



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 31.1.2007
COM(2007) 32 konč.

SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Razširitev glavnih vseevropskih prometnih osi na sosednje države

Smernice za promet v Evropi in sosednjih regijah

{SEC(2007) 98}
{SEC(2007) 99}

SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Razširitev glavnih vseevropskih prometnih osi na sosednje države

Smernice za promet v Evropi in sosednjih regijah

(Besedilo velja za EGP)

Kazalo

1.	Uvod in ozadje politike	3
1.1.	EU in sosednje regije	3
1.2.	Prometni okvir	4
1.2.1.	Vseevropska prometna omrežja v Evropski uniji	4
1.2.2.	Panevropski koridorji/območja	4
1.2.3.	Razvoj omrežja na regionalni ravni	4
1.3.	Postopek razvoja politik	6
2.	Smernice za prevoz v Evropi in sosednjih regijah	6
2.1.	Pet osi za povezovanje EU in sosednjih regij	6
2.1.1.	Vključitev panevropskih koridorjev/območij	7
2.1.2.	Sodelovanje z organizacijami	8
2.2.	Infrastrukturni projekti	8
2.3.	Horizontalni ukrepi za spodbujanje interoperabilnosti	8
2.3.1.	Sodelovanje EU pri izvajanju horizontalnih ukrepov	9
3.	Izvajanje političnih smernic	10
3.1.	Večstranska struktura za usklajevanje in spremljanje	10
3.2.	Financiranje ukrepov	10
3.3.	Institucionalno okolje	11
3.4.	Postopen pristop	12

1. UVOD IN OZADJE POLITIKE

Pomemben cilj zunanje politike Evropske unije (EU) je omogočiti širitev politik Unije, kot so načela in pravila notranjega trga, na sosednje države. To je jasno poudarjeno v nedavno sprejetem Sporočilu o krepitvi evropske sosedске politike¹. Cilj prometnega sektorja je zagotoviti, da so zakonodaja, standardi in tehnične specifikacije naših glavnih trgovinskih partnerjev združljivi s tistimi EU, in tako prispevati k doseganju lizbonske strategije s spodbujanjem trgovine in trajnostne rasti kot tudi socialne kohezije.

To sporočilo opisuje prve korake celovite politike za tesnejše povezovanje prometnega sistema EU s sosednjimi državami. Politika se osredotoča na glavno infrastrukturo, ki jo uporablja mednarodni promet, ter na ustrezno zakonodajo, ki vpliva na uporabo teh cest pri vseh načinih prevoza; ta pristop lahko postopoma pripomore k oblikovanju skupnih pravil in predpisov za celotni prometni sektor in tako ustvari učinkovit prevozni trg, ki vključuje EU in njene sosede.

1.1. EU in sosednje regije

Po zgodovinski širitvi na 10 držav Srednje in Vzhodne Evrope ter Sredozemlja leta 2004 sta v začetku leta 2007 k EU pristopili Romunija in Bolgarija. Hrvaška in Turčija sta državi kandidatki in z njima že potekajo pristopna pogajanja. Kandidatka je tudi Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, Albanija, Bosna in Hercegovina, Črna Gora in Srbija, vključno s Kosovom², pa so potencialne kandidatke.

Evropska politika sosedstva (EPS) je bila razvita z namenom preprečevanja nastajanja novih ločnic med EU in njenimi sosedomi: njen cilj je spodbujanje miru, stabilnosti, varnosti, rasti, razvoja in blaginje v sosednjih državah kot tudi modernizacija gospodarstva in družbe. EPS se je prvotno nanašala na neposredne sosednje države. V tem času so bili sklenjeni akcijski načrti z Izraelom, Jordanijo, Libanom, Moldavijo, Marokom, Palestinsko upravo, Tunizijo, Ukrajino, Armenijo, Azerbajdžanom in Gruzijo. Kmalu bo sklenjen tudi sporazum z Egiptom. EU in Rusija sta odobrili načrt pogajanj za okrepitev sodelovanja z oblikovanjem štirih „skupnih prostorov“ na vrhu maja 2005.

