



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 31.1.2007

KOM(2007) 32 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných osí do susedných krajín

Usmernenia o doprave v Európe a susedných regiónoch

{SEK(2007) 98}

{SEK(2007) 99}

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných osí do susedných krajín

Usmernenia o doprave v Európe a susedných regiónoch

(Text s významom pre EHP)

Obsah

1.	Úvod a politické súvislosti	3
1.1.	EÚ a susedné regióny	3
1.2.	Dopravné súvislosti	4
1.2.1.	Transeurópske dopravné siete v Európskej únii	4
1.2.2.	Celoeurópske koridory/oblasti	4
1.2.3.	Rozvoj sietí na regionálnej úrovni	4
1.3.	Proces rozvoja politiky	6
2.	Usmernenia o doprave v Európe a v susedných regiónoch	6
2.1.	Päť osí, ktorými sa spojí EÚ so susednými krajinami	6
2.1.1.	Integrácia celoeurópskych koridorov/oblastí	7
2.1.2.	Spolupráca s ostatnými organizáciami	8
2.2.	Projekty infraštruktúry	8
2.3.	Horizontálne opatrenia na zvýšenie interoperability	8
2.3.1.	Spolupráca EÚ pri implementácii horizontálnych opatrení	9
3.	Implementácia politických usmernení	9
3.1.	Mnohostranná štruktúra pre koordináciu a monitorovanie	9
3.2.	Financovanie opatrení	10
3.3.	Inštitucionálny rámec	11
3.4.	Postupný prístup	11

1. ÚVOD A POLITICKÉ SÚVISLOSTI

Významným cieľom vonkajšej politiky Európskej únie (EÚ) je uľahčiť rozšírenie politik Únie, ako sú zásady a pravidlá vnútorného trhu, na susedné krajiny. To sa jasne zdôrazňuje v nedávno prijatom oznámení¹ o posilnení európskej susedskej politiky. V sektore dopravy je cieľom zabezpečiť, aby boli právne predpisy, normy a technické špecifikácie našich hlavných obchodných partnerov zlučiteľné s EÚ, a tak prispieť k dosiahnutiu Lisabonskej agendy podnietením obchodu a trvalo udržateľného rastu, ako aj sociálnej kohézie.

V tomto oznámení sa naznačujú prvé opatrenia súhrnnej politiky pre užšie spojenie dopravného systému EÚ so susednými krajinami. Táto politika sa zameriava na nosnú infraštruktúru, ktorá sa využíva pri medzinárodnej doprave a na príslušné právne predpisy, ktoré sa týkajú používania týchto ciest všetkými spôsobmi dopravy; tento prístup môže časom viesť k vypracovaniu spoločných pravidiel a nariadení pre sektor dopravy ako celok, a tým k vytvoreniu účinného dopravného trhu EÚ a jej susedov.

1.1. EÚ a susedné regióny

Po historickom rozšírení o 10 krajín strednej a východnej Európy a Stredomoria v roku 2004 teraz začiatkom roku 2007 pristúpili k EÚ aj Rumunsko a Bulharsko. Chorvátsko a Turecko sú kandidátske krajiny pristupové rokovania s nimi prebiehajú. Bývala juhoslovanská republika Macedónsko je kandidátskou krajinou. Albánsko, Bosna a Hercegovina, Čierna Hora a Srbsko vrátane Kosova² sú potenciálnymi kandidátskymi krajinami.

Európska susedská politika (ESP) sa rozvinula s cieľom zabrániť vzniku nových deliacich čiar medzi EÚ a jej susedmi: jej cieľom je presadzovanie mieru, stability, bezpečnosti, rastu, rozvoja a prosperity v susedných krajinách, ako aj modernizácia hospodárstva a spoločnosti. ESP sa pôvodne vzťahovala na bezprostredných susedov. Medzičasom sa uzavreli akčné plány s Izraelom, Jordánskom, Libanonom, Moldavskom, Marokom, Palestínskou samosprávou, Tuniskom, Ukrajinou, Arménskom, Azerbajdžanom a Gruzínskom. EÚ a Rusko na samite v máji 2005 schválili výhľadové plány posilnenia spolupráce vytvorením štyroch „spoločných priestorov“.

