



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 31.1.2007
COM(2007) 32 final

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

Extinderea principalelor axe transeuropene de transport către țările învecinate

Orientări pentru transportul în Europa și în regiunile învecinate

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2007) 98}

{SEC(2007) 99}

COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

Extinderea principalelor axe transeuropene de transport către țările învecinate

Orientări pentru transportul în Europa și în regiunile învecinate

(Text cu relevanță pentru SEE)

Cuprins

1.	Introducere și contextul politicii	3
1.1.	UE și regiunile învecinate	3
1.2.	Contextul transporturilor	4
1.2.1.	Rețele transeuropene de transport în Uniunea Europeană	4
1.2.2.	Coridoarele/ zonele paneuropene	4
1.2.3.	Dezvoltarea rețelelor la nivel regional	5
1.3.	Procesul de dezvoltare a politicii	6
2.	Orientări privind transporturile în Europa și în regiunile învecinate	7
2.1.	Cinci axe de conexiune între UE și statele învecinate	7
2.1.1.	Integrarea coridoarelor/ zonelor paneuropene	8
2.1.2.	Cooperarea cu alte organizații	9
2.2.	Proiecte de infrastructură	9
2.3.	Măsuri orizontale de promovare a interoperabilității	9
2.3.1.	Cooperarea UE în vederea aplicării măsurilor orizontale	10
3.	Punerea în aplicare a orientărilor politice	10
3.1.	Structuri multilaterale de coordonare și monitorizare	10
3.2.	Finanțarea măsurilor	11
3.3.	Cadrul instituțional	12
3.4.	Abordare în trepte	12

1. INTRODUCERE ȘI CONTEXTUL POLITICII

Un obiectiv important pentru politica externă a Uniunii Europene (UE) îl reprezintă facilitarea răspândirii politicilor Uniunii, inclusiv principiile și reglementările privind piața internă, către țările învecinate. Acest lucru este subliniat în mod evident în Comunicarea¹ privind „Consolidarea politicii europene de vecinătate”. În sectorul transporturilor, obiectivul este de a asigura compatibilitatea legislației, a standardelor și a specificațiilor tehnice ale principalilor noștri parteneri comerciali cu cele ale Uniunii Europene, contribuind astfel la realizarea obiectivelor Agendei de la Lisabona prin încurajarea comerțului și a creșterii durabile, precum și a coeziunii sociale.

Prezenta comunicare trasează primii pași ai unei politici cuprinzătoare ce are ca obiectiv o mai bună integrare a sistemului de transport al UE cu cele ale țărilor învecinate. Politica se concentrează asupra principalei infrastructuri folosite pentru transportul internațional și asupra legislației relevante care are ca obiect utilizarea acestor rute de către toate mijloacele de transport; cu timpul, această abordare poate duce la dezvoltarea unor norme și reglementări comune pentru întreg sectorul transporturilor, creând astfel o piață de transport eficientă pentru UE și statele vecine.

1.1. UE și regiunile învecinate

După extinderea fără precedent din 2004, reunind 10 noi state membre din Europa Centrală și de Est și din zona mediteraneană, România și Bulgaria au aderat la rândul lor la UE, la începutul anului 2007. Croația și Turcia sunt țări candidate, iar negocierile de aderare se află în curs de desfășurare în ambele cazuri. Fosta Republică Iugoslavă Macedonia este candidată la aderare, iar Albania, Bosnia și Herțegovina, Muntenegru și Serbia, inclusiv Kosovo² sunt potențiale țări candidate.

Politica europeană de vecinătate (PEV) a fost elaborată în contextul extinderii, în vederea evitării apariției unor noi linii de divizare între UE și statele învecinate: scopul este acela de a promova pacea, stabilitatea, securitatea, creșterea, dezvoltarea și prosperitatea în țările învecinate, precum și modernizarea economiei și a societății. PEV s-a adresat inițial statelor imediat învecinate. Între timp, au fost încheiate planuri de acțiune cu Israel, Iordania, Liban, Moldova, Maroc, Autoritatea Palestiniană, Tunisia, Ucraina, Armenia, Azerbaidjan și Georgia, iar acordul cu Egiptul va fi încheiat în curând. UE și Rusia au aprobat foi de parcurs în vederea consolidării cooperării prin stabilirea a patru „spații comune” pentru care vor fi elaborate, cu ocazia summitului din mai 2005.

