



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.7.2011  
COM(2011) 415 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL  
EUROPEAN**

**UE și regiunile sale învecinate: o abordare reînnoită în privința cooperării în domeniul  
transporturilor**

## 1. INTRODUCERE

### *Obiectiv*

Transporturile contribuie în mod semnificativ la prosperitatea Europei. Ele permit mărfurilor să fie distribuite în mod eficient și asigură libertatea de circulație a cetățenilor. UE este un important partener politic și economic al țărilor din regiunile învecinate. Consolidarea cooperării în sectorul transporturilor poate juca un rol decisiv, ajutând țările învecinate să devină mai puternice din punct de vedere economic și mai stabile din punct de vedere politic. Cetățenii și întreprinderile din UE și din regiunile învecinate sunt beneficiarii direcți ai cooperării îmbunătățite în materie de transporturi, care are drept obiectiv reducerea timpului și a resurselor alocate transportului de mărfuri și de călători. O integrare mai strânsă a piețelor poate contribui, de asemenea, la deschiderea unor noi oportunități de piață pentru societăți, atât în UE, cât și în regiunile învecinate.

Prezenta comunicare stabilește o politică de cooperare reînnoită în materie de transporturi cu regiunile învecinate ale UE, pe baza Comunicării Comisiei din 2007<sup>1</sup>, care s-a axat pe aspectele de infrastructură. Comunicarea se referă atât la politica europeană de vecinătate (PEV)<sup>2</sup>, cât și la țările candidate la extindere<sup>3</sup>, accentul principal fiind pus pe țările vizate de PEV. Nivelul ridicat de cooperare în materie de transporturi deja atins cu țările candidate la extindere poate fi un model pentru îmbunătățirea conexiunilor de transport cu alte regiuni învecinate<sup>4</sup>.

Comisia a revizuit recent PEV, care reprezintă cadrul unic de politică pentru relațiile UE cu țările partenere învecinate<sup>5</sup>, și a propus o nouă strategie cu privire la o vecinătate în schimbare. În conformitate cu această strategie, cooperarea în materie de transporturi va fi adaptată la nevoile fiecărei subregiuni. UE va aplica un nivel mai ridicat de diferențiere în sectorul transporturilor în funcție de ambițiile fiecărei țări și de dorința sa de a se integra mai bine în UE. Sprijinul UE, fie sub formă de finanțare pentru conexiunile de infrastructură, fie sub forma unui acces mai larg la piață, se va subordona progreselor realizate în țările învecinate.

### *Context de politică*

Odată cu intrarea în vigoare a **Tratatului de la Lisabona**, UE s-a angajat să dezvolte o relație specială cu țările învecinate (articolul 8 din TUE). De asemenea, tratatul prevede că Uniunea poate decide să coopereze cu țări terțe pentru promovarea proiectelor de interes comun și pentru asigurarea interoperabilității rețelelor [articolul 171 alineatul (3) din TFUE].

---

<sup>1</sup> Extinderea principalelor axe transeuropene de transport către țările învecinate, COM (2007) 32, 31.1.2007.

<sup>2</sup> Regiunea estică a PEV: Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Moldova și Ucraina. Regiunea sudică a PEV: Algeria, Egipt, Israel, Iordania, Liban, Libia, Maroc, Teritoriul Palestinian Ocupat, Siria, Tunisia.

<sup>3</sup> Țările candidate: Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Muntenegru și Turcia. Țări potențial candidate: Albania, Bosnia și Herțegovina, Serbia, Kosovo (în temeiul UNSCR 1244/99).

<sup>4</sup> Islanda, Norvegia, Rusia și Elveția nu sunt vizate de prezenta comunicare.

<sup>5</sup> COM (2011) 303, 25.5.2011.

**Strategia Europa 2020** acordă o importanță deosebită aprofundării aspectelor externe ale politicilor noastre interne pentru încurajarea creșterii economice a UE. Acest lucru este valabil în special în ceea ce privește politica de transport, unde trecerea eficientă a frontierelor, punerea în aplicare a unor conexiuni mai scurte și mai rapide și liberalizarea piețelor facilitează circulația mărfurilor și persoanelor de o parte și de alta a frontierelor UE.

În martie 2011, Comisia a adoptat o **Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor**<sup>6</sup>, cu scopul de a spori mobilitatea și de a stimula creșterea economică și ocuparea forței de muncă. În această foaie de parcurs, Comisia a propus extinderea politicii UE în domeniul transportului și infrastructurii la vecinii noștri imediați și deschiderea piețelor din țările terțe în domeniul serviciilor de transport.

Comisia se ocupă în prezent de **revizuirea politicii privind TEN-T**. Această politică urmărește, de asemenea, îmbunătățirea conexiunilor dintre TEN-T și rețelele de infrastructură din țările învecinate.

De asemenea, UE a pus în aplicare **strategii macroregionale**, precum Strategia UE pentru regiunea Dunării<sup>7</sup>, care vizează să îmbunătățească mobilitatea între regiuni și care includ unele dintre țările din regiunile învecinate.

## **2. O INTEGRARE MAI STRÂNSĂ A PIEȚELOR, PENTRU CONEXIUNI MAI RAPIDE ȘI MAI PUȚIN COSTISITOARE**

O integrare mai strânsă între piețele de transport din UE și cele din țările candidate la extindere și țările vizate de PEV poate **genera conexiuni de transport mai rapide, mai ieftine și mai eficiente**, în avantajul cetățenilor și al societăților. Perspectivele pentru o integrare mai strânsă a piețelor se vor baza pe capacitatea și disponibilitatea țărilor învecinate de a se îndrepta către standarde echivalente cu cele aplicate în UE în domenii precum siguranța, securitatea, protecția mediului, sănătatea și siguranța lucrătorilor. Prezenta comunicare evidențiază măsuri pe termen scurt și lung în cazul tuturor modurilor de transport – transport rutier, feroviar, aerian, maritim și pe căi navigabile interioare – pentru a face legătura între sistemele de transport ale UE și cele ale vecinilor săi.

Lucrările privind o mai strânsă integrare a pieței de transport au demarat ca parte a negocierilor în curs privind acordurile de asociere cu țările din cadrul Parteneriatului estic<sup>8</sup>. Aceste acorduri vizează stabilirea unei zone de liber schimb cu UE. În vecinătatea sudică a UE, obiectivul pe termen mai lung este de a finaliza zona de liber schimb euro-mediterraneană. Ca parte a strategiei de extindere și în contextul negocierilor de aderare, UE asistă țările candidate la extindere în ceea ce privește alinierea acestora la acquis-ul UE, pentru crearea condițiilor adecvate de integrare a piețelor de transport. De exemplu, proiectul de Tratat de instituire a Comunității transporturilor cu Balcanii de Vest are în vedere integrarea progresivă a pieței pe baza acquis-ului UE în domenii precum siguranța, securitatea, mediul și chestiunile sociale.

---

<sup>6</sup> Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor, COM (2011) 144, 28.3.2011.

<sup>7</sup> Obiectivele strategiei includ îmbunătățirea interconexiunilor între opt state membre și șase țări învecinate (Bosnia și Herțegovina, Croația, Moldova, Muntenegru, Serbia, Ucraina), COM (2010) 715, 8.12.2010.