Týmito iniciatívami sa vytvoril nový, súhrnný a perspektívny rámec, prostredníctvom ktorého sa EÚ snaží rozšíriť zásady jednotného trhu, podporovať politickú a hospodársku reformu, rozvoj a modernizáciu na vzájomný prospech. Ako sa zdôraznilo v poslednom oznámení o posilnení európskej susedskej politiky, existuje množstvo prierezových tém, medzi ktoré patrí doprava, kde EÚ a jej susedné krajiny majú spoločné záujmy a obavy, ktoré by sa mohli užitočným spôsobom riešiť na mnohostrannej úrovni. Dopravné systémy susedských krajín musia byť schopné vyrovnať sa s rastúcou prepravou, aby získali plnú výhodu z užších vzťahov s EÚ a výhľady na lepší prístup na jej trh. V rámci pre proces pristúpenia a ESP sa jasne uvádza, že politika transeurópskych sietí by mala zahŕňať stratégie na dosiahnutie tohto cieľa.

¹ KOM(2006) 726 z 4. decembra 2006.

² Na základe rezolúcie Bezpečnostnej rady OSN 1244 z 10. júna 1999.

1.2. Dopravné súvislosti

1.2.1. Transeurópske dopravné siete v Európskej únii

Politika transeurópskych dopravných sietí (TEN), revidovaná v roku 2004³, sa zameriava na investície do 30 prioritných nadnárodných osí a projektov. Politika sa vo veľkej miere zameriava na prepojenie sietí nových členských štátov. Ako zdôraznila Európska rada v decembri 2003, transeurópske osi posilnia lepším prepojením vnútorného trhu konkurencieschopnosť a kohéziu rozšírenej Únie. Politika TEN sa však nezameriava na dopravné spojenia medzi EÚ a susednými krajinami alebo inými obchodnými partnermi. Tieto spojenia sa rozvíjali prostredníctvom celoeurópskych koridorov a oblastí od začiatku 90. rokov.

1.2.2. Celoeurópske koridory/oblasti

Celoeurópske koridory a oblasti (PEC) sa navrhli na dvoch ministerských konferenciách na Kréte (1994) a v Helsinkách (1997) s cieľom spojiť EÚ-15 s vtedajšími susednými krajinami. Po rozšírení v rokoch 2004 a 2007 sú teraz koridory najmä v EÚ a sú tak súčasťou siete TEN.

Spolupráca v rámci PEC sa uskutočňuje na základe nezáväzného memoranda o porozumení (MoU), v ktorom sa tiež ustanovuje predseda a sekretariát pre väčšinu koridorov. Financovanie sekretariátov, ktoré je v zodpovednosti jednej krajiny v koridore, nebolo rovnomerné a vo veľkej miere závisí na osobitných okolnostiach PEC. Zistili sa najmä tieto nedostatky:

- Plánovanie a uprednostňovanie investícií sa vo väčšine prípadov robí postupným spôsobom, ktorý vyplýva z vnútroštátnej logiky zanedbávajúcej potreby medzinárodného pohybu po celej osi.
- Dôraz sa kladie na infraštruktúru, nedostatočná pozornosť sa venuje odstráneniu neinfraštruktúrnych nedostatkov, ktoré sú často prvotnou príčinou meškaní, najmä na hraničných prechodoch.
- Neexistujú spoločne dohodnuté metodiky na hodnotenie hospodárskeho, sociálneho a environmentálneho vplyvu plánov a projektov, ktoré by spĺňali normy najlepšej medzinárodnej praxe.

1.2.3. Rozvoj sietí na regionálnej úrovni

Určenie hlavných sietí v niektorých susedných regiónoch sa vykonalo s cieľom odstrániť nedostatky celoeurópskych koridorov/oblastí. Tieto opatrenia, podporované na základe prístupového rámca a plánov dvojstranných opatrení európskej susedskej politiky, majú za cieľ zlepšiť implementáciu politiky a infraštruktúru regionálnych dopravných systémov:

- V roku 2004 podpísali krajiny západného Balkánu⁴ a Európska komisia memorandum o porozumení pre rozvoj základnej siete. Na implementáciu MoU sa zriadil riadiaci výbor, ktorému pomáha sekretariát a dopravné observatórium pre

³ Rozhodnutie č. 884/2004/ES.