Aceste inițiative au stabilit un cadru inovator, cuprinzător și orientat către viitor, prin care UE caută să extindă principiile unei „piețe unice”, să promoveze reforma politică și economică, dezvoltarea și modernizarea pentru obținerea unor avantaje reciproce. Conform sublinierilor recente comunicări privind „Consolidarea politicii europene de vecinătate”, există o serie de teme transversale, printre care transporturile, în care UE și statele învecinate au interese și preocupări comune și care pot fi abordate în mod util într-un context multilateral. Pentru a profita la maximum de relațiile apropiate cu UE și posibilul acces îmbunătățit pe piața europeană, sistemele de transport din țările învecinate trebuie să fie capabile să susțină fluxuri

¹ COM(2006) 726, 4.12.2006.

² În conformitate cu Rezoluția nr. 1244 a Consiliului de Securitate al Organizației Națiunilor Unite din 10 iunie 1999.

de transport ridicate. Aderarea și cadrele PEV stabilesc în mod clar că politica privind rețelele transeuropene ar trebui să includă și strategiile pentru atingerea acestui obiectiv.

1.2. Contextul transporturilor

1.2.1. Rețele transeuropene de transport în Uniunea Europeană

Politica privind rețeaua transeuropeană (RTE) de transport, revizuită în 2004³, direcționează investițiile spre 30 de proiecte și axe transnaționale prioritare. Politica pune accentul asupra integrării rețelelor noilor state membre. Conform sublinierilor Consiliului European din decembrie 2003, axele transeuropene vor consolida competitivitatea și coeziunea Uniunii Extinse printr-o mai bună conectare a pieței interne. Cu toate acestea, politica RTE-T nu abordează subiectul conexiunilor dintre UE și statele învecinate sau alți parteneri comerciali. Aceste conexiuni au fost dezvoltate prin intermediul coridoarelor și zonelor paneuropene încă de la începutul anilor '90.

1.2.2. Coridoarele/ zonele paneuropene

Coridoarele și zonele paneuropene (CPE) au fost dezvoltate pe durata a două Conferințe Ministeriale organizate în Creta (1994) și în Helsinki (1997), cu scopul de a lega UE-15 de țările învecinate la acea vreme. Ca urmare a extinderii din 2004, coridoarele se situează în prezent în mare parte pe teritoriul UE, făcând parte, prin urmare, din rețeaua RTE.

Cooperarea de-a lungul coridoarelor paneuropene este organizată prin Memorandumuri de înțelegere, care nu sunt obligatorii din punct de vedere juridic și care stabilesc, de asemenea, o Președinție și un Secretariat pentru majoritatea CPE. Sursele de finanțare ale Secretariatelor, a căror responsabilitate revine unei țări de-a lungul coridorului, au fost inegale, depinzând în mare măsură de circumstanțele specifice fiecărei CPE; s-au identificat, în special, următoarele puncte slabe:

- planificarea și prioritizarea investițiilor, de cele mai multe ori aceasta având loc treptat, în conformitate cu o logică națională, neglijând nevoile și circulația internațională de-a lungul întregii axe.
- accentul pe infrastructură și atenția insuficientă acordată eliminării strângărilor de trafic, care sunt deseori principala cauză pentru întârzierile de la trecerea graniței.
- lipsa unor metodologii comune pentru evaluarea impacturilor economice, sociale și de mediu al planurilor și proiectelor care respectă standardele celor mai bune practici internaționale.

³ Decizia 884/2004/CE.