Te pobude so vzpostavile nov, obsežen in v prihodnost usmerjen okvir, s katerim si EU prizadeva za širitev načel „enotnega trga“, spodbujanje političnih in gospodarskih reform in razvoj ter modernizacijo v obojestransko korist. Kot je bilo poudarjeno v nedavnem Sporočilu o krepitvi evropske sosedске politike, obstaja vrsta tematik, ki zajema več področij hkrati; med njimi je tudi promet, kjer imajo EU in njene sosede skupne interese, zato jih je smiselno obravnavati v večstranskem kontekstu. Za popolni izkoristek morebitnih tesnejših odnosov z EU in morebitnega izboljššanega dostopa do njenega trga, morajo biti prometni sistemi sosednjih držav sposobni upravljati povečane prometne tokove. Pristopni postopek in okviri EPS jasno navajajo, da mora politika vseevropskih omrežij vključevati strategije za doseganje tega cilja.

¹ COM(2006) 726, 4.12.2006.

² Na podlagi Resolucije št. 1244 Varnostnega sveta Združenih narodov z dne 10. junija 1999.

1.2. Prometni okvir

1.2.1. Vseevropska prometna omrežja v Evropski uniji

Politika vseevropskih prometnih omrežij (TEN), ki je bila revidirana leta 2004³, naložbe osredotoča na 30 prednostnih transnacionalnih osi in projektov. Politika je močno usmerjena v vključitev omrežij novih držav članic. Kot je decembra 2003 poudaril Svet, bodo transnacionalne osi z boljšim povezovanjem notranjega trga povečale konkurenčnost in kohezijo razširjene Unije. Vendar pa politika TEN ne obravnava prometnih povezav med EU in sosednjimi državami ali drugimi trgovskimi partnerji. Razvoj teh povezav poteka v okviru panevropskih koridorjev in območij že od začetka devetdesetih let.

1.2.2. Panevropski koridorji/območja

Panevropski koridorji in območja (PEC) so bili razviti v okviru dveh ministrskih konferenc na Kreti (leta 1994) in v Helsinkih (leta 1997) z namenom, da se EU-15 poveže s takratnimi sosednjimi državami. Po širitvah leta 2004 in 2007 so ti koridorji večinoma v EU in tako del omrežja TEN.

Sodelovanje med koridorji je organizirano z nezavezujočimi memorandumi o soglasju, ki večinoma določajo tudi predsedstvo in sekretariat. Financiranje sekretariatov, ki je odgovornost ene od držav vzdolž koridorja, je neenako in je zelo odvisno od izrednih okoliščin PEC; ugotovljene so bile zlasti naslednje pomanjkljivosti:

- načrtovanje in določanje prednosti se pri naložbah v večini primerov izvaja nepovezano na podlagi nacionalnih vidikov, ki zanemarjajo potrebe mednarodnega prevoza vzdolž celotne osi;
- poudarek je na infrastrukturi, premalo pozornosti pa se posveča odstranitvi ozkih grl, ki niso povezana z infrastrukturo in so pogosto glavni razlog za zamude, zlasti na mejnih prehodih;
- ni skupno dogovorjene metodologije za oceno gospodarskega, socialnega in okoljskega vpliva načrtov in projektov, ki izpolnjujejo standarde najboljše mednarodne prakse.

1.2.3. Razvoj omrežja na regionalni ravni

Z določitvijo osrednjih omrežij v nekaterih sosednjih regijah so bile slabosti panevropskih koridorjev/območij delno že obravnavane. Cilj nalog pristopnega okvira in dvostranskega akcijskega načrta evropske sosedne politike je izboljšanje izvajanja politike in infrastrukture regionalnih prometnih sistemov:

- Leta 2004 so države Zahodnega Balkana⁴ in Evropska komisija podpisale Memorandum o soglasju o razvoju osrednjega omrežja. Ustanovljen je bil usmerjevalni odbor za izvajanje memoranduma, kateremu pomagata sekretariat in Prometni observatorij za Jugovzhodno Evropo (SEETO). SEETO deluje od junija

³ Odločba 884/2004/ES.