<sup>8</sup> Negocierile cu Belarus nu au început încă. Parteneriatul estic a fost lansat în 2009 pentru a aprofunda relațiile UE cu Armenia, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Moldova, Ucraina.

## 2.1. Transportul aerian

În sectorul aviației, o mai strânsă integrare cu statele învecinate ale UE este motivată de obiectivul creării unui **spațiu aerian comun european** (SACE) mai vast, care să acopere 1 miliard de persoane din UE și din toate țările învecinate de la frontierele estică și sudică<sup>9</sup>. Dat fiind că majoritatea țărilor vizate de PEV sunt despărțite de UE de mare sau că ele se află la o distanță considerabilă de capitalele UE, transportul aerian joacă un rol-cheie în transportul de pasageri. Numărul de pasageri aerieni a înregistrat o creștere anuală medie cu 6,7% între UE și țările învecinate din Sud și cu 11,6% între UE și țările învecinate din Est în perioada 2004-2009. În sud, Marocul face deja parte din spațiul aerian comun european și are o creștere anuală medie de 14,6% în transportul aerian de pasageri spre și dinspre UE. La est, transportul de persoane s-a desfășurat mai ales între Ucraina și UE (2,7 milioane EUR din cele 3,5 milioane de persoane în 2009)<sup>10</sup>.

Politica SACE a fost concepută pentru a permite deschiderea progresivă a piețelor între UE și vecinii săi, cu o convergență la nivel de reglementare datorită implementării progresive a normelor UE, în vederea oferirii de noi oportunități pentru operatori și a unei oferte mai variate pentru consumatori. Procesul de deschidere a pieței și de convergență la nivel de reglementare se desfășoară în paralel, pentru a favoriza o concurență loială și pentru a promova standardele UE în materie de siguranță, securitate, protecția mediului și altele. SACE este pus în aplicare prin intermediul unor **acorduri cuprinzătoare privind serviciile aeriene** care promovează relațiile economice, comerciale și turistice globale.

Negocierile cu privire la un acord aerian cuprinzător pot începe odată ce țara vecină a făcut dovada înțelegerii condițiilor și și-a luat angajamentul clar de a-și asuma obligațiile legate de aderarea la SACE.

UE a încheiat astfel de acorduri cu Balcanii de Vest, Georgia, Iordania și Maroc. Acorduri similare sunt în curs de negociere cu Israel, Liban și Ucraina. În viitorul apropiat, sunt așteptate negocieri cu Tunisia. Comisia deține, de asemenea, un mandat de negociere a unui acord similar cu Algeria. Comisia a propus un mandat de negociere cu Moldova și intenționează să facă acest lucru și în cazul Azerbaidjanului. În funcție de interesul și gradul de pregătire al celorlalte țări învecinate, Comisia va propune negocierea de acorduri similare.

Acordurile încheiate cu țările vizate de PEV sunt bilaterale, iar acordul cu Balcanii de Vest este multilateral. Acest acord multilateral merge dincolo de acordurile bilaterale, de exemplu, prin aplicarea directă în aceste țări a hotărârilor Curții Europene de Justiție care sunt relevante pentru domeniul aviației.

În vederea sporirii integrării regionale, următorul pas îl constituie dezvoltarea unui acord multilateral pentru regiunea sudică a PEV și un altul pentru regiunea vestică. În fine, obiectivul pe termen mai lung este de a integra toate regiunile și UE într-un SACE unic.

**Cerul unic european**, aflat în prezent în curs de realizare, va fi de asemenea extins, astfel încât să includă statele vecine ale UE. În acest sens, recunoașterea legislației UE și principiul desemnării UE reprezintă o condiție prealabilă minimă. Cerul unic european va îmbunătăți siguranța și va reduce întârzierile, costurile și emisiile. Ca parte a abordării graduale pentru crearea cerului unic european, țările vecine ale UE intenționează să constituie sau să adere la

---

<sup>9</sup> Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor.

<sup>10</sup> Eurostat.

blocuri funcționale de spațiu aerian (*functional airspace block* - FAB) împreună cu state membre ale UE. Până în decembrie 2012, statele membre ale UE trebuie să înființeze nouă blocuri funcționale de spațiu aerian, lucrând astfel împreună pentru proiectarea și raționalizarea spațiului lor aerian și a rutelor aeriene cu scopul de a răspunde mai bine nevoilor de trafic aerian.

În Balcanii de Vest, Bosnia și Herțegovina și Croația fac parte din inițiativa referitoare la blocurile funcționale de spațiu aerian pentru Europa Centrală (*FAB Central Europe initiative* - FABCE). În ceea ce privește celelalte țări în cauză, Albania, Egipt și Tunisia au statut de partener asociat, iar Iordania și Liban sunt state cu statut de observator în cadrul inițiativei BLUE MED FAB. Se așteaptă ca și alte țări învecinate să adere la blocuri funcționale de spațiu aerian similare, pentru a duce la bun sfârșit inițiativa privind cerul unic european.

Mai multe țări învecinate sunt deja părți contractante la **Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene** (Eurocontrol)<sup>11</sup>. Acestea participă la lucrările Eurocontrol și, ca atare, beneficiază de serviciile acestuia. Țările nemembre pot beneficia la cerere de o serie de servicii ale Eurocontrol pe baza acordurilor încheiate cu această organizație<sup>12</sup>. Cooperarea cu vecinii UE are drept obiectiv adoptarea, în cadrul Eurocontrol, a unor poziții în concordanță cu cele elaborate de UE.

Mai multe țări vizate de PEV sunt deja beneficiare în cadrul programului de cercetare privind **managementul traficului în spațiul aerian unic european** (SESAR), care urmărește modernizarea infrastructurii de control al traficului aerian în Europa. De asemenea, UE poate să faciliteze accesul la asistență pentru celelalte țări vizate de PEV, care încearcă să își modernizeze sistemele de gestionare a traficului aerian.

Îmbunătățirea eficacității **securității în domeniul transporturilor aeriene** în regiunile învecinate este de o importanță majoră pentru UE. Standardele internaționale în ceea ce privește securitatea aviației, definite de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), trebuie să fie puse în aplicare integral<sup>13</sup>. UE colaborează deja cu țările învecinate pentru a crește capacitatea acestora de îndeplinire a obligațiilor internaționale. UE poate contribui la atingerea conformității, prin schimbul de informații privind elaborarea de programe naționale de securitate a aviației civile și prin schimbul de bune practici în ceea ce privește implementarea măsurilor de securitate aviatică și controlul de calitate aplicat acestora. Convergența în materie de reglementare în regiune poate fi facilitată, dincolo de standardele internaționale, prin ameliorarea cunoașterii și a punerii în aplicare a dispozițiilor privind securitatea aviației, definite cu ocazia Conferinței Europene a Aviației Civile (*European Civil Aviation Conference* - ECAC), și a principiilor prevăzute în legislația primară a UE.

Asigurarea unui nivel înalt al **siguranței aviației** reprezintă o prioritate esențială pentru politica de transport a UE. Țări învecinate care au încheiat acorduri cuprinzătoare privind serviciile aeriene cu UE pot participa, de asemenea, la activitățile Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA). Mai mult, orice stat european semnatar al OACI poate participa

---

<sup>11</sup> Albania, Armenia, Bosnia și Herțegovina, Croația, Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Moldova, Muntenegru, Turcia, Serbia, Ucraina.