1.2.3. Dezvoltarea rețelelor la nivel regional

Identificarea rețelelor principale din anumite regiuni învecinate a dus la analiza punctelor slabe din coridoarele/zonele paneuropene. Aceste direcții de acțiune, sprijinite de cadrul de aderare și de planurile de acțiune bilaterale ale politicii europene de vecinătate, au ca obiectiv îmbunătățirea punerii în aplicare a politicii și a infrastructurii sistemelor de transport regionale:

- În 2004, țările din Balcanii de Vest⁴ și Comisia Europeană au semnat un Memorandum de înțelegere pentru dezvoltarea unei rețele de bază. S-a înființat un Comitet Director pentru implementarea MÎ, sprijinit de Secretariat și de Observatorul European pentru Transport în Sud Estul Europei (SEETO). SEETO funcționează din iunie 2005 și are ca obiectiv crearea de sisteme informaționale și elaborarea unui plan multianual de 5 ani și a unor proceduri în vederea îmbunătățirii rețelei principale. În afară de aceasta, finanțatorii internaționali, în frunte cu Banca Mondială și Uniunea Europeană, au înființat un grup director pentru infrastructură, care să coordoneze activitățile finanțatorilor.
- În regiunea mediteraneană, cooperarea din sectorul transporturilor a început în 1995, în cadrul Procesului de la Barcelona, care a stabilit o serie de obiective având drept ultimă finalitate înființarea unei zone de liber schimb în regiunea mediteraneană până în 2010. În 1998, s-a înființat un Forum pentru transporturi în zona europeană-mediteraneană, cu scopul de a coordona abordările comune și de a dezvolta un sistem de transport regional integrat. Prima Conferință Ministerială euro-mediteraneană privind transporturile, care a avut loc în 2005, a identificat prioritățile majore pentru dezvoltarea sectorului transporturilor și a solicitat Forumului să adopte un plan de acțiune privind transporturile regionale pentru următorii cinci ani.
- Turcia este în curs de identificare a unei rețele principale și a unei liste de proiecte de infrastructură prioritare ca parte integrantă a negocierilor de aderare. Turcia face parte atât din coridoarele paneuropene, cât și din coridorul TRACECA.
- Coridorul TRACECA, înființat din 1993, leagă Europa de Turcia și ulterior de Armenia, Azerbaidjan și Georgia din sudul Caucazului până în Asia centrală. Cooperarea se organizează prin intermediul unui acord de bază multilateral semnat de către statele interesate⁵, care a instituit o comisie interguvernamentală și un secretariat permanent. Secretariatul supraveghează punerea în aplicare a deciziilor Comisiei și înaintează propuneri corespunzătoare pentru a asigura îndeplinirea acordului multilateral.
- Pentru Belarus, Moldova și Ucraina, coridoarele paneuropene constituie în continuare rețeaua de referință.

⁴ Albania, Bosnia și Herțegovina, Croația, Fosta Republică Iugoslavă Macedonia, Muntenegru, Serbia și Kosovo (în conformitate cu Rezoluția nr. 1244 a Consiliului de Securitate al ONU).

⁵ Acestea sunt: Afganistan, Armenia, Azerbaidjan, Bulgaria, Georgia, Kazakstan, Republica Kirghiză, Moldova, România, Tadjikistan, Turcia, Ucraina și Uzbekistan. Pakistan și Iran s-au înscris pentru a deveni membre TRACECA.

- În ceea ce privește Rusia, cooperarea în sectorul transporturilor este stabilită conform dialogului dintre UE și Rusia care a fost inițiat în 2005. Au fost înființate cinci grupuri de lucru specializate, care reglementează strategiile de transport, infrastructură și parteneriate public-privat; securitatea transporturilor; transport aerian, maritim, fluvio-maritim sau fluvial - pe căile interne sau externe, transport rutier sau feroviar.
- Cooperarea la nivelul Mării Caspice și al Mării Negre a fost stabilită ca urmare a Conferinței Ministeriale privind transporturile în bazinul Mării Negre și al Mării Caspice, care a avut loc în 2004 la Baku și reunește țările TRACECA, Rusia și Belarus. Ca parte integrantă din acest „proces Baku”, patru grupuri de lucru specializate au fost instituite pentru sectorul transporturilor, respectiv pentru aviație, securitate, transport rutier și feroviar și infrastructură. Obiectivul este acela de a întări cooperarea dintre UE și statele partenere și, ceea ce este și mai important, dintre statele din regiune.