⁴ Albanija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, Črna gora, Srbija in Kosovo (na podlagi Resolucije Varnostnega sveta ZN št. 1244).

2005 ter si prizadeva za vzpostavitev informacijskih sistemov in pripravo petletnega večletnega načrta za izboljšanje osrednjega omrežja in ustreznih postopkov. Poleg tega so mednarodni donatorji pod vodstvom Svetovne banke in EU ustanovili usmerjevalno skupino za infrastrukturo, ki koordinira dejavnosti donatorjev.

- V sredozemski regiji se je sodelovanje v prometnem sektorju začelo leta 1995 v okviru Barcelonskega procesa, ki je določil cilje, na podlagi katerih naj bi bilo do leta 2010 v sredozemski regiji vzpostavljeno območje proste trgovine. Leta 1998 je bil oblikovan Evrosredozemski prometni forum za uskladitev skupnih pristopov in razvoj integriranega regionalnega prometnega sistema. Prva evrosredozemska ministrska konferenca za promet, ki je potekala leta 2005, je določila glavne prednostne naloge za razvoj prometnega sektorja in je od foruma zahtevala, da sprejme akcijski načrt za regionalni promet za naslednjih pet let.
- Turčija bo v okviru pristopnih pogajanj določila osrednje omrežje in sestavila seznam prednostnih infrastrukturnih projektov. Turčija je vključena tako v panevropske koridorje kot tudi v koridor TRACECA.
- Koridor TRACECA, ki se vzpostavlja od leta 1993, povezuje Evropo s Turčijo in nadalje z Armenijo, Azerbajdžanom in Gruzijo na Južnem Kavkazu do Osrednje Azije. Sodelovanje ureja osnovni večstranski sporazum, ki so ga podpisale zadevne države⁵ in na podlagi katerega je bil ustanovljen Medvladni odbor in stalni sekretariat. Sekretariat nadzoruje izvajanje odločitev odbora in predlaga ustrezne predloge za zagotovitev uresničevanja večstranskega sporazuma.
- Za Belorusijo, Moldavijo in Ukrajino ostajajo panevropski koridorji referenčno omrežje.
- Sodelovanje z Rusijo je bilo v prometnem sektorju vzpostavljeno v okviru dialoga med EU in Rusijo leta 2005. Ustanovljenih je bilo pet strokovnih delovnih skupin, ki preučujejo prometne strategije, infrastrukturo in javno-zasebna partnerstva, varnost v prometu, zračni prevoz, pomorski, morsko-rečni prevoz in prevoz po celinskih plovniških poteh ter cestni in železniški prevoz.
- Sodelovanje z regijo ob Kaspijskem in Črnem morju je bilo vzpostavljeno po ministrski konferenci EU ter regije ob Črnem morju in Kaspijskem morju o prometu, ki je potekala leta 2004 v Bakuju, in zajema države TRACECA, Rusijo in Belorusijo. Kot del tega „procesa iz Bakuja“ so bile ustanovljene štiri delovne skupine za promet, ki preučujejo letalstvo, varnost, cestni in železniški prevoz ter infrastrukturo. Cilj je okrepitev sodelovanja med EU in partnerskimi državami ter, kar je pomembnejše, med državami regije.