⁴ Albánsko, Bosna a Hercegovina, Chorvátsko, Bývalá juhoslovanská republika Macedónsko, Čierna Hora, Srbsko a Kosovo (na základe rezolúcie Bezpečnostnej rady OSN 1244).

juhovýchodnú Európu (SEETO). SEETO pôsobí od júna 2005 a zameriava sa na vytvorenie informačných systémov a navrhnutie 5-ročného viacročného plánu a postupov na zlepšenie základnej siete. Medzinárodné darcovské organizácie vedené Svetovou bankou a EÚ okrem toho vytvorili riadiacu skupinu na koordináciu darcovských činností.

- V stredomorskom regióne sa spolupráca v dopravnom sektore začala v roku 1995 v rámci Barcelonského procesu, v ktorom sa stanovili ciele zamerané na vytvorenie zóny voľného obchodu v stredomorskom regióne do roku 2010. V roku 1998 sa vytvorilo Euro-stredomorské fórum v oblasti dopravy s cieľom koordinovať spoločné prístupy a vyvinúť integrovaný regionálny dopravný systém. Na prvej euro-stredomorskej ministerskej konferencii o doprave, ktorá sa uskutočnila v roku 2005, sa stanovili hlavné priority pre rozvoj dopravného sektora a fórum na základe žiadosti prijalo akčný plán regionálnej dopravy na nasledujúcich päť rokov.
- Turecko je v procese identifikácie základnej siete a zoznamu prioritných infraštruktúrnych projektov v rámci rokovaní o pristúpení. Turecko je zapojené do celoeurópskych koridorov aj do koridoru TRACECA.
- Koridor TRACECA, ktorý sa rozvíja od roku 1993, spája Európu s Tureckom a ďalej s Arménskom, Azerbajdžanom a Gruzínskom na južnom Kaukaze až po strednú Áziu. Spolupráca sa uskutočňuje prostredníctvom základnej mnohostrannej dohody, ktorú podpísali príslušné krajiny⁵, na základe ktorej sa vytvorila medzivládna komisia a stály sekretariát. Sekretariát dohliada na implementáciu rozhodnutí Komisie a predkladá vhodné návrhy na zabezpečenie realizácie mnohostrannej dohody.
- V prípade Bieloruska, Moldavska a Ukrajiny zostávajú celoeurópske koridory referenčnou sieťou.
- Pokiaľ ide o Rusko, spolupráca v doprave sa vytvorila na základe dialógu EÚ–Rusko, ktorý sa začal v roku 2005. Vytvorilo sa päť expertných pracovných skupín, ktoré sa zameriavajú na dopravné stratégie, infraštruktúru a verejno-súkromné partnerstvo, bezpečnosť dopravy, leteckú dopravu, námornú, pobrežnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, cestnú a železničnú dopravu.
- Spolupráca v oblasti Kaspického a Čierneho mora vznikla ako pokračovanie ministerskej konferencie o doprave v úmorí Čierneho a Kaspického mora, ktorá sa konala v Baku v roku 2004 a spája krajiny TRACECA, Rusko a Bielorusko. V rámci tohto „procesu z Baku“ sa vytvorili štyri expertné pracovné skupiny pre dopravu, ktoré pôsobia v oblasti letectva, bezpečnosti, cestnej a železničnej dopravy a infraštruktúry. Cieľom je posilnenie spolupráce medzi EÚ a partnerskými štátmi a predovšetkým medzi krajinami regiónu.