Comisia consideră că aceste inițiative reprezintă un pas crucial în vederea realizării unei dezvoltări durabile și a integrării regionale. Procesul de integrare a țărilor învecinate pe piețele UE și în cadrul societății europene necesită o infrastructură compatibilă și interconectată, precum și medii de reglementare apropiate. De asemenea, acesta necesită concentrarea asupra unui număr limitat de conexiuni transnaționale principale pentru a asigura că resursele, în mod inevitabil limitate, stimulează vizibil creșterea economică și dezvoltarea comerțului, atât în UE, cât și în țările învecinate. O prezentare generală a acestei politici se regăsește în continuare (capitolul 2).

1.3. Procesul de dezvoltare a politicii

Pentru a pune în aplicare conceptul politicii europene de vecinătate în domeniul transporturilor și pentru a găsi noi modalități de a realiza conexiunea cu UE și statele învecinate, Comisia Europeană a înființat în 2004⁶ grupul la nivel înalt pentru *extinderea principalelor axe transeuropene de transport către țările și regiunile învecinate*, prezidat de fostul Vicepreședinte al Comisiei, Loyola de Palacio. Raportul⁷ Grupului a fost prezentat Comisiei în decembrie 2005. A fost organizat un proces de consultare publică pe parcursul lucrărilor grupului, pentru a integra punctele de vedere și preocupările părților interesate. În timp ce majoritatea părților interesate s-au exprimat în favoarea recomandărilor grupului, s-a conturat o oarecare îngrijorare cu privire la includerea aspectelor de mediu și sociale⁸.

⁶ Decizia nr. C(2004) 3618 a Comisiei din 29 septembrie 2004.

⁷ A se vedea http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external_dimension/index_en.htm.

⁸ Contribuțiile scrise și orale pentru ambele consultări pot fi descărcate de la adresa următoare: http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm.

2. ORIENTĂRI PRIVIND TRANSPORTURILE ÎN EUROPA ȘI ÎN REGIUNILE ÎNVECINATE

După examinarea propunerilor grupului la nivel înalt și a reacțiilor primite pe parcursul consultării publice, Comisia consideră că lucrările grupului alcătuiesc o bază solidă pentru cooperarea dintre UE și statele învecinate. Astfel, Comisia recomandă Consiliului și Parlamentului European să ia act de raportul grupului și să accepte propunerea de a revizui conceptul de coridoare/zone paneuropene (CPE) după cum urmează:

- Să extindă acoperirea geografică a conceptului de CPE, astfel încât aceasta să includă politica revizuită a rețelelor transeuropene și cadrul de aderare, precum și obiectivele politicii europene de vecinătate;
- Să extindă principiile pieței interne relevante și reglementările cu privire la statele învecinate, luând în considerare principiile dezvoltării durabile și subliniind importanța măsurilor care nu depind de infrastructură, în vederea facilitării comerțului și a fluxurilor de transport de-a lungul axelor principale;
- Să consolideze cadrele de coordonare și monitorizare pentru a asigura angajamentul deplin al țărilor implicate, pentru a permite punerea în comun a resurselor pentru o dezvoltare durabilă a infrastructurii și proiectarea politicilor Uniunii, inclusiv a dimensiunii sociale.

2.1. Cinci axe de conexiune între UE și statele învecinate

Comisia consideră că dimensiunea conceptului de coridor paneuropean/zonă paneuropeană trebuie să fie actualizată pentru a reflecta noul context geopolitic de după extinderea UE și pentru a stabili o mai bună conexiune între principalele axe ale rețelelor transeuropene și cele ale statelor învecinate. Astfel, aceasta propune adoptarea următoarelor cinci axe transnaționale, care sunt în conformitate cu propunerile grupului la nivel înalt (pentru aliniere, vezi anexa 1):