Komisija je prepričana, da so te pobude ključni korak pri doseganju trajnostnega razvoja in regionalnega povezovanja. Proces vključevanja sosednjih držav v trge in družbo EU zahteva zlasti združljivo in medsebojno povezano infrastrukturo ter prilagojeno zakonodajno okolje. Prav tako zahteva osredotočanje na omejeno število ključnih nadnacionalnih povezav, ki bodo zagotovile, da bo trgovinska in gospodarska rast v EU in sosednjih državah bistveno

⁵ Te države so Afganistan, Armenija, Azerbajdžan, Bolgarija, Gruzija, Kazahstan, Kirgiška republika, Moldavija, Romunija, Tadžikistan, Turčija, Ukrajina in Uzbekistan. Pakistan in Iran sta zaprosila za članstvo TRACECA.

spodbujena kljub neizogibno omejenim sredstvom. Osnutek takšne politike je podan spodaj (poglavje 2).

1.3. Postopek razvoja politik

Da bi lahko izvajala koncept evropske sosedске politike na področju prometa in poiskala načine za boljšo povezavo EU z njenimi sosedami, je Evropska komisija leta 2004⁶ ustanovila skupino na visoki ravni za *razširitev glavnih vseevropskih prometnih osi na sosednje države in regije*. Skupini predseduje podpredsednica Komisije Loyola de Palacio. Poročilo skupine⁷ je bilo Komisiji predloženo decembra 2005. Organiziran je bil postopek javnega posvetovanja o delu skupine, na katerem so bila strnjena stališča in skrbi zainteresiranih strani. Medtem ko je večina zainteresiranih strani pozdravila priporočila skupine, je bilo izpostavljeno vprašanje v zvezi z vključitvijo okoljskih in socialnih vidikov⁸.

2. SMERNICE ZA PROMET V EVROPI IN SOSEDNJIH REGIJAH

Po preučitvi predlogov skupine na visoki ravni in odzivov, prejetih v okviru javnega posvetovanja, Komisija meni, da delo skupine oblikuje dobro osnovo za sodelovanje med EU in sosednjimi državami. Zato Svetu in Evropskemu parlamentu predlaga, da upoštevata poročilo skupine in sprejmeta predlog za spremembo koncepta panevropskih koridorjev/območij (PEC), kot sledi:

- razširitev geografske pokritosti koncepta PEC, da se v celoti upošteva revidirana politika vseevropskih prometnih omrežij in pristopni okvir ter cilji evropske politike sosedstva;
- razširitev ustreznih načel in pravil notranjega trga na sosednje države z upoštevanjem trajnosti in s poudarjanjem pomembnosti neinfrastrukturnih ukrepov, ki spodbujajo trgovske in prometne tokove vzdolž glavnih osi;
- okrepitev okvirov usklajevanja in spremljanja, da se zagotovi popolna zavezanost zadevnih držav, omogoči združevanje sredstev za trajnostni razvoj infrastrukture in odražanje politik EU, vključno z družbeno razsežnostjo.

2.1. Pet osi za povezovanje EU in sosednjih regij

Komisija meni, da je treba razširitev koncepta panevropskega koridorja/območja posodobiti, da bo lahko odražal nov geografski kontekst po širitvi EU in bolje povezoval glavne osi vseevropskih omrežij z omrežji sosednjih držav. Zato predlaga sprejetje naslednjih transnacionalnih osi v skladu z osmi, ki jih je predlagala skupina na visoki ravni (za trase glej Prilogo):

⁶ Odločba Komisije C(2004) 3618, 29.9.2004.

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

⁸ Pisni in ustni prispevki za obe posvetovanji lahko prenesete s spletne strani http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm.