Komisia sa domnieva, že tieto iniciatívy sú kľúčovým krokom na dosiahnutie udržateľného rozvoja a regionálnej integrácie. Proces integrácie susedných krajín do trhov a spoločnosti EÚ si vyžaduje kompatibilnú a vzájomne prepojenú infraštruktúru a aproximované regulačné

⁵ Ide o: Afganistan, Arménsko, Azerbajdžan, Bulharsko, Gruzínsko, Kazachstan, Kirgizskú republiku, Moldavsko, Rumunsko, Tadžikistan, Turecko, Ukrajinu a Uzbekistan. Pakistan a Irán požiadali o členstvo v TRACECA.

prostredia. Vyžaduje si tiež zameranie na obmedzený počet základných transnárrodných spojení, aby sa zabezpečilo, že nevyhnete obmedzené zdroje v značnom rozsahu podnikania obchodu a hospodársky rast v EÚ aj v susedných krajinách. Prehľad tejto politiky sa uvádza v ďalšom texte (kapitola 2).

1.3. Proces rozvoja politiky

S cieľom implementovať koncepciu európskej susedskej politiky do oblasti dopravy a nájsť spôsoby lepšieho spojenia EÚ s jej susedmi Európska komisia zriadila v roku 2004⁶ skupinu na vysokej úrovni *pre rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných osí do susedných krajín a regiónov*, ktorej predsedala bývalá podpredsedníčka Komisie Loyola de Palacio. Skupina predložila Komisii správu⁷ v decembri 2005. Proces verejnej konzultácie sa uskutočnil v priebehu práce skupiny s cieľom začleniť stanoviská a obavy zainteresovaných strán. Hoci väčšina zainteresovaných strán privítala odporúčania skupiny; vyjadrili sa určité obavy týkajúce sa začlenenia environmentálnych a sociálnych aspektov⁸.

2. USMERNENIA O DOPRAVE V EURÓPE A V SUSEDNÝCH REGIÓNOCH

Komisia sa po preskúmaní návrhov skupiny na vysokej úrovni a reakcií, ktoré boli prijaté v rámci verejnej konzultácie, domnieva, že práca skupiny predstavuje dobrý základ pre spoluprácu EÚ so susednými krajinami. Komisia preto Rade a Európskemu parlamentu odporúča, aby zohľadnili správu skupiny a prijali návrh zrevidovať koncepciu celoeurópskych koridorov/oblastí (PEC) týmito spôsobmi:

- Rozšíriť zemepisné pokrytie koncepcie PEC tak, aby sa plne zohľadnila revidovaná politika transeurópskych sietí a ciele prístupového rámca a európskej susedskej politiky,
- Rozšíriť príslušné zásady a pravidlá vnútorného trhu na susedné krajiny zohľadnením udržateľnosti a zdôraznením významu neinfraštruktúrálnych opatrení pre uľahčenie obchodných a dopravných tokov po základných osiach,
- Posilniť koordinačné a monitorovacie rámce s cieľom zabezpečiť plný záväzok príslušných krajín, umožniť spojenie zdrojov na udržateľný rozvoj infraštruktúry a navrhovanie politík Únie vrátane sociálneho rozmeru.

2.1. Päť osí, ktorými sa spojí EÚ so susednými krajinami

Komisia sa domnieva, že rozsah koncepcie celoeurópskych koridorov/oblastí sa musí aktualizovať tak, aby sa v nej zohľadnili nové geopolitické súvislosti po rozšírení EÚ a hlavné osi transeurópskych sietí sa lepšie prepojili s osami v susedných krajinách. Navrhuje preto prijať týchto päť transnárrodných osí, ktoré sú v súlade s tými, ktoré navrhla skupina na vysokej úrovni (pre ich prepojenie pozri prílohu):

⁶ Rozhodnutie Komisie K(2004) 3618 z 29. septembra 2004.

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

⁸ Písomné a ústne príspevky v rámci oboch konzultácií možno stiahnuť z http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm.