- Autostrăzi maritime: pentru a lega zonele din Marea Baltică, Marea Barentz, Oceanul Atlantic (inclusiv regiunile ultraperiferice⁹), Marea Mediteraneană, Marea Caspică precum și țăările de pe litoral, cu extindere la Canalul Suez și Marea Roșie.
- Axa nordică: pentru a realiza legătura dintre partea de nord a Europei cu Norvegia la nord, cu Belarus și Rusia la est. De asemenea, este prevăzută o conexiune către regiunea Mării Barentz care leagă Norvegia cu Rusia prin Suedia și Finlanda.
- Axa centrală: pentru a lega centrul UE la Ucraina și Marea Neagră și prin intermediul unei conexiuni prin căi maritime interioare la Marea Caspică. O conexiune directă de la Ucraina către căile ferate transiberiene și o conexiune venită de la calea maritimă Don/Volga către marea Baltică.
- Axa sub-europeană: pentru a lega UE cu Balcani și Turcia, și ulterior cu sudul Caucazului și al Mării Caspice, precum și cu Orientul Mijlociu până la Egipt și Marea Roșie

⁹ Insulele Canare, Azore și Madeira.

- Axa sud-vestică: Pentru a realiza conexiunea dintre UE și Elveția și Maroc, inclusiv legătura trans-magrebina dintre Maroc, Algeria și Tunisia, dar și extinderea către Egipt.

Ca urmare a analizei efectuate de grupul la nivel înalt, aceste cinci axe contribuie cel mai mult la promovarea schimburilor internaționale, a comerțului și a traficului. Acestea includ anumite succursale în regiuni unde volumul traficului este relativ scăzut datorită problemelor politice curente, având ca obiectiv întărirea cooperării regionale și integrarea pe termen mai lung. În acest context, Comisia subliniază că granițele deschise și sigure dintre UE și statele învecinate, precum și dintre statele învecinate însele au o importanță fundamentală pentru stimularea comerțului și pentru întărirea cooperării regionale.

Comisia propune luarea în considerare, în această fază, numai a conexiunilor care leagă UE de țările învecinate și nu legăturile statelor învecinate cu țări terțe (a se vedea totuși cap.2.1.2). Comisia mai subliniază faptul că cele cinci axe nu modifică prioritățile pentru rețelele transeuropene de transport la nivelul UE (a se vedea capitolul 1.2.1).

2.1.1. Integrarea coridoarelor/ zonelor paneuropene

În conformitate cu punctele de vedere ale președinților coridoarelor paneuropene, Comisia propune integrarea totală a coridoarelor paneuropene în noile structuri, astfel încât să se poată profita de pe urma expertizei acestora. În timp ce majoritatea coridoarelor paneuropene I, IV, V, VI și VII se găsesc acum pe teritoriul Uniunii Europene și sunt astfel incluse într-un proiect prioritar al rețelelor de transport paneuropene, celorlalte coridoare le corespund cele cinci axe propuse, după cum urmează:

- Toate cele patru regiuni paneuropene (Marea Barentz, Marea Neagră, Marea Ionică și Marea Mediterană) sunt incluse în cadrul autostrăzilor maritime, în ceea ce privește legăturile maritime.
- Axa Nordică include coridorul paneuropean II și partea nordică a coridorului paneuropean IX. Aceasta include, de asemenea, o legătură terestră cu regiunea paneuropeană a Mării Barentz care face legătura dintre Norvegia și Rusia prin Suedia și Finlanda.
- Axa centrală include coridorul paneuropean III și o parte din coridoarele Paneuropene V și IX.
- Axa sud-estică unește coridoarele paneuropene IV și IX și le extinde, include coridoarele paneuropene VII și VIII, cât și o ramură a coridorului paneuropean V. Axa se extinde, de asemenea, spre Orientul Mijlociu și se intersectează cu TRACECA în Turcia, Armenia, Azerbaidjan și Georgia.
- Axa sud-vestică include o legătură terestră din cadrul regiunii paneuropene a Mării Mediterane.