- Pomorske avtoceste: za povezavo območij Baltskega, Barentsovega, Atlantskega (vključno z najbolj oddaljenimi regijami⁹), Sredozemskega, Črnega in Kaspijskega morja kot tudi obalnih držav z morskimi območji, vključno z razširitvijo prek Sueškega prekopa do Rdečega morja.
- Severna os: za povezavo EU z Norveško na severu ter z Belorusijo in Rusijo na vzhodu. Predvidena je tudi povezava z Barentsovo regijo, ki povezuje Norveško prek Švedske in Finske z Rusijo.
- Osrednja os: za povezavo EU z Ukrajino in Črnim morjem ter povezavo po celinskih plovni poteh do Kaspijskega morja. Vključena je tudi neposredna povezava iz Ukrajine do transsibirske železnice in povezava celinske plovne poti po Donu/Volgi do Baltskega morja.
- Jugovzhodna os: za povezavo EU z Balkanom in Turčijo ter nato z Južnim Kavkazom in Kaspijskim morjem kot tudi s Srednjim Vzhodom vse do Egipta in Rdečega morja.
- Jugozahodna os: za povezavo jugozahodne EU s Švico in Marokom, vključno s čezmagrebsko povezavo, ki povezuje Maroko, Alžiriji in Tunizijo, ter njeno razširitvijo na Egipt.

Na podlagi analize, ki jo je izvedla skupina na visoki ravni, teh pet osi najbolj prispeva k spodbujanju mednarodnih izmenjav, trgovine in prometa. Prav tako vključujejo nekaj področij v regiji, kjer je obseg prometa sorazmerno majhen zaradi trenutnih političnih težav, zato si te osi prizadevajo za krepitev regionalnega sodelovanja in dolgoročnega vključevanja. V tem smislu Komisija poudarja, da so odprte in varne meje med EU in sosednjimi državami ter med samimi sosednjimi državami bistvenega pomena za spodbujanje trgovine in krepitev regionalnega sodelovanja.

Komisija predlaga, da se na tej stopnji obravnavajo samo povezave, ki povezujejo EU s sosednjimi državami, in ne povezave sosednjih držav do tretjih držav (vseeno glej poglavje 2.1.2.). Prav tako poudarja, da teh pet osi ne spreminja prednostnih nalog, določenih za vseevropska prometna omrežja za EU (glej poglavje 1.2.1.).

2.1.1. Vključitev panevropskih koridorjev/območij

Komisija v skladu z mnenji vodilnih organov panevropskih koridorjev predlaga popolno vključitev PEC v nove strukture in upoštevanje njihovih izvedenskih mnenj. Medtem ko je večina panevropskih koridorjev I, IV, V, VI in VII zdaj na ozemlju EU in tako del prednostnega projekta vseevropskih prometnih omrežij, preostale koridorje pokriva pet predlaganih osi, kot sledi:

- Kar zadeva pomorske povezave, so štiri panevropska območja (Barentsovo, Črno, Jonsko in Sredozemsko morje) vključena v pomorske avtoceste.

⁹ Kanarski otoki, Azori in Madeira.

- Severna os vključuje PEC II in severni del PEC IX. Prav tako vključuje kopensko povezavo panevropskega Barentsovega območja z Norveško prek Švedske in Finske z Rusijo.
- Osrednja os vključuje PEC III ter področje PEC V in IX.
- Jugovzhodna os združuje in razširja PEC IV in X ter vključuje PEC VII in VII kot tudi področje PEC V. Os je razširjena tudi na Srednji vzhod in se v Turčiji, Armeniji, Azerbajdžanu in Gruziji združi s TRACECA.
- Jugoahodna os vključuje kopensko povezavo na panevropskem območju Sredozemlja.

2.1.2. Sodelovanje z organizacijami

Komisija meni, da je bistveno, da razvoj petih osi poteka v soglasju z organizacijami, ki razvijajo mednarodne prometne koridorje v drugih regijah. Te vključujejo zlasti koridor TRACECA v Osrednji Aziji in čezafriška omrežja¹⁰ kot tudi omrežja, ki Evropo povezujejo z Azijo in ki so jih razvile Gospodarska komisija OZN za Evropo, Gospodarska in socialna komisija OZN za Azijo in Pacifik ter Evropska konferenca ministrov za promet.