- Námorné diaľnice: na spojenie oblastí Baltského, Barentsovho, Atlantického (vrátane najvzdialenejších regiónov⁹), Stredozemného, Čierneho a Kaspického mora, ako aj prímorských krajín v pobrežných oblastiach, s rozšírením cez Suezský prielav smerom k Červenému moru.
- Severná os: na spojenie severnej časti EÚ s Nórskom na severe a s Bieloruskom a Ruskom na východe. Predpokladá sa aj prepojenie regiónu Barentsovho mora spojením Nórska cez Švédsko a Fínsko s Ruskom.
- Stredná os: na spojenie strednej časti EÚ s Ukrajinou a Čiernym morom a cez vnútrozemské vodné spojenie s Kaspickým morom. Patrí sem aj priame spojenie Ukrajiny s transsibírskou železnicou a spojenie vnútrozemskej vodnej cesty Don/Volg s Baltským morom.
- Juhovýchodná os: na spojenie EÚ s Balkánom a Tureckom a ďalej s južným Kaukazom a Kaspickým morom, ako aj so Stredným Východom až po Egypt a Červené more.
- Juhozápadná os: na spojenie juhozápadnej časti EÚ so Švajčiarskom a Marokom, vrátane transmagrebského prepojenia spájajúceho Maroko, Alžírsko a Tunisko a jeho rozšírenia na Egypt.

Podľa analýzy, ktorú vykonala skupina na vysokej úrovni, týchto päť osí prispeje najmä k podnieteniu medzinárodných výmen, obchodu a dopravy. Osi zahŕňajú aj určité odbočky v regiónoch, v ktorých sú objemy dopravy pomerne nízke z dôvodu súčasných politických problémov, čím sa zameriavajú na posilnenie regionálnej spolupráce a integrácie v dlhodobom horizonte. V tejto súvislosti Komisia zdôrazňuje, že otvorené a bezpečné hranice medzi EÚ a susednými krajinami a medzi samými susednými krajinami majú dôležitý význam pre podnietenie obchodu a posilnenie regionálnej spolupráce.

Komisia navrhuje, aby sa v tomto štádiu zväžili iba spojenia, ktoré spájajú EÚ so susednými krajinami a nie spojenia zo susedných do tretích krajín (pozri však kapitolu 2.1.2.). Zdôrazňuje tiež, že týchto päť osí nezmení a nedoplní priority stanovené pre transeurópske dopravné siete v EÚ (pozri kapitolu 1.2.1.).

2.1.1. Integrácia celoeurópskych koridorov/oblastí

V súlade so stanoviskami predsedov transeurópskych koridorov Komisia navrhuje, aby sa PEC úplne začlenili do nových štruktúr a aby sa stavalo na ich odbornosti. Keďže väčšina celoeurópskych koridorov I, IV, V, VI a VII je v súčasnosti na území EÚ a sú tak súčasťou prioritného projektu transeurópskych dopravných sietí, zostávajúce koridory sa pokrývajú navrhovanými piatimi osami takto:

- Štyri celoeurópske oblasti (Barentsovo, Čierne, Iónske a Stredozemné more) sú začlenené do osí námorných diaľnic, keďže sa jedná o námorné spojenia.
- Severná os pokrýva PEC II a severnú časť PEC IX. Zahŕňa aj pozemné prepojenie celoeurópskej oblasti Barentsovho mora spojením Nórska cez Švédsko a Fínsko s Ruskom.

⁹ Kanárske ostrovy, Azory a Madeira.

- Stredná os zahŕňa PEC III a odbočku z PEC V a IX.
- Juhovýchodná os spája a rozširuje PEC IV a X, začleňuje sa do nej PEC VII a VIII, ako aj časť PEC V. Os sa ďalej rozširuje na Stredný Východ a spája sa s TRACECA v Turecku, Arménsku, Azerbajdžane a Gruzínsku.
- Juhozápadná os zahŕňa pozemné spojenie v celoeurópskej oblasti Stredozemia.

2.1.2. *Spolupráca s ostatnými organizáciami*

Komisia považuje za nevyhnutné, aby sa rozvoj piatich osí úzko koordinoval s organizáciami, ktoré rozvíjajú medzinárodné dopravné koridory v iných regiónoch. Medzi tieto patrí najmä koridor TRACECA v strednej Ázii, transafrické siete¹⁰, ako aj siete spájajúce Európu s Áziou, ktoré rozvinula Hospodárska komisia OSN pre Európu, Hospodárska a sociálna komisia OSN pre Áziu a Tichomorje a Európska konferencia ministrov dopravy.

