pat įtrauktos kai kurios atšakos regionuose, kur eismo intensyvumas dėl šiuo metu ten kilusių politinių problemų yra palyginti nedidelis. Esant tokioms aplinkybėms, Komisija pabrėžia, kad prekybos skatinimui ir regionų bendradarbiavimo stiprinimui esminę reikšmę turi atviros ir saugios sienos tarp ES ir kaimyninių šalių bei tarp pačių kaimyninių šalių.

Komisija siūlo šiuo metu dėmesį skirti tik jungtims, jungiančioms ES su kaimyninėmis šalimis, o ne jungtims, vedančioms iš kaimyninių šalių į trečiąsias šalis (tačiau žr. 2.1.2 skyrių). Ji taip pat pabrėžia, kad šios penkios ašys nekeičia nustatytų ES transeuropinių transporto tinklų prioritetų (žr. 1.2.1 skyrių).

⁹ Kanarų salos, Azorai ir Madeira.

2.1.1. Visos Europos transporto koridorių ir regionų integravimas

Pritardama visos Europos transporto koridorių pirmininkų nuomonei, Komisija siūlo visos Europos transporto koridorus visiškai integruoti į naujas struktūras ir remtis jų įgyta patirtimi bei žiniomis. Dauguma visos Europos transporto koridorių, būtent I, IV, V, VI ir VII, dabar eina ES teritorija ir todėl sudaro prioritetinio transeuropinių transporto tinklų projekto dalį; likusieji koridoriai įeina į siūlomas penkias magistrales:

- Keturių visos Europos transporto regionų (Barenco, Juodosios, Jonėnų ir Viduržemio jūrų) jūrinės jungtys įeina į jūrų greitkelius.
- Šiaurės magistralė apima PEC II ir šiaurinę PEC IX dalį. Į ją taip pat įeina sausumos jungtis su visos Europos transporto Barenco regionu, jungiančiu Norvegiją su Rusija per Švediją ir Suomiją.
- Centrinė magistralė apima PEC III ir vieną PEC V bei IX atšaką.
- Pietryčių magistralė susilieja su PEC IV bei X ir juos pratęsia; į ją įeina PEC VII ir VIII bei viena PEC V atšaka. Ši magistralė toliau nusidriekia į Artimuosius Rytus ir susijungia su TRACECA Turkijoje, Armėnijoje, Azerbaidžane ir Gruzijoje.
- Į Pietvakarių magistralę įeina sausumos jungtis visos Europos transporto Viduržemio regione.

2.1.2. Bendradarbiavimas su kitomis organizacijomis

Komisijos nuomone, labai svarbu, kad penkių magistralių plėtra būtų glaudžiai koordinuojama su kituose regionuose tarptautinius transporto koridorus plėtojančiomis organizacijomis. Tai pirmiausia TRECECA koridorus Vidurinėje Azijoje, transafrikiniai tinklai¹⁰, taip pat tinklai, jungiantys Europą su Azija, kuriuos plėtoja Jungtinių Tautų Europos ekonominė komisija, Jungtinių Tautų Azijos ir Ramiojo vandenyno ekonominė ir socialinė komisija bei Europos transporto ministrų konferencija.

2.2. Infrastruktūros projektai

Aukšto lygio pareigūnų grupė pasiūlė keletą infrastruktūros projektų, kuriuos pagal jų terminus priskyrė dviem kategorijoms. Viešųjų konsultacijų metu buvo išreikštas susirūpinimas, kad tolesnė kai kurių tarpvalstybinių magistralių plėtotė gali daryti neigiamą poveikį jas supančiai aplinkai, visų pirma biologinei įvairovei. Todėl Komisija siūlo svarstyti projektų sąrašus kaip orientacinius ir pabrėžia, jog svarbu sudaryti generalinius magistralių planus. Turėtų būti atliktas šių generalinių planų ekonominio, ekologinio ir socialinio poveikio strateginis vertinimas laikantis geriausios tarptautinės praktikos ir kai to reikalauja ES teisės aktai¹¹.