2.2. Infrastrukturni projekti

Skupina na visoki ravni je predlagala številne infrastrukturne projekte, ki jih je razvrstila v dve kategoriji glede na njihovo razvitost. Med javnim posvetovanjem je bila izražena zaskrbljenost, da bi nadaljnji razvoj nekaterih transnacionalnih osi lahko negativno vplival na bližnje okolje in zlasti na biološko raznolikost. Komisija zato predlaga, da se seznam projektov obravnavajo kot kazalniki in poudarja pomembnost razvijanja okvirnih načrtov osi. Ti okvirni načrti morajo na strateški osnovi upoštevati gospodarsko, okoljsko in socialno presojo vpliva v skladu z najboljšimi mednarodnimi praksami in po potrebi z zakonodajo EU¹¹.

2.3. Horizontalni ukrepi za spodbujanje interoperabilnosti

Komisija predlaga, da horizontalni ukrepi, ki jih je predlagala skupina na visoki ravni, predstavljajo podlago za sodelovanje, saj bo prevoz vzdolž teh osi zaradi njih hitrejši in učinkovitejši. Cilj teh ukrepov je postopno približevanje zakonodaje in politik sosednjih držav ustreznemu *pravnemu redu Skupnosti*; obravnavajo vse načine prevoza in med drugim vključujejo:

- zagotovitev tehnične, pravne in upravne interoperabilnosti s sistemi v EU, npr. glede železniških omrežij, signalnih sistemov in ureditve zaračunavanja pristojbin za uporabo infrastrukture;
- pospeševanje postopkov pri prehodih čez mejo s takojšnjim izvajanjem ustreznih mednarodnih konvencij, ki jih je EU že sprejela, in sicer z uvedbo uradov „na enem

¹⁰ Ta so se razvila v okviru Afriške unije in partnerstva med EU in Afriko za infrastrukturo.

¹¹ Za praktična navodila o izvedbi družbeno-ekonomske ocene in strateški presoji vpliva na okolje glej projekte HEATCO 6. okvirnega raziskovalnega programa na spletni strani <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> in BEACON na spletni strani <http://www.transport-sea.net/results.phtml>.

samem mestu“ s skupnimi zmogljivostmi, poenostavitvijo in uskladitvijo dokumentacije v zvezi s trgovino in prevozom v skladu s prakso EU;

- izvajanje novih tehnologij, kot so upravljanje prometa in informacijski sistemi za vse načine (zlasti ERTMS¹² in SESAR¹³), vključno s satelitsko navigacijo (Galileo), ki so učinkoviti in združljivi s sistemi, ki se izvajajo na ozemlju EU;
- ukrepe za izboljšanje varnosti in zaščite ter delovnih pogojev v vseh načinih prevoza, npr. z usklajevanjem standardov in postopkov na najvišji stopnji zmogljivosti;
- uporabo mednarodnih konvencij, socialne in okoljske presoje, postopke javnih naročil itn. v skladu s standardi EU, pravili financiranja donatorjev in najboljšimi mednarodnimi praksami.

2.3.1. Sodelovanje EU pri izvajanju horizontalnih ukrepov

Akcijski načrti v okviru institucionalnega sodelovanja v EU so eden od ključnih instrumentov za izvajanje horizontalnih ukrepov. O teh akcijskih načrtov se skupno dogovorijo države partnerice glede na naslednje cilje (glej tudi poglavje 1.2.3.):

- cilj držav kandidatk in potencialnih držav kandidatk je postopno usklajevanje s *pravnim redom Skupnosti* v vseh sektorjih;
- kar zadeva države ESP, dvostranski akcijski načrti in strateški dokumenti določajo prednostne naloge na številnih področjih, vključno s prometom in carino kot tudi medsektorskimi področji, kot so okolje in socialna vprašanja;
- večstransko sodelovanje, zlasti pri izvajanju strategije TRACECA do leta 2015 in v okviru procesa iz Bakuja, kot tudi načrti za Sredozemski regionalni prometni akcijski načrt dopolnjujeta dvostranske akcijske načrte;
- čezmejno sodelovanje med sosednjimi regijami in EU ter v sosednjih državah bo imelo vedno pomembnejšo vlogo, vključno z ukrepi za izboljšanje prevoza kot tudi krepitev sodelovanja na pravnih in upravnih področjih.