2.1.2. Cooperarea cu alte organizații

Comisia consideră esențial faptul că dezvoltarea celor cinci axe este coordonată îndeaproape împreună cu organizații ce dezvoltă coridoare internaționale de transport în alte regiuni. Acestea includ în special coridorul TRACECA din Asia Centrală, rețelele transafricane¹⁰, precum și rețelele ce leagă Europa de Asia, dezvoltate de Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite, Comisia Economică și Socială pentru Asia și Pacific a Organizației Națiunilor Unite și Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport.

2.2. Proiecte de infrastructură

Grupul la nivel înalt a înaintat o serie de proiecte de infrastructură, clasificându-le în două categorii, în funcție de data prevăzută pentru punerea lor în aplicare. Consultarea publică a ridicat întrebări referitoare la dezvoltarea ulterioară a anumitor axe transnaționale care ar putea avea un impact negativ asupra mediului înconjurător și mai ales asupra biodiversității. Astfel, Comisia propune analizarea listelor de proiecte și subliniază importanța elaborării unor planuri generale referitoare la axe. Aceste planuri generale trebuie să facă obiectul unei evaluări a impactului economic, de mediu și social, elaborate conform bunelor practici internaționale și, acolo unde este cazul, în conformitate cu legislația Uniunii Europene¹¹.

2.3. Măsuri orizontale de promovare a interoperabilității

Comisia propune aplicarea măsurilor orizontale propuse de grupul la nivel înalt ca bază pentru cooperarea în vederea asigurării unui transport mai rapid și mai eficient de-a lungul axelor. Scopul acestor măsuri este de a apropia progresiv legislația și politicile țărilor vecine de acquis-ul comunitar relevant; acestea fac referire la toate mijloacele de transport și includ, printre altele:

- Asigurarea interoperabilității tehnice, legale și administrative cu sistemele din cadrul Uniunii Europene în ceea ce privește, de exemplu, rețelele de căi ferate, sistemele de semnalizare, graficele de încărcare a infrastructurii.
- Accelerarea procedurilor de trecere a frontierei prin implementarea fără întârziere a convențiilor internaționale relevante, adoptate deja de Uniunea Europeană, prin introducerea punctelor unice de control pe baza unor facilități comune și pe baza simplificării și armonizării documentației comerciale și referitoare la transport, în conformitate cu practicile Uniunii Europene.
- Implementarea de noi tehnologii, de exemplu managementul traficului și sisteme informatice inclusiv navigația prin satelit (Galileo), pentru toate modalitățile de transport (în special ERTMS¹² și SESAR¹³), eficiente și compatibile cu cele implementate pe teritoriul Uniunii Europene.

¹⁰ Acestea sunt dezvoltate în contextul Uniunii Africane și al Parteneriatului UE-Africa privind infrastructura.

¹¹ Pentru îndrumări practice privind punerea în aplicare a evaluării socio-economice și a evaluării strategice privind mediul înconjurător, a se vedea proiectele HEATCO, finanțate prin cel de-al șaselea program-cadru, la <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> și BEACON la <http://www.transport-sea.net/results.phtml>.

¹² ERTMS este Sistemul european de gestionare a traficului feroviar (European Rail Traffic Management System).

- Măsuri de îmbunătățire a siguranței, a securității și a condițiilor de lucru pentru toate mijloacele de transport, de exemplu prin armonizarea standardelor și procedurilor la cel mai înalt nivel de performanță.
- Aplicarea convențiilor de evaluare internaționale, sociale și de mediu, proceduri de achiziție publică, etc. în conformitate cu standardele Uniunii Europene, cu regulile de finanțare ale finanțatorilor și cu cele mai bune practici internaționale.

2.3.1. Cooperarea UE în vederea aplicării măsurilor orizontale

Planurile de acțiune elaborate în conformitate cu cadrele de cooperare ale UE reprezintă unul dintre instrumentele de bază pentru o aplicare cu succes a măsurilor orizontale. Aceste planuri de acțiune sunt convenite de comun acord între țările partenere, în vederea următoarelor obiective (a se vedea capitolul 1.2.3):