<sup>12</sup> Este vorba despre Biroul central pentru tarife de rută (*Central Route Charges Office* - CRCO), Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian (*Central Flow Management Unit* - CFMU) și de inițiativele privind baza de date europeană de gestionare a traficului aerian (EAD).

<sup>13</sup> Anexa 17 (privind securitatea) la Convenția de la Chicago.

la activitățile AESA pe baza unui acord specific, conform căruia acestea adoptă și pun în aplicare normele UE de siguranță aeriană<sup>14</sup>.

Comisia și AESA au propus recent crearea unei celule în cadrul AESA, menită să coopereze cu anumite țări din vecinătatea sudică (Israel, Iordania, Liban, Maroc și Tunisia). Această măsură are drept scop armonizarea standardelor și a procedurilor de siguranță aeriană dintre UE și țările respective. Este necesar să se prevadă o cooperare similară pentru a spori siguranța aviației în statele sudice vizate de PEV.

### **Acțiuni propuse**

#### **Pe termen scurt (până în 2013)**

- Finalizarea negocierilor în curs privind încheierea unor acorduri cuprinzătoare referitoare la serviciile aeriene și extinderea negocierilor cu privire la respectivele acorduri la alte țări învecinate interesate, de îndată ce acestea sunt pregătite
- Menținerea asistenței acordate țărilor învecinate pentru modernizarea sistemelor lor de gestionare a traficului aerian (SESAR) și punerea acestora la dispoziția altor țări interesate
- Furnizarea de informații, indicații și asistență tehnică țărilor învecinate, în scopul aderării acestora la unul din blocurile funcționale ale spațiului aerian european (FAB)
- Oferirea de asistență țărilor învecinate, în scopul respectării standardelor internaționale și europene de securitate a aviației
- Cooperarea cu statele învecinate ale UE, cu scopul adoptării, în cadrul Eurocontrol, a unor poziții în concordanță cu cele elaborate de UE
- Sprijinirea țărilor învecinate în privința atingerii nivelurilor de siguranță a aviației valabile în UE și la nivel internațional

#### **Pe termen mai lung**

- Consolidarea acordurilor în domeniul aviației cu țările răsăritene și, respectiv, cu țările sudice vizate de PEV, în vederea definitivării SACE
- Extinderea cooperării în materie de siguranță a aviației în cadrul AESA la țările estice vizate de PEV și la restul țărilor sudice vizate de PEV
- Integrarea deplină a țărilor învecinate în cerul unic european

## **2.2. Navigația maritimă și navigația pe căile navigabile interioare**

În termeni de tonaj, 90% din transportul de marfă dintre UE și restul lumii se desfășoară pe mare. Viziunea pentru transportul maritim implică un transport maritim de calitate, competitiv și capabil să demonstreze o bună performanță în materie de mediu, siguranță și securitate, în interesul comun al UE și al țărilor învecinate, care au mări regionale comune.

<sup>14</sup> Regulamentul nr. 216/2008, articolul 66.

În Balcanii de Vest, proiectul de Tratat de instituire a Comunității transporturilor prevede o cooperare menită să asigure convergența cu standardele și politicile maritime ale UE. UE va continua să promoveze **liberalizarea** serviciilor de transport maritim cu scopul de a crea condiții de concurență echitabile cu țările învecinate. Acest lucru este valabil în special în cazul actualelor eforturi pentru instituirea unei zone de liber schimb în spațiul mediteranean, inclusiv a libertății de a presta servicii de transport maritim.

UE promovează propriile sale cerințe și pe cele internaționale în ceea ce privește **siguranța și securitatea maritimă și protecția mediului**. Pentru a asigura condiții de concurență echitabile în mările care mărginesc UE, este important ca țările învecinate UE să ratifice și să pună în aplicare în mod adecvat convențiile internaționale privind siguranța și securitatea maritimă, precum și condițiile sociale și de mediu, și să se alinieze la standardele UE. În acest scop, Comisia oferă asistență tehnică. De asemenea, UE urmărește cooperarea activă cu țările învecinate, sub auspiciile Organizației Maritime Internaționale (OMI).

Scăderea nivelurilor de siguranță, securitate și protecție a mediului și reglementările sociale, dumpingul fiscal și practicile discriminatorii de tarifare a utilizării legăturilor cu hinterlandul în țările învecinate pot denatura concurența loială. Scopul cooperării cu țările învecinate este acela de a evita această eventuală denaturare prin stabilirea unor norme similare. Companiile din UE beneficiază în mod direct de această abordare.

În vederea îmbunătățirii **siguranței și securității maritime**, precum și a protecției mediului, UE va continua să acorde asistență tehnică vecinilor săi în cadrul proiectelor regionale, SAFEMED, în sud, și SASEPOL, în est. Mai mult, UE discută o propunere a Comisiei de a extinde mandatul Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA) în vederea acordării de asistență tehnică țărilor vizate de PEV.

Pentru a îmbunătăți și mai mult siguranța și securitatea maritimă și capacitatea de reacție la incidentele petrecute pe mare, Comisia va promova participarea țărilor învecinate la sistemul SafeSeaNet de monitorizare a traficului navelor gestionat de EMSA, precum și achiziționarea de către aceste țări a infrastructurii de supraveghere maritimă necesară participării. În plus, pentru a răspunde mai bine deversărilor ilegale efectuate de nave și pentru a identifica poluatorii apelor marine, Comisia va promova participarea țărilor învecinate la serviciul prin satelit CleanSeaNet, gestionat de EMSA. CleanSeaNet oferă deja tuturor statelor membre costiere din UE și țărilor candidate, precum și Islandei și Norvegiei, un serviciu de intervenție în timp cvasi-real în cazul scurgerilor petroliere marine, care implică analizarea de imagini primite de la sateliți.

În general, țările vecine ale UE nu sunt suficient de performante în îndeplinirea rolului lor de **state de pavilion**. În conformitate cu Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul de către statul de port, care este cel mai important indice pentru performanța unui stat de pavilion, Azerbaidjan, Algeria, Tunisia și Maroc se află pe lista gri, iar Ucraina, Georgia, Moldova, Albania, Libia, Liban, Siria și Egipt se află pe lista neagră.

Pentru a îmbunătăți punerea în aplicare de către acestea a responsabilităților specifice unui stat de pavilion, țările învecinate aflate pe lista neagră sunt încurajate să ia în considerare avantajele depunerii unei cereri pentru participarea la sistemul de audit al statelor membre ale OMI. Sistemul de audit al OMI are în prezent un caracter voluntar, însă va deveni obligatoriu începând cu 2014. UE va continua să ofere sprijin țărilor învecinate, astfel încât acestea să își îmbunătățească performanța specifică unui stat de pavilion.

Pe termen mai lung, **spațiul european de transport maritim** fără bariere se va transforma într-o așa-numită „**Blue Belt**”, o zonă de liberă circulație în domeniul maritim, în Europa și în regiunile învecinate. Obiectivul este de a simplifica formalitățile pentru navele care circulă între porturi ale UE, inclusiv prin introducerea unor sisteme electronice pentru schimburile de date între nave și țarm. În perspectiva proiectului „Blue Belt”, cooperarea cu țările învecinate își propune să simplifice procedurile administrative pentru **transportul maritim pe distanțe scurte**, să stabilească un ghișeu administrativ unic pentru formalitățile portuare și să asigure interoperabilitatea sistemelor informaționale.