2.2. Projekty infraštruktúry

Skupina na vysokej úrovni navrhla množstvo infraštruktúrnych projektov, ktoré zaradila do dvoch kategórií v závislosti od štádia realizácie. Pripomienky verejnosti vyjadrili obavy, že ďalší rozvoj niektorých transnárodných osí by mohol mať negatívny vplyv na okolité životné prostredie, najmä na biodiverzitu. Komisia preto navrhuje, aby sa zoznamy projektov považovali za indikatívne a zdôrazňuje význam vypracovania základných plánov pre osi. Tieto plány by mali byť predmetom hodnotenia hospodárskeho, environmentálneho a sociálneho vplyvu v súlade s osvedčenými medzinárodnými postupmi a v prípade potreby s právnymi predpismi EÚ¹¹.

2.3. Horizontálne opatrenia na zvýšenie interoperability

Komisia navrhuje schváliť horizontálne opatrenia, ktoré navrhla skupina na vysokej úrovni, ako základ pre spoluprácu s cieľom urýchliť a zefektívniť dopravu v rámci osí. Cieľom týchto opatrení je postupná aproximácia právnych predpisov a politík susedných krajín s príslušným *acquis communautaire*; vzťahujú sa na všetky spôsoby dopravy a okrem iného zahŕňajú:

- Zabezpečenie technickej, právnej a administratívnej interoperability so systémami v EÚ, pokiaľ ide napr. o železničné siete, signalizačné systémy, schémy spoplatňovania infraštruktúry.
- Urýchlenie postupov na hraničných prechodoch bezodkladnou implementáciou príslušných medzinárodných dohovorov, ktoré EÚ už prijala, zriadením úradov „s jedným zastavením“ prostredníctvom zdieľaných zariadení, zjednodušenie a harmonizácia obchodnej a dopravnej dokumentácie v súlade s postupom EÚ.
- Zavedenie nových technológií, ako sú dopravné riadiace a informačné systémy, pri všetkých spôsoboch dopravy (najmä ERTMS¹² a SESAR¹³) vrátane satelitnej

¹⁰ Tieto sa navrhli v rámci Africkej únie a Partnerstva EÚ-Afrika pre infraštruktúru.

¹¹ Pre praktické informácie o implementácii sociálno-hospodárskeho hodnotenia a strategického environmentálneho hodnotenia pozri projekty 6. rámcového programu pre výskum HEATCO na <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> a BEACON na <http://www.transport-sea.net/results.phtml>.

¹² ERTMS je Európsky systém riadenia železničnej dopravy.

¹³ SESAR je Európsky program pre modernizáciu kontrolnej infraštruktúry leteckej dopravy.

navigácie (Galileo), ktoré sú účinné a kompatibilné s tými, ktoré sú zavedené na území EÚ.

- Opatrenia na zlepšenie bezpečnosti a ochrany a pracovných podmienok pri všetkých spôsoboch dopravy, napr. prostredníctvom harmonizácie noriem a postupov na najvyššej úrovni výkonu.
- Uplatňovanie medzinárodných dohovorov, hodnotenie sociálneho a environmentálneho dopadu, postupov verejného obstarávania, atď. v súlade s normami EÚ, pravidlami financovania darcovských organizácií a najlepšou medzinárodnou praxou.

2.3.1. Spolupráca EÚ pri implementácii horizontálnych opatrení

Akčné plány na základe rámcov spolupráce EÚ sú jedným z kľúčových nástrojov pre implementáciu horizontálnych opatrení. Tieto akčné plány, ktoré sa dohodli s partnerskými krajinami, sledujú tieto ciele (pozri aj kapitolu 1.2.3.):

- V prípade kandidátskych a potenciálnych kandidátskych krajín je cieľom postupné zosúladenie s *acquis communautaire* vo všetkých sektoroch.
- V prípade krajín, na ktoré sa vzťahuje ESP, sa v dvojstranných akčných plánoch a strategických štúdiách stanovujú priority pre široký rozsah oblastí, vrátane dopravy a colníc, ako aj prierezové oblasti, ako sú životné prostredie a sociálne záležitosti.
- Mnohostranná spolupráca, najmä v súvislosti s implementáciou stratégie TRACECA do roku 2015 a procesu z Baku, ako aj plány pre akčný plán regionálnej dopravy v Stredozemí slúžia na doplnenie dvojstranných akčných plánov.
- Cezhraničná spolupráca medzi susediacimi regiónmi v EÚ a v susedných krajinách bude zohrávať stále významnejšiu úlohu, vrátane opatrení na zlepšenie dopravy, ako aj zvýšenie spolupráce v právnej a administratívnej oblasti.