¹⁰ Šios magistralės plėtojamose pagal Afrikos Sąjungos sistemą bei pagal ES ir Afrikos partnerystę infrastruktūros srityje.

¹¹ Praktinės socialinio ir ekonominio bei strateginio ekologinio įvertinimo gairės žr. 6-ios mokslinių tyrimų pagrindų programos HEATCO projekte adresu <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> ir BEACON projekte adresu <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

2.3. Horizontaliosios priemonės tarpusavio sąveikai skatinti

Komisija siūlo pritarti aukšto lygio pareigūnų grupės pasiūlytoms horizontaliosioms priemonėms ir priimti jas bendradarbiavimo siekiant greitesnio ir efektyvesnio susisiekimo šiose magistralėse pagrindu. Šiomis priemonėmis numatoma laipsniškai suderinti kaimyninių šalių įstatymus ir politiką su atitinkamais *acquis communautaire* teisės aktais; jos taikomos visoms transporto rūšims ir yra skirtos be kita ko:

- Užtikrinti techninę, teisinę ir administracinę sąveiką su sistemomis Europos Sąjungoje, pavyzdžiui, su geležinkelių tinklais, signalizacijos sistemomis, infrastruktūros mokesčių schemomis;
- Paspartinti sienų pervažiavimo procedūras, nedelsiant ratifikuojant atitinkamas tarptautines konvencijas, kurias jau yra priėmusi ES, įrengiant „vieno langelio“ tarnybas bendrai naudojamose patalpose, supaprastinant ir derinant prekybos ir transporto dokumentus pagal Europos Sąjungoje taikomą praktiką;
- Įdiegti naujas technologijas, kurios yra veiksmingos ir suderintos su technologijomis, įdiegtomis ES teritorijoje, tokias kaip eismo valdymas ir informacinės sistemos visoms transporto rūšims (svarbiausia ERTMS¹² ir SESAR¹³), įskaitant palydovinę navigaciją;
- Taikyti priemones saugai, saugumui ir darbo sąlygoms visoms transporto rūšims, gerinti, derinant, pavyzdžiui, standartus ir procedūras, kad būtų pasiekta geriausių rezultatų;
- Taikyti tarptautinius susitarimus, socialinio ir ekologinio poveikio vertinimą, viešųjų pirkimų procedūras ir t. t. laikantis ES standartų, donorų finansavimo taisyklių ir geriausios tarptautinės praktikos.

2.3.1. ES bendradarbiavimas įgyvendinant horizontaliąsias priemones

ES bendradarbiavimo sistemų veiksmų planai – vienas pagrindinių horizontaliųjų priemonių įgyvendinimo būdų. Šie veiksmų planai priimami kartu su šalimis partnerėmis, siekiant, kad (žr. taip pat 1.2.3 skyrių):

- Šalys kandidatės ir potencialios šalys kandidatės visuose sektoriuose laipsniškai suderintų savo teisės aktus su *acquis communautaire*.
- Su šalimis, kurioms taikoma EKP, sudarytuose dvišaliuose veiksmų planuose ir strateginiuose dokumentuose būtų nustatyti prioritetai įvairiausiose srityse, įskaitant transportą ir muitus, bei tokias visapuses sritis kaip aplinka ir socialiniai klausimai.
- Dvišalius veiksmų planus papildytų Viduržemio jūros regiono transporto veiksmų planas bei daugiašalis bendradarbiavimas, ypač įgyvendinant TRACECA strategiją iki 2015 m. ir Baku procesą.

¹² ERTMS – Europos geležinkelių eismo valdymo sistema.

¹³ SESAR –Europos oro eismo valdymo infrastruktūros modernizavimo programa.

- Tarpvalstybinis bendradarbiavimas tarp gretimų ES ir kaimyninių šalių regionų vaidintų vis svarbesnį vaidmenį, įskaitant veiksmus, kuriais siekiama pagerinti transportą ir sustiprinti bendradarbiavimą teisinėje ir administracinėje srityse.