**Navigatorii** din țările învecinate care respectă standardele internaționale aplicabile (Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/atestare și efectuare a serviciului de cart) pot lucra pe navele UE. La cererea statelor membre ale UE și cu sprijinul EMSA, Comisia evaluează procedurile de certificare a navigatorilor și instituțiile de formare profesională din țările învecinate. UE a recunoscut majoritatea țărilor învecinate<sup>15</sup>. Comisia va continua să acorde asistență tehnică țărilor învecinate pentru a ameliora formarea navigatorilor.

Ca o contribuție [la o abordare mai strategică în domeniul maritim în colaborare cu ansamblul sectoarelor, inclusiv cel al transporturilor](#) în Marea Mediterană, Comisia, împreună cu OMI și BEI, a lansat un proiect pentru a identifica acțiuni-pilot menite să îmbunătățească cooperarea dintre actorii din sectorul maritim în ceea ce privește siguranța și supravegherea maritimă, aspectele sociale și pregătirea profesională, precum și investițiile în infrastructurile maritime.

Obiectivul de politică al UE în materie de **navigație interioară** este de a pune bazele unui transport pe căi navigabile eficient și viabil. Este important ca țările vecine ale UE să aplice convențiile internaționale relevante pentru a asigura echivalența cu nivelurile atinse de UE în materie de siguranță a navigației interioare, precum și cu condițiile sociale și de mediu. Comisia va sprijini țările învecinate pentru atingerea acestor obiective.

În vederea promovării siguranței, eficienței și schimbului de date, Comisia va coopera cu țările învecinate respective în cadrul **serviciilor de informații fluviale**.

În ceea ce privește navigația pe Dunăre, **strategia UE pentru regiunea Dunării** își propune măsuri pentru a exploata pe deplin potențialul comercial al navigației interioare în regiune care implică cinci țări învecinate - Bosnia și Herțegovina, Croația, Moldova, Serbia și Ucraina. Comisia sprijină modernizarea Comisiei Dunării ca parte a Convenției de la Belgrad revizuite. Textul respectivei convenții, pentru care Comisia a negociat aderarea UE, a fost convenit, însă semnarea nu a avut încă loc. Comisia încurajează cele două state semnatare să soluționeze diferendul.

#### **Acțiuni propuse**

##### **Pe termen scurt (până în 2013)**

- Sprijinirea țărilor învecinate în vederea îmbunătățirii performanței în calitate de stat de pavilion și a respectării siguranței, securității și standardelor sociale
- Extinderea mandatului EMSA pentru a oferi asistență tehnică țărilor învecinate

<sup>15</sup> UE a recunoscut deja Algeria, Croația, Iran, Israel, Tunisia, Turcia și Ucraina. O serie de alte țări sunt în curs de evaluare, în special Azerbaidjan, Egipt, Iordania și Maroc. Recunoașterea Georgiei a fost retrasă în 2010.

- Promovarea participării țărilor învecinate la sistemele SafeSeaNet și CleanseaNet
- Colaborarea cu țările învecinate în vederea simplificării procedurilor aferente transportului maritim pe distanțe scurte în concordanță cu spațiu european de transport maritim și cu proiectul „Blue Belt”
- Sprijinirea țărilor învecinate în vederea atingerii standardelor UE și a standardelor internaționale în ceea ce privește navigația interioară
- Angajarea activă în vederea relansării procesului de modernizare a Comisiei Dunării

#### **Pe termen mai lung**

- Promovarea unei mai bune integrări a țărilor învecinate în ceea ce privește proiectul „Blue Belt” ce are ca obiect libera circulație maritimă, în Europa și în regiunile învecinate

### **2.3. Transportul rutier**

Transportul rutier joacă un rol central în fluxurile comerciale cu țările vecine cu care UE împarte o frontieră terestră. Cu toate acestea, procedurile administrative greoaie la **punctele de trecere a frontierei** rămân un obstacol în calea unui flux eficient de mărfuri între UE și vecinii săi estici. În medie, 40% din durata totală de transport<sup>16</sup> se pierde la frontiere, din cauza discrepanțelor dintre procedurile administrative. Facilitarea procedurilor de trecere a frontierei este prin urmare de o importanță majoră în ceea ce privește stimularea comerțului prin reducerea timpului și a costurilor.

Comisia a planificat cadre strategice pentru **cooperarea vamală** cu Belarus, Moldova și Ucraina, pentru a asigura facilitarea comerțului, combinată cu protecția cetățenilor la frontiera de est a UE, prin intermediul unui set de acțiuni prioritare. Printre acestea se numără implementarea unor rute comerciale sigure și fluide, managementul riscului și combaterea fraudei, precum și acordarea de sprijin pentru modernizarea infrastructurilor și a procedurilor vamale.

Nivelurile reduse de **siguranță rutieră** în țările învecinate sunt o problemă de interes direct pentru UE. Îmbunătățirea siguranței rutiere, prin formare, schimb de bune practici, sensibilizarea populației și promovarea unei infrastructuri rutiere mai sigure, inclusiv securizarea locurilor de parcare, reprezintă o prioritate pentru cooperarea UE cu regiunile învecinate. Comisia va investiga posibilitatea de a extinde la țările învecinate serviciile comune în materie de sisteme de transport inteligente existente la nivel de UE (de exemplu eCall<sup>17</sup>). Mortalitatea cauzată de accidentele rutiere este considerabil mai mare în majoritatea țărilor Parteneriatului estic (21,5 la 100 000 de persoane în Ucraina, 16,8 în Georgia, 15,1 în Republica Moldova) decât media în Europa (6,1 la 100 000 de persoane)<sup>18</sup>. Același lucru este valabil și pentru țările sudice vizate de PEV.

<sup>16</sup> Evaluarea efectuată de Uniunea internațională a transporturilor rutiere.

<sup>17</sup> „Sistemul de apel de urgență eCall din nou pe ordinea de zi - plan de acțiune (cea de a treia Comunicare eSafety)”, COM(2006)0723.

<sup>18</sup> Date privind țările vizate de PEV incluse în raportul Băncii Mondiale intitulat *Confronting “Death on Wheels” Making Roads Safe in Europe and Central Asia* (Nr. 51667-ECA, noiembrie 2009), date referitoare la statele membre provenite din baza de date europeană CARE privind accidentele rutiere.

Pentru a asigura condiții de concurență echitabile pe piața automobilelor, este important ca țările învecinate să ratifice și să aplice standardele UE și internaționale în materie de **siguranță a vehiculelor și de performanță de mediu**<sup>19</sup>. UE dorește o cooperare activă cu țările învecinate în această chestiune în cadrul CEE-ONU.

**Serviciile de transport rutier** rămân esențiale pentru asigurarea unui lanț eficient de aprovizionare transfrontalieră cu produse manufacturiere, în special pe distanțe mai scurte. Spre deosebire de sectorul aviației, unde UE și țările învecinate au evoluat în direcția deschiderii pieței, în ceea ce privește liberalizarea accesului reciproc la piața transporturilor rutiere au fost făcuți doar câțiva pași modești. Majoritatea statelor membre ale UE dispun de acorduri bilaterale în domeniul rutier cu țări terțe învecinate. Aceste acorduri asigură accesul reciproc pe piață pe bază de cote. La nivel multilateral, cotele sunt de asemenea alocate de către Forumul internațional al transporturilor (fosta Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor - ECMT), însă acestea reprezintă doar 5% din totalul operațiunilor.