Hoci sa rámce spolupráce EÚ už zameriavajú na väčšinu horizontálnych opatrení, Komisia sa domnieva, že na ne treba prihliadať v súvislosti s rozvojom infraštruktúry v hlavných transnrodných osiach. Tým sa zabezpečí odstránenie najvýznamnejších nedostatkov v osi synchronizovaným a včasným spôsobom a zlučiteľnosť rôznych postupov a noriem v celej osi, ktorá sa využíva na medzinárodnú dopravu do a z Únie.

3. IMPLEMENTÁCIA POLITICKÝCH USMERNENÍ

3.1. Mnohostranná štruktúra pre koordináciu a monitorovanie

Vzhľadom na rastúce výzvy, ktorým EÚ čelí, sa zlepšenie účinnosti a súladu jej vonkajších politík a zabezpečenie lepšieho strategického plánovania, väčšieho súladu medzi jej rôznymi nástrojmi vonkajšej politiky a zvýšená spolupráca medzi inštitúciami EÚ, členskými štátmi, susednými krajinami a ostatnými príslušnými zainteresovanými stranami stávajú ešte významnejšími. Táto spolupráca by mala:

- Spojiť krajiny do mnohostranného rámca a zároveň umožniť účinnú regionálnu spoluprácu.

- Podnietiť interoperabilitu dopravných sietí medzi EÚ a susednými krajinami a ďalšiu aproximáciu právnych predpisov a politík v susedných krajinách s normami EÚ s cieľom zabezpečiť stály hospodársky a sociálny rozvoj a trvalú udržateľnosť životného prostredia.
- Zamerať sa na potreby rozvoja infraštruktúrnych projektov vo vzájomnom záujme a prilákať a nasmerovať investície do týchto projektov.
- Monitorovať odstránenie nedostatkov, ktoré nie sú spojené s infraštruktúrou, a implementáciu horizontálnych opatrení v rámci osí.
- Zaručiť a podnietiť udržateľný rozvoj pri zohľadnení hospodárskych, environmentálnych a sociálnych dôsledkov infraštruktúrnych plánov a projektov i horizontálnych opatrení.

3.2. Financovanie opatrení

Implementácia tohto náročného plánu si vyžaduje spojenie všetkých príslušných finančných zdrojov, verejných i súkromných, na vnútroštátnej aj medzinárodnej úrovni. Hoci rozpočty verejných financií budú naďalej dôležité, úloha medzinárodných finančných inštitúcií (MFI), ako sú Európska investičná banka (EIB), Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBRD) a Svetová banka, je pri financovaní vyváženého rozvoja hlavných transnárodných osí a celkového dopravného systému rozhodujúca.

Komisia odporúča stavať na úspešnej spolupráci s MFI v riadiacej skupine pre infraštruktúru na Západnom Balkáne (pozri kapitolu 1.2.3.) a rozšíriť koncepciu na ostatné regióny. Členské štáty EÚ a ostatní darcovia by sa mali v prípade potreby do takejto spolupráce zapojiť.

Od roku 2007 sa bude susedným krajinám na základe nástroja európskeho susedstva a partnerstva (ENPI) poskytovať finančná pomoc. To bude zahŕňať podporu pre finančné inštitúcie, ktoré poskytujú pôžičky v prioritných sektoroch, prostredníctvom navrhovaného susedského investičného fondu, ako aj podporu na implementáciu horizontálnych opatrení. EÚ by navyše mohla krajinám pomôcť pri príprave investícií podpornými štúdiami zameranými na vymedzenie základných plánov, realizovateľnosť projektov a verejno-súkromné partnerstvá.