Nors ES bendradarbiavimo sistemose dauguma horizontaliųjų priemonių jau taikomos, Komisijos nuomone, jas diegiant reikia atsižvelgti į infrastruktūros plėtotę pagrindinėse tarpvalstybinėse magistralėse. Taip bus galima užtikrinti, kad dauguma problemų dėl magistralėse atsirandančių pralaidumo trikdžių bus sprendžiama laiku ir vienu metu ir kad įvairios procedūros bei standartai bus suderinti visoje magistralėje, kuria tarptautinis transportas juda į ES ir iš jos.

3. POLITIKOS GAIRIŲ ĮGYVENDINIMAS

3.1. Daugiašalė koordinavimo ir stebėsenos struktūra

Didėjantys iššūkiai, su kuriais susiduria ES, verčia dar labiau gerinti išorės politikos veiksmingumą ir nuoseklumą, kurti geresnius strateginius planus, geriau derinti įvairias išorės politikos priemones, stiprinti bendradarbiavimą tarp ES institucijų, valstybių narių, kaimyninių šalių ir kitų suinteresuotųjų asmenų. Toks bendradarbiavimas turėtų:

- Suburti šalis daugiašalėje aplinkoje ir kartu užtikrinti veiksmingą regioninį bendradarbiavimą.
- Skatinti ES ir kaimyninių šalių tinklų suderinamumą ir kaimyninių šalių įstatymų bei politikos derinimą su ES standartais siekiant užtikrinti nuolatinę ekonominę ir socialinę pažangą bei ekologinį tvarumą.
- Spręsti bendro intereso infrastruktūros projektų plėtotės poreikius ir į tokius projektus pritraukti tiesiogines investicijas.
- Stebėti kamščių susidarymą ne dėl infrastruktūros priežasčių ir įgyvendinti magistralėse horizontaliąsias priemones.
- Užtikrinti ir skatinti nuoseklia plėtotę, atsižvelgiant į infrastruktūros planų ir projektų bei horizontaliųjų priemonių ekonomines, ekologines ir socialines pasekmes.

3.2. Priemonių finansavimas

Šio daug siekiančio plano įgyvendinimas reikalauja sutelkti visus įmanomus viešuosius ir privačius nacionalinius ir tarptautinius finansavimo šaltinius. Nors valstybiniai biudžetai nepraras savo svarbos, tarptautinės finansų įstaigos (TFI), tokios kaip Europos investicijų bankas (EIB), Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas (ERPB) ir Pasaulio bankas, vaidina lemiamą vaidmenį finansuojant subalansuotą pagrindinių tarpvalstybinių magistralių ir visos transporto sistemos plėtrą.

Komisija rekomenduoja remtis sėkmingu Vakarų Balkanų infrastruktūros valdymo grupės bendradarbiavimo su tarptautinėmis finansų įstaigomis pavyzdžiu (žr. 1.2.3 skyrių) ir šią koncepciją taikyti kituose regionuose. Atitinkamais atvejais į tokį bendradarbiavimą turėtų būti įtrauktos ES valstybės narės ir kiti donorai.

Nuo 2007 m. Europos kaimynystės ir partnerystės priemonė (EKPP) teiks finansinę pagalbą kaimyninėms šalims. Į šią pagalbą įeis parama finansų įstaigoms, skiriančioms paskolas iš planuojamos „Kaimynystės investicijų priemonės“ prioritetiniams sektoriams, ir parama horizontaliųjų priemonių įgyvendinimui. Be to, ES pagalba padėtų šalims pasirengti investicijoms, nes būtų remiamos generalinių planų sudarymo, projektų galimybių bei viešojo ir privataus sektoriaus partnerysčių studijos.

Be to, Komisijos pasiūlyme dėl naujų EIB išorinio skolinimo įgaliojimų 2007–2013 m. numatoma gerokai padidinti skolinimo kaimyninėms šalims ribą. Komisija, EIB ir ERPB pasirašė specialų susitarimo memorandumą, kuris turėtų palengvinti bendradarbiavimą su Rytų Europa ir Pietų Kaukazu, Rusija ir Vidurine Azija.