Mai multe țări învecinate și-au exprimat interesul în privința unui acces sporit la **pieța transporturilor rutiere** a UE. Uniunea ar trebui să își exercite competențele externe în acest domeniu, în vederea consolidării integrării acestor țări pe piață și ținând seama, în egală măsură, de aspectele sociale și de cele legate de siguranță, securitate și mediu. Obiectivul principal al unei astfel de inițiative ar fi eliminarea progresivă a restricțiilor cantitative în schimbul implementării unor standarde care să garanteze calitatea serviciilor de transport rutier între Uniune și țările învecinate, care este un concept neinclus în actualele regimuri bilaterale. Proiectul de Tratat de instituire a Comunității transporturilor cu Balcanii de Vest prevede o serie de autorizații comunitare care permite accesul camioanelor la piețele de transport rutier.

Pentru a asigura respectarea unor standarde similare referitoare la transportul rutier în UE și în țările învecinate, este important ca implementarea tahografului digital în țările învecinate să fie în conformitate cu cerințele prevăzute de Acordul ONU privind normele referitoare la durata de conducere și la perioadele de repaus în transportul rutier internațional (AETR<sup>20</sup>). Toate părțile contractante la AETR care nu sunt membre ale UE (toate țările din cadrul Parteneriatului estic, cu excepția Georgiei), erau obligate prin lege să introducă tahograful digital în vehiculele nou înmatriculate începând cu 2010. UE a sprijinit statele răsăritene vizate de PEV în ceea ce privește implementarea tahografelor digitale. Pentru ca dispozițiile AETR să fie în deplină conformitate cu reglementările sociale ale UE din sectorul transporturilor rutiere, Comisia intenționează să solicite un mandat pentru ca UE să devină parte contractantă la AETR.

Serviciile de **transport de călători** pe cale rutieră contribuie la mobilitatea cetățenilor europeni și la circulația turiștilor. Cooperarea cu țările învecinate în sectorul rutier poate facilita transportul de călători cu autobuzul și autocarul, prin simplificarea procedurilor de autorizare pentru liniile de transport cu autobuzul și autocarul și prin armonizarea nivelului de siguranță și de calitate a serviciilor.

---

<sup>19</sup> Standarde stabilite de Forumul mondial pentru armonizarea reglementărilor privind vehiculele al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU).

<sup>20</sup> Acord privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale.

În acest sens, domeniul de aplicare a Acordului Interbus<sup>21</sup> ar trebui extins pentru a acoperi nu numai transportul internațional ocazional de călători efectuat cu autocare și autobuze, ci și transportul regulat și extins la țările învecinate interesate și dispuse să adere.

#### **Acțiuni propuse**

##### **Pe termen scurt (până în 2013)**

- Sprijinirea părților contractante la AETR în ceea ce privește implementarea tahografelor digitale
- Sprijinirea țărilor învecinate în ceea ce privește dezvoltarea și implementarea unor măsuri de sporire a siguranței rutiere
- Studiarea impactului deschiderii progresive a pieței transporturilor rutiere către o serie de țări învecinate
- Consolidarea cooperării vamale cu Belarus, Moldova și Ucraina, în vederea facilitării trecerii frontierelor
- Solicitarea unui mandat pentru ca UE să devină parte contractantă la AETR

##### **Pe termen mai lung**

- Lărgirea domeniului de aplicare a Acordului Interbus pentru a include transportul internațional regulat de călători cu autocarul și autobuzul și extinderea acestuia la țările vizate de PEV.

#### **2.4. Transportul feroviar**

Cele mai importante fluxuri de transport feroviar de marfă între UE și țările învecinate au loc între est și vest. În ultimul deceniu, s-a înregistrat o creștere cu 7% a volumului de transport feroviar de marfă între UE și vecinii săi imediați de la est (Belarus, Moldova, Ucraina). Până în 2020, se prevede o creștere de până la 40% a cererii de transport feroviar de marfă cu vecinii estici ai UE<sup>22</sup>.

Începând din 2007, piața UE a fost complet deschisă pentru transportul feroviar de marfă, iar din ianuarie 2010 pentru serviciile de transport internațional de pasageri. Deschiderea pieței de transport feroviar de marfă a permis intrarea pe piață a unor noi societăți, a redus prețurile și a dus la o creștere inițială a prețurilor în pofida efectelor crizei economice. Sectorul feroviar ar putea fi impulsat prin consolidarea cooperării cu țările vecine ale UE în materie de transport feroviar.

Pe coridoarele euro-asiatice lungi, **transportul feroviar de marfă** ar putea prezenta un avantaj concurențial în raport cu alte moduri de transport, dar acest lucru este afectat negativ de bariere fizice și non-fizice. Deși fluxurile de mărfuri dintre UE și Belarus, Ucraina și Moldova au crescut în ultimii ani, este important ca viitoarea cooperare să se axeze pe aspecte-cheie precum îmbunătățirea infrastructurii și a procedurilor de trecere a frontierei, care, fără o dezvoltare ulterioară, ar putea pune în pericol creșterea în viitor a volumelor de

<sup>21</sup> Acord privind transportul internațional ocazional de călători efectuat cu autocare și autobuze.

<sup>22</sup> Raport privind „Situția și perspectivele pieței feroviare”, realizat pentru Comisie în 2010.

mărfuri. În vederea exploataării pe deplin a potențialului transportului feroviar de marfă, trebuie să se instituie sisteme de tarificare corecte, nediscriminatorii, transparente și eficiente pentru utilizarea infrastructurii feroviare de-a lungul coridoarelor dintre UE, vecinii săi estici și Asia. Comisia încurajează cooperarea regională în acest sens. Printre barierele fizice în calea comerțului și a creșterii volumelor de mărfuri transportate se numără, de asemenea, lipsa unor sisteme feroviare interoperabile, tehnologia insuficientă și starea proastă a materialului rulant. Eficiența serviciilor de **transport feroviar de călători** poate fi sporită printr-o mai bună cooperare privind punctele de trecere a frontierei, fără a necesita investiții considerabile în materie de infrastructură.

Este necesară luarea de măsuri pentru a reduce la minimum efectele unei **bariere tehnice** majore în calea comerțului, și anume diferența dintre ecartamentul de cale ferată utilizat în Belarus, Moldova și Ucraina (1 520 mm) și ecartamentul standard utilizat în cea mai mare parte a UE (1 435 mm). Această diferență necesită un consum de timp considerabil și încetinește fluxurile de transport de marfă și de călători. Ca un prim pas, standardele elaborate de Agenția Europeană a Căilor Ferate (AEF) ar trebui să prevadă sistemul de ecartament de cale ferată de 1520/1524 mm. Aceasta ar crea o bază adecvată pentru ca ansamblul industriei să poată furniza sisteme și produse în conformitate cu respectivele norme. Pentru a permite acest lucru, UE va continua cooperarea tehnică cu țările membre ale Organizației pentru cooperarea căilor ferate (*Organisation for Cooperation between Railways - OSJD*)<sup>23</sup> prin intermediul Agenției Europene a Căilor Ferate (AEF). Pentru a consolida cooperarea cu țările vecine din Sud, AEF invită experți independenți din Algeria, Maroc și Tunisia să colaboreze cu ea în ceea ce privește problemele de interoperabilitate.