Medtem ko okviri sodelovanja EU že obravnavajo večino horizontalnih ukrepov, Komisija meni, da jih je treba preučiti glede na razvoj infrastrukture vzdolž glavnih transnacionalnih osi. S tem se bo zagotovilo sočasno in pravočasno obravnavanje najpomembnejših ozkih grl vzdolž osi ter združljivost različnih postopkov in standardov vzdolž celotne osi, ki se uporabljajo v mednarodnem prometu do Unije in iz nje.

¹² ERTMS je Evropski sistem za upravljanje železniškega prometa.

¹³ SESAR je program za posodobitev evropskega sistema nadzora zračnega prometa.

3. IZVAJANJE POLITIČNIH SMERNIC

3.1. Večstranska struktura za usklajevanje in spremljanje

Ker se EU sooča z vedno večjimi izzivi, je toliko bolj pomembno, da se učinkovitost in skladnost njenih zunanjih politik izboljšata in da se pripravi boljše strateško načrtovanje, večja usklajenost med njenimi različnimi instrumenti zunanje politike in boljše sodelovanje med institucijami EU, državami članicami, sosednjimi državami in drugimi ustreznimi zainteresiranimi stranmi. To sodelovanje mora:

- povezati države v večstranskem okolju, pri čemer se mora istočasno omogočiti učinkovito regionalno sodelovanje;
- spodbujati interoperabilnost omrežij med EU in sosednjimi državami ter nadaljnje približevanje zakonodaje in politik sosednjih držav standardom EU, da se zagotovi nadaljnji gospodarski in socialni razvoj ter okoljsko trajnost;
- obravnavati razvojne potrebe infrastrukturnih projektov vzajemnega interesa ter povečati in usmerjati naložbe v te projekte;
- spremljati odstranitev ozkih grl, ki niso povezana z infrastrukturo, in izvajanje horizontalnih ukrepov vzdolž osi;
- zagotoviti in spodbujati trajnostni razvoj, pri tem pa upoštevati gospodarske, okoljske in družbene posledice infrastrukturnih načrtov in projektov ter horizontalnih ukrepov.

3.2. Financiranje ukrepov

Izvajanje tega ambicioznega načrta zahteva zbiranje ustreznih finančnih sredstev, tako javnih kot zasebnih kot tudi nacionalnih in mednarodnih. Kljub znatnim prispevkom iz javnih proračunov je vloga mednarodnih finančnih institucij (IFI), kot so Evropska investicijska banka (EIB), Evropska banka za obnovo in razvoj (EBOR) ter Svetovna banka, bistvenega pomena za financiranje uravnoteženega razvoja glavnih transnacionalnih osi in celotnega prometnega sistema.

Komisija priporoča nadgrajevanje uspešnega sodelovanja z IFI v Usmerjevalni skupini za infrastrukturo Zahodnega Balkana (glej poglavje 1.2.3.) in razširitev koncepta na druge regije. Države članice EU in drugi donatorji morajo biti vključeni v takšno sodelovanje, kadar je to primerno.

Po letu 2007 bo evropski sosedski in partnerski instrument (ESPI) sosednjim državam zagotovil finančno pomoč. To bo vključevalo podporo pri dodelitvi kreditov finančnih institucij v prednostnih sektorjih v okviru predlaganega „Sklada za spodbujanje naložb v sosedstvo“ kot tudi podporo za izvajanje horizontalnih ukrepov. Poleg tega lahko podpora EU državam pomaga pri pripravah na naložbe s podpiranjem študij o opredelitvi okvirnih načrtov, izvedljivosti projektov in javno-zasebnih partnerstvih.