V návrhu Komisie pre nové mandáty pre vonkajšie pôžičky EIB na roky 2007 – 2013 sa okrem toho predpokladá značné zvýšenie stropov pôžičiek pre susedné krajiny. Komisia, EIB a EBRD podpísali osobitné memorandum o porozumení na uľahčenie spolupráce vo východnej Európe a na Južnom Kaukaze, v Rusku a v strednej Ázii.

Na základe predvstupového nástroja (IPA) sa poskytne finančná pomoc kandidátskym krajinám a potenciálnym kandidátskym krajinám (pozri kapitolu 1.1.). Rozsah podpory sa líši v závislosti od štatútu krajiny. Kandidátskym krajinám sa poskytne celý rozsah predvstupovej pomoci vrátane podpory na splnenie prístupových kritérií a prípravu na kohéznú politiku vrátane investícií do infraštruktúry, kým potenciálne kandidátske krajiny budú využívať obmedzenejší súbor opatrení.

3.3. Inštitucionálny rámec

Na základe analýzy uvedenej v predchádzajúcich kapitolách a silnej podpory, ktorú rôzne zainteresované strany vyjadrili pri verejnej konzultácii, Komisia zastáva názor, že je nevyhnutný silne záväzný koordinačný rámec. Tento by zabezpečil silný záväzok a spoločné vlastníctvo príslušných krajín pri implementácii potrebných opatrení včasným a synchronizovaným spôsobom v rámci osí.

Koordinačný rámec by napríklad mohol predpokladať vytvorenie nákladovo efektívneho inštitucionálneho prostredia na podporu implementácie a monitorovania osí. To by mohlo znamenať vytvorenie trojúrovňovej štruktúry, ktorú by tvorili:

- Regionálne riadiace skupiny s cieľom sledovať implementáciu dohodnutých osí a opatrení na technickej úrovni. Regionálne riadiace skupiny by mohli tiež organizovať konferencie darcov v rámci osí a podľa potreby zapájať sociálnych partnerov a ostatné zainteresované strany. Všetky regionálne riadiace skupiny by sa mali pravidelne stretávať, napr. raz ročne, aby sa zabezpečila súdržná implementácia dohodnutých opatrení a dohodli spoločné spôsoby hodnotenia a monitorovania na strategickej a projektovej úrovni.
- Ministerské stretnutia s cieľom prijímať strategické rozhodnutia týkajúce sa koordinačného rámca, ako aj transnárodných osí, infraštrukturálnych projektov a horizontálnych opatrení a rozhodnutia o ich ďalšom rozvoji na základe spoločného odporúčania regionálnych riadiacich skupín.
- Sekretariát, ktorý by poskytoval administratívnu a technickú podporu. Udržateľné, dostatočné a dlhodobé financovanie sekretariátu by sa malo zaručiť formou príspevkov príslušných krajín z oblasti osí, aby sa posilnil ich záväzok a majetková účasť.

S cieľom zaručiť nákladovú efektívnosť a zabrániť zdvojeniu práce uvedené funkcie by mali zabezpečovať regionálne riadiace skupiny a sekretariáty, ak už existujú (pozri kapitolu 1.2.3.).

3.4. Postupný prístup

S cieľom urýchliť celkový proces a zabezpečiť, aby štruktúra a obsah spolupráce spĺňali potreby a očakávania príslušných strán, Komisia bude politiku implementovať na základe prístupu, ktorý spočíva v dvoch krokoch:

1. V prvej fáze by sa začali prieskumné rozhovory so všetkými susednými krajinami. Tieto rozhovory by sa zamerali na posúdenie záujmu a angažovanosti krajín v otázke posilnenia mnohostranných koordinačných rámcov, ak existujú, alebo vytvorenia takýchto rámcov, ak v súčasnosti neexistujú. V tejto fáze by sa mohli hľadať prípadné predbežné riešenia, aby sa umožnil neprerušovaný rozvoj osí.
2. V druhom kroku by Komisia na základe výsledku prieskumných rozhovorov vypracovala konkrétne odporúčania a/alebo návrh na implementáciu politiky a koordinačného rámca.

Príloha – Prepojenie piatich transnárodných osí