Într-o a doua etapă, ar trebui ca practicile în materie de **transbordare** (pentru a se trece de la un ecartament de 1 520 mm la unul de 1 435 mm și invers) să fie examinate și să se încerce îmbunătățirea lor inclusiv prin intermediul cercetării. În acest scop, pot fi utilizate diferite formate de cooperare, pentru a ajuta țările învecinate să se conformeze standardelor UE. O cooperare mai strânsă va contribui la creșterea interoperabilității, la asigurarea echivalenței condițiilor în ceea ce privește siguranța, și vor pregăti terenul pentru o posibilă deschidere în viitor a pieței. Proiectul de Tratat de instituire a Comunității transporturilor cu Balcanii de Vest, care a făcut obiectul negocierilor, prevede deschiderea pieței de căi ferate pentru servicii de călători sau de mărfuri atât în UE, cât și în Europa de Sud-Est.

Pentru a asigura interoperabilitatea și siguranța rețelelor feroviare în UE și în țările învecinate, UE promovează totodată implementarea **Sistemului european de management al traficului feroviar** (*European Rail Traffic Management System - ERTMS*) de către vecinii săi. Pe lângă faptul că propune un sistem capabil să asigure desfășurarea în condiții optime a traficului feroviar, însă cu costuri mai mici, un alt avantaj al ERTMS îl constituie disponibilitatea unei game mai largi de furnizori de produse, oferind astfel o varietate mai mare pentru guverne, operatorii feroviari și gestionarii de infrastructură.

Este de dorit ca reformele care urmăresc să apropie sectorul feroviar din țările învecinate de **standardele** UE (în materie de siguranță, securitate, mediu, aspecte sociale și interoperabilitate) să continue în țările vecine ale UE. Nu numai că acest lucru ar fi în beneficiul transportului de călători și al celui de marfă, ci ar atrage totodată mai multe

---

<sup>23</sup> Dintre țările vizate de PEV, Azerbaidjan, Belarus, Georgia, Moldova și Ucraina sunt membre ale OSJD. Dintre statele membre ale UE, Bulgaria, Republica Cehă, Estonia, Ungaria, Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia și România sunt membre ale OSJD.

investiții în sectorul feroviar. Pentru societățile din UE, nivelul ridicat al cererii pentru modernizarea materialului rulant în țările învecinate creează noi oportunități de piață. Reformele sunt, de asemenea, o condiție prealabilă pentru orice deschidere a pieței în viitor.

În pofida cotei de piață relativ ridicate deținute de transportul feroviar în Ucraina, Belarus și Moldova, piața **transportului feroviar de marfă** nu a fost încă liberalizată. Toate țările din Balcanii de Vest și Turcia au lansat deja procesul de reformă. Comisia încurajează țările sudice partenere în cadrul PEV să-și continue reformele în domeniul feroviar.

#### **Acțiuni propuse**

##### **Pe termen scurt (până în 2013)**

- Indicarea sistemului de ecartament de cale ferată de 1520/1524 mm în standardele (specificații tehnice de interoperabilitate) elaborate de ERA
- Promovarea implementării Sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) în țările învecinate
- Promovarea participării țărilor candidate la aderare și a țărilor învecinate la activitățile ERA

##### **Pe termen mai lung**

- Studierea practicilor în materie de transbordare (de la 1 520 mm la 1 435 mm și invers) la punctele de conectare și încercarea de a le îmbunătăți, inclusiv prin intermediul activităților de cercetare
- Explorarea posibilității unei deschideri a pieței feroviare cu țările vizate de PEV

### **3. CONEXIUNI DE INFRASTRUCTURĂ**

Pentru a îmbunătăți și a promova conexiunile de infrastructură, Comisia se va concentra pe trei elemente esențiale: definirea rețelelor, stabilirea proiectelor prioritare și mobilizarea finanțării.

#### *Rețele*

Ca un prim pas în promovarea conexiunilor de infrastructură, trebuie definite **rețelele** strategice de transport ale regiunilor învecinate. Aceste rețele regionale vor constitui baza pentru cooperare reînnoită dintre UE și țările învecinate în ceea ce privește infrastructura de transport. Rețelele respective vor servi ca extensie dincolo de frontierele UE a rețelei transeuropene de transport revizuite (TEN-T) și vor conecta țările din regiune. Totodată, ele sunt menite să promoveze integrarea regională între țări și să reflecte viitoarele fluxuri de trafic.

Activitățile desfășurate în Balcanii de Vest, în Turcia și în vecinătatea sudică a UE se află într-un stadiu avansat. Comisia a cooperat cu aceste țări învecinate în vederea identificării rețelelor de infrastructuri de transport care intră sub incidența axelor transnaționale. Cooperarea în regiunea Balcanilor de Vest a condus la dezvoltarea Rețelei principale de transport regional pentru Europa de Sud-Est. Proiectul de Tratat de instituire a Comunității transporturilor vizează dezvoltarea ulterioară a acestei rețele. Turcia este în curs de dezvoltare

a unei rețele de transport în cooperare cu Comisia. În vecinătatea sudică, cooperarea euro-mediteraneeană în domeniul transporturilor a dus la definirea rețelei trans-mediteraneene de transport.

Comisia va colabora cu țările învecinate din est, cu scopul de a defini o rețea regională de transport, întemeiată pe Comunicarea Comisiei din 2007<sup>24</sup>, pe coridoarele TRACECA<sup>25</sup> și pe negocierile privind acordurile de asociere care includ un capitol referitor la transporturi. Rețelele regionale de transport din est, care se conectează la rețelele TEN-T și la rețelele vecinilor din Asia Centrală îndeplinesc un rol deosebit de important în ceea ce privește facilitarea conexiunilor alternative dintre Europa și Asia.

Pentru a asigura planificarea eficientă și monitorizarea TEN-T, Comisia a elaborat sistemul informațional TENtec, care include date privind monitorizarea traficului și previziuni elaborate de statele membre, precum și de Croația și Turcia. Comisia este în curs de extindere a domeniului de aplicare a TENtec pentru a include date privind infrastructura de transport din țările vizate de PEV și din alte țări din Balcanii de Vest. Acest lucru va permite ca sistemul TENtec să fie utilizat ca instrument pentru planificarea extinderii TEN-T dincolo de granițele UE.

Conceptul de „autostrăzi ale mării ” reprezintă dimensiunea maritimă a rețelei transeuropene de transport. UE utilizează acest concept pentru a elabora conexiuni maritime intermodale de transport de marfă cu țările învecinate. Acest concept promovează, de asemenea, integrarea regională și, prin aceasta, crearea de conexiuni mai bune chiar între țările învecinate.

În acest scop, mai multe proiecte de asistență tehnică au făcut obiectul unor experimente în Marea Mediterană, în Marea Neagră și în Marea Caspică. Existența unor conexiuni-pilot în Marea Mediterană a contribuit deja la introducerea beneficiilor aferente unui transport maritim de marfă eficient și pe distanțe scurte între statele membre din sudul UE și țările mediteraneene partenere sub forma unei reduceri de timp și de costuri de transport. Aceste conexiuni, al căror obiectiv principal este acela de a facilita schimburile comerciale, vor fi elaborate atât în vecinătatea estică, cât și în cea sudică, iar UE va continua să asigure asistența tehnică..