- În cazul țărilor candidate sau potențiale, obiectivul constă în alinierea treptată la *acquis*-ul comunitar în toate sectoarele de activitate.
- În cazul țărilor din cadrul PEV, planurile de acțiune bilaterale identifică prioritățile în mai multe domenii, inclusiv cel al transporturilor și al taxelor vamale, precum și în domenii transversale precum cel al mediului sau cel social.
- Cooperarea multilaterală, în special în contextul punerii în aplicare a strategiei TRACECA, până în 2015 și procesul de la Baku, precum și pregătirile pentru un plan de acțiune privind transportul mediteranean regional vin în completarea planurilor bilaterale de acțiune.
- Cooperarea transfrontalieră între regiunile adiacente din UE și din țările învecinate va juca un rol semnificativ și va include acțiuni de îmbunătățire a transporturilor, precum și de creștere a cooperării în domeniile juridic și administrativ.

În timp ce cadrele de cooperare ale UE vizează deja majoritatea măsurilor orizontale, Comisia consideră că este încă necesar ca acestea să fie analizate în legătură cu dezvoltarea infrastructurii de-a lungul principalelor axe transnaționale. Aceasta asigură soluționarea celor mai importante strângeri de trafic de-a lungul unei axe, în mod sincronizat, precum și existența unor diverse proceduri și standarde compatibile cu întreaga axă folosită în transportul internațional înspre și dinspre Uniunea Europeană.

3. PUNEREA ÎN APLICARE A ORIENTĂRIILOR POLITICE

3.1. Structuri multilaterale de coordonare și monitorizare

Datorită provocărilor crescânde cu care se confruntă UE, devine din ce în ce mai importantă îmbunătățirea eficienței și coerenței politicilor sale externe și elaborarea unor planificări strategice mai bune, crearea de mai multă coeziune între diferitele instrumente ale politicii externe și îmbunătățirea cooperării între instituțiile UE, Statele Membre, țările învecinate și celelalte părți interesate. Această cooperare trebuie:

¹³ SESAR este Programul european de modernizare a infrastructurii pentru controlul traficului aerian (European Air Traffic Control Infrastructure Modernisation Programme).

- Să reunească țările într-un cadru multilateral și să permită, în același timp, cooperarea regională eficientă.
- Să promoveze interoperativitatea rețelelor de transport între UE și țările învecinate și ajustarea legislației și politicilor din țările învecinate la standardele UE, cu scopul de a garanta o dezvoltare economică și socială continuă, precum și dezvoltarea durabilă.
- Să vizeze problemele de dezvoltare ale proiectelor de infrastructură de interes comun și să atragă investiții directe către aceste proiecte.
- Să monitorizeze îndepărtarea obstacolelor care nu țin de infrastructură și punerea în aplicare a măsurilor orizontale de-a lungul axelor.
- Să asigure și să promoveze o dezvoltare susținută prin luarea în considerație a consecințelor economice, sociale și de mediu ale planurilor și proiectelor de infrastructură și ale măsurilor orizontale.

3.2. Finanțarea măsurilor

Punerea în aplicare a acestui plan ambițios presupune atragerea tuturor surselor importante de finanțare, atât publice, cât și private, naționale și internaționale. În timp ce bugetele publice își vor păstra importanța, rolul instituțiilor finanțatoare internaționale (IFI), de exemplu Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) și Banca Mondială este crucial în finanțarea dezvoltării echilibrate a principalelor axe transnaționale și a sistemului de transport în general.

Comisia recomandă ca toți factorii de decizie să se bazeze pe cooperarea de succes cu IFI în Gruparea directoare a Infrastructurii din Balcanii de Vest (a se vedea capitolul 1.2.3.) și să extindă acest concept și spre alte regiuni. Statele Membre ale UE și alți donatori ar trebui integrați într-o asemenea cooperare, oriunde este cazul.

Începând cu anul 2007 Instrumentul European pentru Vecinătate și Parteneriate va asigura asistență financiară țărilor învecinate. Aceasta va include sprijin pentru creditările acordate de către instituțiile financiare în sectoarele prioritare identificate în planurile de acțiune prin „Facilitatea de Investiții pentru Vecinătate” și, de asemenea, sprijin pentru punerea în aplicare a măsurilor orizontale. În plus, asistența UE poate ajuta țările să se pregătească pentru investiții prin sprijinirea unor studii în vederea definirii planurilor generale, fezabilității proiectelor și studii parteneriatelor public- private.