Poleg tega predlog Komisije za nove mandate EIB za dodelitev posojil zunaj EU v obdobju 2007–2013 predvideva znatno povišanje zgornjih mej posojil za sosednje države. Komisija,

EIB in EBOR so podpisale poseben memorandum o soglasju za lažje sodelovanje z Vzhodno Evropo in Južnim Kavkazom ter Rusijo in Osrednjo Azijo.

Predpristopni instrument (IPA) bo državam kandidatkam in potencialnim državam kandidatkam (glej poglavje 1.1.) zagotovil finančno pomoč. Vrsta podpore se glede na status države razlikuje. Države kandidatke bodo deležne popolne predpristopne pomoči, vključno s podporo za izpolnjevanje meril za pristop ter pripravo na kohezijsko politiko, vključno z naložbami v infrastrukturo, medtem ko je niz ukrepov za potencialne kandidatke bolj omejen.

3.3. Institucionalno okolje

Na podlagi analize iz predhodnih poglavij in močne podpore različnih zainteresiranih strani v okviru javnega posvetovanja Komisija meni, da je strogo zavezujoč usklajevalni okvir bistvenega pomena. Ta bi zagotovil močno zavezanost za sočasno in pravočasno izvajanje nujnih ukrepov vzdolž osi in skupno lastništvo zadevnih držav.

Morebitni usklajevalni okvir bi lahko predvidel vzpostavitev stroškovno učinkovitega institucionalnega okolja za podporo pri izvajanju in spremljanju osi. Lahko bi se vzpostavile strukture na treh ravneh, sestavljene iz:

- regionalnih usmerjevalnih skupin za spremljanje izvajanja dogovorjenih osi in ukrepov na tehnični ravni. Regionalne usmerjevalne skupine lahko organizirajo tudi konference donatorjev glede na os ter vključujejo socialne partnerje in druge zainteresirane strani, kadar je to primerno. Vse regionalne usmerjevalne skupine se morajo redno srečevati, npr. enkrat letno, da se zagotovi usklajeno izvajanje dogovorjenih ukrepov in dogovori o skupnih metodah za spremljanje in ocenjevanje na strateški in projektni ravni;
- ministrskih srečanj za sprejemanje strateških odločitev v zvezi z usklajevalnimi okviri kot tudi transnacionalnimi osmi, infrastrukturnimi projekti in horizontalnimi ukrepi ter njihovim nadaljnjim razvojem, ki temelji na skupnem priporočilu regionalnih usmerjevalnih skupin;
- sekretariata za nudenje upravne in tehnične pomoči. Zagotoviti je treba trajnostno, učinkovito in dolgoročno financiranje sekretariata, ki vključuje prispevek zadevnih držav, s čimer se bosta okrepila njihova predanost in lastništvo.

Da bi zagotovili stroškovno učinkovitost in se izognili nepotrebnemu podvajanju dela, morajo obstoječe regionalne usmerjevalne skupine in sekretariati glede na potrebe opravljati zgoraj navedene naloge (glej poglavje 1.2.3.).

3.4. Postopen pristop

Za pospešitev celotnega procesa in zagotovitev, da oblika in vsebina strukture sodelovanja izpolnjujeta potrebe in pričakovanja zadevnih strani, bo Komisija za izvajanje politike zavzela dvostopenjski pristop:

1. V prvi fazi bi se izvajali predhodni pogovori z vsemi sosednjimi državami. Cilj teh pogovorov bi bila ocena interesa in zavzetosti držav za okrepitev večstranskih usklajevalnih okvirov, kjer ti obstajajo, ali za vzpostavitev takšnega okvira, kjer ta še ne obstaja. V tej fazi bi poiskali tudičasne rešitve za neprekinjen razvoj osi.
2. V drugi fazi bi Komisija na podlagi rezultata začetnih pogovorov pripravila konkretna priporočila in/ali predlog za izvajanje politike in usklajevalnega okvira.

Priloga – Trase petih transnacionalnih osi