### *Proiecte*

Într-o a doua etapă, **proiectele prioritare** de interes regional și european trebuie identificate în cadrul rețelelor de transport regional. Au fost identificate astfel de proiecte prioritare în Balcanii de Vest și în regiunile sudice învecinate, prin utilizarea unei serii de criterii de selecție.

În vecinătatea estică, a fost lansat un proces similar de prioritizare a proiectelor, atât în cadrul programului TRACECA, cât și ca urmare a consultărilor purtate cu țările învecinate în vederea pregătirii prezentei comunicări. Au fost utilizate criterii de selecție identice cu cele

---

<sup>24</sup> COM(2007)32, 31.1.2007.

<sup>25</sup> Inițial un program comunitar, însă reglementat începând din 1998 printr-un acord multilateral cu structurile interguvernamentale. A jucat un rol-cheie în dezvoltarea coridoarelor de transport dintre Europa și Asia și numără următorii membri: Armenia, Azerbaidjan, Bulgaria, Georgia, Iran, Kazahstan, Kârgâzstan, Moldova, România, Tadjikistan, Turcia, Ucraina și Uzbekistan. Iran nu beneficiază de finanțare din partea UE.

utilizate pentru proiectele desfășurate în țările din Balcanii de Vest și în regiunile învecinate din Sud.

Abordarea reînnoită prevede că proiectele ar trebui fie de interes regional și european, să fie situate pe o rețea regională, să beneficieze de un angajament ferm asumat de țările învecinate, să vizeze reducerea blocajelor în traficul internațional, cum ar fi în cazul punctelor de trecere a frontierei, precum și să îmbunătățească conexiunile dintre rețeaua TEN-T revizuită și rețeaua regională. De asemenea, proiectele ar trebui să contribuie la creșterea integrării și interoperabilității între sistemele de transport ale UE și ale vecinilor săi, să conducă la diminuarea costurilor de transport și a timpului, să faciliteze fluxurile internaționale de transport de marfă și să crească gradul de siguranță, securitate și protecție a mediului.

Comisia, împreună cu instituțiile financiare internaționale, vor evalua proiectele prezentate de țările învecinate cu ajutorul acestor criterii. Ca o consecință a acestei acțiuni, se va înființa treptat o filieră de proiecte prioritare care vor putea fi luate în considerare pentru implementarea de către Comisie și de către instituțiile financiare internaționale.

### *Finanțare*

Cea de a treia și ultimă etapă în crearea interconexiunilor propriu-zise constă în punerea la dispoziție a **finanțării pentru proiectele prioritare mature**.

Nevoile de finanțare a infrastructurilor de transport din regiunile vecine ale UE depășesc decât posibilitățile de finanțare ale UE, ale altor donatori, ale țărilor învecinate sau ale instituțiilor financiare internaționale. În vederea remedierii deficitului de finanțare, trebuie să se recurgă la intensificarea cooperării dintre toți acești parteneri, inclusiv printr-o mai bună utilizare a instrumentelor existente de finanțare inovatoare pe care UE le-a instituit în beneficiul regiunilor învecinate. Utilizarea sporită a programelor UE ar trebui să fie luată în considerare pentru îmbunătățirea conexiunilor de transport cu țările învecinate.

Recenta comunicare a Comisiei<sup>26</sup> privind bugetul pentru Europa 2020 sugerează că proiectele de infrastructură de interes pentru UE care traversează țări învecinate și țări aflate în proces de preaderare ar putea fi interconectate și finanțate în viitor cu ajutorul noii facilități pentru interconectare în Europa, care permite o finanțare în temeiul diferitelor rubrici bugetare în cadrul unui ansamblu unic integrat de norme. În regiunea Balcanilor de Vest, Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest (*Western Balkans Investments Framework* - WBIF) combină subvenții din surse multiple cu împrumuturi, pentru a cofinanța proiecte în domeniul mediului, ale energiei și al infrastructurii de transport. Comisia va analiza acordarea priorității pentru finanțarea de proiecte care contribuie la dezvoltarea Rețelei principale de transport regional pentru Europa de Sud-Est. Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest a aprobat deja 22 de proiecte de transport pentru care subvențiile în valoare de 37 milioane EUR alocate ar putea mobiliza o sumă considerabilă de investiții. În plus, Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA) prevede finanțarea pentru proiecte care contribuie la conectarea rețelelor regionale de transport din Balcanii de Vest la TEN-T.

În regiunile de vecinătate estică și sudică, Facilitatea de investiții pentru vecinătate (FIV) combină subvenții de la bugetul UE și împrumuturi acordate de instituții financiare internaționale în vederea furnizării de finanțare pentru principalele proiecte de infrastructură

---

<sup>26</sup> COM(2011) 500, 29.6.2011.

din sectoare precum transporturile, energia, mediul și din sectorul social, precum și în ceea ce privește dezvoltarea sectorului privat. Până în prezent, aproximativ 25% din totalul de 745 milioane EUR disponibile în cadrul FIV în perspectiva financiară curentă au fost alocate pentru proiecte vizând infrastructura de transport. Până în 2013, mai rămân de angajat 465 milioane EUR în temeiul FIV. Comisia va colabora cu instituțiile financiare internaționale și cu țările învecinate pentru a îmbunătăți prezentarea proiectelor de transport în vederea finanțării de către FIV.

Proiectele prioritare de infrastructură pe care Comisia și instituțiile financiare internaționale le consideră mature vor fi înaintate FIV. Acest lucru va permite FIV să se concentreze mai îndeaproape asupra proiectelor-cheie de interconectare. Comisia va solicita, de asemenea, o mai mare implicare a instituțiilor financiare internaționale în activitatea FIV.

În martie 2011, Comisia, Banca Europeană de Investiții și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare au semnat un memorandum de înțelegere privind cooperarea în afara UE, una dintre acțiunile prevăzute de acesta fiind extinderea TEN-T. Totodată, Comisia va încerca să coopereze mai strâns cu Banca Mondială și cu alte instituții financiare internaționale interesate privind problemele de transport în afara UE. O cooperare mai strânsă cu instituțiile financiare internaționale va implica schimbul de experiență și informații cu privire la resursele financiare din sectorul transporturilor, analiza proiectelor și pregătirea rezervelor de proiecte. Comisia și băncile vor oferi totodată sprijin țărilor învecinate în ceea ce privește elaborarea de strategii privind transporturile, identificarea de proiecte de infrastructură prioritare și pregătirea unor propuneri de proiecte. Influența politică a Comisiei în regiune, la care se adaugă capacitatea financiară a băncilor, poate impulsiona finanțarea proiectelor de transport din țările învecinate.

De asemenea, Comisia va promova interconexiunile cu țările învecinate prin intermediul altor instrumente existente, în temeiul sprijinului bilateral și regional acordat țărilor învecinate ca parte a Instrumentului pentru politica europeană de vecinătate (*European Neighbourhood Policy Instrument* - ENPI). Printre acestea se numără TAIEX, înfrățirea (*twining*) și cooperarea transfrontalieră din cadrul ENPI.