Pagal pasirengimo narystei priemonę (PNP) bus teikiama finansinė pagalba šalims kandidatėms ir potencialioms šalims kandidatėms (žr. 1.1 skyrių). Pagalbos dydis priklausys nuo šalies statuso. Šalims kandidatėms bus teikiama visa pasirengimui narystei reikalinga pagalba, įskaitant paramą narystės kriterijams tenkinti ir pasirengti sanglaudos politikai bei investicijoms į infrastruktūrą, tuo tarpu potencialioms šalims kandidatėms bus taikomos mažesnės apimties priemonės.

3.3. Institucinė aplinka

Remdamasi ankstesniuose skyriuose pateikta analize ir įvairių suinteresuotųjų asmenų viešosiose konsultacijose pareikštu aiškiu pritarimu, Komisija laikosi nuomonės, jog labai svarbu sukurti stiprią privalomą koordinavimo sistemą. Tai užtikrintų suinteresuotųjų šalių rimtus įsipareigojimus ir bendrą nuosavybę įgyvendinant būtinas priemones magistralėse laiku ir vienu metu..

Vienoje tokių galimų koordinavimo sistemų galėtų būti numatyta įsteigti ekonomišką institucinę aplinką, kuri remtų priemonių magistralėse įdiegimą ir jų stebėseną. Būtų galima sudaryti trijų lygių struktūrą:

- Regioninės valdymo grupės stebėtų, kaip įgyvendinamas patvirtintų magistralių vystymas ir priemonių įdiegimas techniniu lygmeniu. Regioninės valdymo grupės taip pat galėtų organizuoti donorų konferencijas pagal atskiras magistrales, o prireikus pritraukti socialinius partnerius ir kitas suinteresuotąsias grupes. Visos regioninės valdymo grupės turėtų reguliariai rinktis, pavyzdžiui, kartą per metus, siekdamos užtikrinti nuoseklų patvirtintų priemonių įdiegimą, ir tartis dėl bendrų strateginio bei projektų lygio vertinimo ir stebėsenos metodų.
- Ministrų susitikimai, remdamiesi bendromis regioninių organizacinių grupių rekomendacijomis, priimtų strateginius sprendimus dėl koordinavimo, tarpvalstybinių magistralių, infrastruktūros projektų, horizontaliųjų priemonių ir tolesnės plėtros.
- Sekretoriatas teiktų administracines ir technines paslaugas. Sekretariatui turėtų būti garantuotas nuolatinis, pakankamas ir ilgalaikis finansavimas numatant suinteresuotųjų šalių įmokas pagal magistrales, kurios sustiprintų jų įsipareigojimus ir nuosavybę.

Siekiant užtikrinti ekonomiškumą ir išvengti darbo dubliavimo, minėtas funkcijas turėtų atlikti esamos regioninės organizacinės grupės ir sekretoriatai ten, kur jie veikia (žr. 1.2.3 skyrių).

3.4. Vykdomo etapais metodika

Siekdama paspartinti bendrą procesą ir užtikrinti, kad bendradarbiavimo forma ir turinys atitiktų suinteresuotųjų šalių poreikius ir lūkesčius, Komisija laikysis dviejų šios politikos įgyvendinimo etapų:

1. Pirmajame etape būtų galima pradėti tiriamąsias derybas su visomis kaimyninėmis šalimis. Per šias derybas būtų siekiama įvertinti šalių suinteresuotumą ir pasiryžimą stiprinti daugiašales bendradarbiavimo struktūras, tais atvejais, kai jos yra, arba sukurti tokią struktūrą ten, kur jos šiandien nėra. Šiame etape taip pat būtų ieškoma tarpinių sprendimų, kurie sudarytų sąlygas nenutrūkstamai plėtoti magistralės.
2. Antrajame etape, gavus tiriamųjų derybų rezultatus, Komisija pateiktų konkrečias (-ius) rekomendacijas bei (arba) pasiūlymus kaip įgyvendinti politiką ir koordinavimo struktūrą.

1 priedas. Penkių tarpvalstybinių magistralių suderinimas