În plus, propunerea Comisiei pentru noile mandate de creditare externă ale Băncii Europene de Investiții pentru 2007-13 prevede o creștere considerabilă a plafonului de creditare pentru țările învecinate. Un memorandum de înțelegere special a fost semnat între Comisie, BEI și BERD pentru a facilita cooperarea în Rusia, Europa de Est, regiunea sudică a Caucazului și Asia Centrală.

Procedura de supraveghere fiscală va asigura sprijin financiar țărilor candidate și țărilor potențial candidate (a se vedea capitolul 1.1). În funcție de statutul țării, tipul de sprijin variază. Țările candidate vor primi întregul sprijin de pre-aderare, inclusiv sprijin pentru a îndeplini criteriile de aderare și pentru a se pregăti pentru fonduri structurale/de coeziune, inclusiv investiții în infrastructură, întrucât candidații potențiali vor beneficia de o gamă mai limitată de măsuri.

3.3. Cadrul instituțional

Ca urmare a analizei prezentate în capitolele precedente și sprijinului puternic primit din partea diferiților mandatar prin consultări publice, Comisia este de părere că un bun cadru de coordonare, obligatoriu din punct de vedere juridic, este esențial. Astfel se va asigura un angajament ferm și o cointerесare a statelor respective în vederea punerii în aplicare a măsurilor necesare într-o manieră oportună și sincronizată de-a lungul axei.

Un posibil cadru de coordonare ar putea prevedea stabilirea unui decor instituțional rentabil pentru a sprijini punerea în aplicare și monitorizarea axelor. Aceasta s-ar putea realiza sub forma unei structuri pe trei nivele constând din:

- Grupuri directoare regionale pentru a urma punerea în aplicare a axelor și măsurilor stabilite la nivel tehnic. Grupurile directoare regionale ar putea să organizeze și Conferințele finanțatorilor pe axe și să implice parteneri sociali și alte părți interesate acolo unde este cazul. Toate grupurile regionale ar trebui să se reunească în mod regulat, de exemplu anual, pentru a se asigura de punerea în aplicare precisă a măsurilor stabilite și pentru a cădea de acord asupra unor metode generale de evaluare și monitorizare strategică și la nivel de proiect.
- Reuniuni ministeriale pentru a lua decizii strategice cu privire la cadrul coordonator și axele transnaționale, proiectele de infrastructură și măsurile orizontale și dezvoltarea lor ulterioară bazată pe recomandarea comună a grupurilor directoare regionale.
- Un Secretariat pentru a asigura sprijinul administrativ și tehnic. O finanțare susținută, suficientă și pe termen lung pentru Secretariat ar trebui garantată având în vedere contribuția țărilor de pe axe preocupate să-și întărească angajamentul și proprietatea.

Pentru a asigura rentabilitatea și pentru a evita dublarea inutilă a muncii, grupurile directoare Regionale și Secretariatele existente ar trebui să asigure aceste funcții, acolo unde există. (A se vedea capitolul 1.2.3).

3.4. Abordare în trepte

Pentru a accelera procesul general și pentru a garanta că formatul și conținutul structurii de cooperare întrunesc nevoile și așteptările părților implicate, Comisia propune o abordare în două etape pentru punerea în aplicare a politicii:

1. În prima etapă, se vor lansa discuții exploratorii cu toate țările vecine. Aceste discuții vor avea drept scop fie evaluarea interesului și angajamentului țărilor în vederea întăririi cadrelor coordonatoare multilaterale, acolo unde ele există, fie stabilirea unui asemenea cadru acolo unde nu există în prezent. În această fază, se vor căuta și soluții interimare pentru a permite o dezvoltare neîntreruptă a axelor.
2. În a doua fază, ca urmare a negocierilor de tatonare, Comisia va face o propunere concretă pentru punerea în aplicare a politicii și a cadrului coordonator.

Anexa 1 – Alinierea celor cinci axe transnaționale