## **Acțiuni propuse**

### **Pe termen scurt (până în 2013)**

- Definirea rețelelor strategice de transport în regiunea Parteneriatul estic, stabilind totodată conexiuni cu TEN-T revizuită
- Adaptarea planificării viitoarei rețele de transport trans-mediteraneene la contextul politicii TEN-T revizuită
- Pregătirea unei rezerve potențiale de proiecte de transport de interes european în țările vizate de vecinătatea orientală, acordând prioritate proiectelor care stabilesc conexiuni între țările învecinate și UE
- Consolidarea cooperării Comisiei cu instituțiile financiare internaționale în țările estice și sudice vizate de PEV
- Creșterea gradului de adoptare a proiectelor de interconexiuni în domeniul transporturilor prin intermediul Facilității de investiții pentru vecinătate și demararea finanțării proiectelor mature
- În Balcanii de Vest, acordarea priorității pentru finanțarea de proiecte care contribuie

la dezvoltarea Rețelei principale de transport regional pentru Europa de Sud-Est

- Extinderea domeniului de aplicare al sistemului informațional TENtec, astfel încât acesta să acopere toate țările din regiunile învecinate
- Crearea de noi conexiuni maritime, în baza conceptului de „autostrăzi ale mării”

#### **Pe termen mai lung**

- Continuarea dezvoltării unei filiere de proiecte prioritare, punând accentul pe proiectele care promovează integrarea regională și asigurarea unor conexiuni mai bune cu UE

#### **4. CADRU PENTRU IMPLEMENTAREA COOPERĂRII POLITICE ȘI A COOPERĂRII ÎN DOMENIUL INFRASTRUCTURII**

Este necesar să se definească, pentru toate regiunile implicate, un cadru de monitorizare a implementării prezentei comunicări alături de țările învecinate, atât în ceea ce privește planificarea infrastructurii de transport, cât și cooperarea politică. Un astfel de cadru a fost deja stabilit, atât în regiunea Balcanilor de Vest, cât și în regiunile din vecinătatea sudică.

În Balcanii de Vest, cooperarea regională în materie de transport este tratată în cadrul Observatorului transporturilor din Europa de Sud-Est (*South East Europe Transport Observatory* - SEETO). SEETO, care a definit o rețea de transport regional, identifică proiectele prioritare de interes regional, pe care le include într-un plan multianual (38 de proiecte prioritare identificate pentru perioada 2011-2015) și asigură monitorizarea măsurilor aferente politicii de transport. Proiectul de Tratat de instituire a Comunității transporturilor prevede, de asemenea, identificarea proiectelor prioritare de interes regional. Activitatea desfășurată de SEETO poate contribui la punerea în aplicare a strategiei UE pentru regiunea Dunării.

În vecinătatea sudică, cooperarea în materie de transporturi este coordonată prin intermediul Planului de acțiune regional în domeniul transporturilor pentru regiunea mediteraneană 2007-2013, în cadrul Euromed. Țările participante la Euromed își planifică împreună cooperarea în domeniul transporturilor și dezvoltă rețeaua de transport trans-mediteraneană cu ajutorul Comisiei și al instituțiilor financiare internaționale. Aceasta a condus deja la identificarea a 18 proiecte prioritare. Cadru Euromed asigură de asemenea monitorizarea măsurilor aferente politicii de transport. Mai mult, cooperarea în ceea ce privește recenta propunere a UE privind un parteneriat pentru democrație și prosperitate împărtășită cu țările sud-mediteraneene va fi intensificată<sup>27</sup>.

În ceea ce privește țările din cadrul Parteneriatului estic, au fost lansate o serie de inițiative. Programul TRACECA vizează, printre altele, Azerbaidjan, Armenia, Georgia, Moldova și Ucraina, în timp ce statul Belarus este vizat de Parteneriatul pentru transporturi și logistică din cadrul dimensiunii nordice (*Northern Dimension Partnership on Transportation and Logistics* - PTLDN). Conform celei mai bune practici din cadrele de planificare existente în Balcanii de Vest și în regiunile din vecinătatea sudică, este necesar ca, pentru planificarea cooperării în

---

<sup>27</sup> COM(2011)200, 8.3.2011.

domeniul infrastructurii de transport, să se dispună de un cadru similar care să fie specific celor șase țări din cadrul Parteneriatului estic.

Parteneriatul estic a fost instituit în 2009 și este caracterizat de patru platforme tematice menite să aprofundeze relațiile dintre UE și vecinii săi estici. Cooperarea în domeniul transporturilor a făcut în prezent parte dintr-o platformă dedicată cooperării economice. Având în vedere necesitatea identificată de a pune în practică un cadru pentru planificarea cooperării în domeniul transportului care să fie specifică țărilor din cadrul Parteneriatului estic, Comisia va stabili un **comitet privind transporturile al Parteneriatului estic**. Acest comitet privind transporturile va reuni Comisia Europeană, țările învecinate, statele membre și instituțiile financiare internaționale, cu scopul de a discuta reformele care sunt necesare pentru o mai bună integrare a pieței, pentru planificarea rețelelor de transport și pregătirea rezervei de proiecte de infrastructură. Comitetul respectiv va contribui totodată la coordonarea și raționalizarea grupurilor tehnice de lucru ale cadrelor relevante existente.

Activitatea Comitetului privind transporturile al parteneriatului estic va călăuzi cooperarea în domeniul transporturilor cu țările din cadrul Parteneriatului estic și va primi contribuții din partea altor inițiative în materie de transport existente în regiune, cum ar fi programul TRACECA și Strategia UE pentru regiunea Dunării. Dat fiind că, în general, cooperarea regională este rezultatul diverselor inițiative derulate în paralel până în prezent, Comitetul privind transporturile al Parteneriatului estic va elabora o nouă abordare vizând cooperarea coordonată în ceea ce privește toate aspectele de transport legate de țările vecine din est.

#### **Acțiuni propuse**

##### **Pe termen scurt (până în 2013)**

- Crearea în cadrul Parteneriatului estic a unui comitet privind transporturile, menit să călăuzească atât cooperarea politică, cât și planificarea infrastructurii de transport
- Semnarea Tratatului de instituire a Comunității transporturilor cu Balcanii de Vest

## **5. CONCLUZII**

Prezenta comunicare definește abordarea revizuită a Comisiei în ceea ce privește cooperarea în domeniul transporturilor cu țările vizate de PEV, în contextul mai larg al unei politici europene consolidate privind vecinătatea și luând ca model anumite elemente ale procesului de extindere. De asemenea, ea identifică eventualele acțiuni de îmbunătățire a cooperării cu țările candidate la extindere.

Comisia va urmări îndeaproape punerea în aplicare a acțiunilor identificate în prezenta comunicare cu țările candidate la extindere și cu țările vizate de PEV în cadrul politicii de extindere, al Parteneriatului estic și al Euromed. Aceasta se va realiza în strânsă colaborare cu țările PEV și cu țările candidate la extindere, precum și cu statele membre și cu instituțiile financiare internaționale. În conformitate cu Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor, cooperarea cu regiunile învecinate se va axa pe eliminarea obstacolelor din calea transporturilor și pe exploatarea unui sistem de transport care să respecte standarde ridicate de siguranță și securitate, sociale și de mediu, atât în ceea ce privește aspectele legate de infrastructură, cât și cele legate de integrarea pieței.