



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 31.1.2007  
KOM(2007) 32 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**Udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene**

**Retningslinjer for transport i Europa og naboregionerne**

{SEK(2007) 98}

{SEK(2007) 99}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**Udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene**

**Retningslinjer for transport i Europa og naboregionerne**

**(EØS-relevant tekst)**

**Indhold**

1.	Indledning og politisk baggrund .....	3
1.1.	EU og naboregionerne.....	3
1.2.	Transportsammenhæng .....	4
1.2.1.	Transeuropæiske transportnet i Den Europæiske Union.....	4
1.2.2.	Paneuropæiske korridorer/områder .....	4
1.2.3.	Udvikling af net på regionalt plan.....	4
1.3.	Politikudviklingsproces.....	6
2.	Retningslinjer for transport i Europa og naboregionerne.....	6
2.1.	Fem akser, der forbinder EU og dets naboer.....	7
2.1.1.	Integration af de paneuropæiske korridorer/områder.....	8
2.1.2.	Samarbejde med andre organisationer .....	8
2.2.	Infrastrukturprojekter .....	9
2.3.	Horisontale foranstaltninger for at fremme interoperabilitet .....	9
2.3.1.	Samarbejde på EU-plan om gennemførelse af horisontale foranstaltninger.....	10
3.	Gennemførelse af politiske retningslinjer .....	10
3.1.	Multilateral struktur for koordinering og overvågning .....	10
3.2.	Finansiering af foranstaltningerne.....	11
3.3.	Institutionelle rammer .....	11
3.4.	Fremgangsmåde i flere faser .....	12

## 1. INDLEDNING OG POLITISK BAGGRUND

Et vigtigt mål med EU's eksterne politik er at lette udbredelsen af EU's politikker, som f.eks. principperne og reglerne for det indre marked, til nabolandene. Dette fremgår klart af den nyligt vedtagne meddelelse<sup>1</sup> om "Styrkelse af den europæiske naboskabspolitik". Inden for transportsektoren er målet at sikre, at vore vigtigste handelspartners lovgivning, standarder og tekniske specifikationer er forenelige med EU's, og dermed bidrage til realiseringen af Lissabon-dagsordenen ved at fremme såvel handel og bæredygtig vækst som social samhørighed.

I denne meddelelse skitseres de første skridt i en omfattende politik for tættere integration af EU's transportsystem og nabolandenes transportsystemer. Politikken fokuserer på den vigtigste infrastruktur, der anvendes til international transport, og på den relevante lovgivning, der vedrører alle transportformernes anvendelse af disse veje. Med tiden kan denne fremgangsmåde føre til udviklingen af fælles regler og bestemmelser for transportsektoren som helhed, således at der skabes et effektivt transportmarked omfattende EU og dets naboer.

### 1.1. EU og naboregionerne

Efter den historiske udvidelse af EU med 10 lande i Central- og Østeuropa og i Middelhavsområdet i 2004 er Rumænien og Bulgarien tiltrådt i begyndelsen af 2007. Kroatien og Tyrkiet er kandidatlande, og tiltrædelsesforhandlingerne er indledt. Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien er kandidatland, og Albanien, Bosnien-Hercegovina, Montenegro og Serbien, herunder Kosovo<sup>2</sup>, er potentielle kandidatlande.

Den europæiske naboskabspolitik blev udformet med det formål at undgå, at der opstod nye skillelinjer mellem EU og dets naboer: Formålet er at fremme fred, stabilitet, sikkerhed, vækst, udvikling og velstand i nabolandene og at modernisere økonomien og samfundet. Den europæiske naboskabspolitik blev oprindeligt anvendt på de umiddelbare naboer, men siden er der indgået handlingsplaner med Israel, Jordan, Libanon, Moldova, Marokko, Den Palæstinensiske Myndighed, Tunesien, Ukraine, Armenien, Aserbajdsjan og Georgien, og en handlingsplan indgås snart med Egypten. EU og Rusland har ved topmødet i maj 2005 godkendt køreplaner med sigte på at styrke deres samarbejde ved at etablere fire "fælles rum".

Disse initiativer har etableret en ny, omfattende og fremadskuende ramme, ved hjælp af hvilken EU forsøger at udbrede principperne for det indre marked, fremme politisk og økonomisk reform, udvikling og modernisering til gensidig fordel. Som det fremgår af den seneste meddelelse "Styrkelse af den europæiske naboskabspolitik", er der en række tværgående områder, heriblandt transport, hvor EU og dets naboer har fælles interesser og problemer, og som med fordel vil kunne behandles i en multilateral sammenhæng. Nabolandenes transportsystemer må for at kunne drage fuld fordel af tættere forbindelser med EU og udsigten til forbedret adgang til dets marked kunne håndtere større transportstrømme. Det fremgår klart af tiltrædelsesprocessen og rammerne for den europæiske naboskabspolitik, at politikken for det transeuropæiske net bør omfatte strategier med henblik på at nå dette mål.

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 726 af 4. december 2006.

<sup>2</sup> ifølge FN's Sikkerhedsråds resolution 1 244 af 10. juni 1999

## 1.2. Transportsammenhæng

### 1.2.1. Transeuropæiske transportnet i Den Europæiske Union

Politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN), der blev revideret i 2004<sup>3</sup>, fokuserer på investeringer i 30 prioriterede tværnationale akser og projekter. Politikken fokuserer kraftigt på integrationen af de nye medlemsstaters net. Som Det Europæiske Råd understregede i december 2003, vil de transeuropæiske akser styrke det udvidede EU's konkurrenceevne og samhørighed ved at skabe bedre forbindelser i det indre marked. TEN-politikken vedrører imidlertid ikke transportforbindelser mellem EU og nabolandene eller andre handelspartnere. Disse forbindelser er blevet udviklet via de paneuropæiske korridorer og områder siden starten af 1990'erne.

### 1.2.2. Paneuropæiske korridorer/områder

De paneuropæiske korridorer og områder blev udformet på to ministerkonferencer på Kreta (1994) og i Helsinki (1997) med det formål at forbinde EU15 med de lande, der dengang var nabolande. Efter udvidelserne i 2004 og 2007 ligger korridorerne nu hovedsageligt inden for EU og udgør dermed en del af TEN-nettet.

Samarbejdet langs de paneuropæiske korridorer organiseres via ikke-bindende aftalememoranda, der også etablerer en formandspost og et sekretariat for de fleste af dem. Da et enkelt land langs korridoren varetager finansieringen af sekretariaterne, har denne været uensartet, og meget afhænger af de særlige omstændigheder omkring den paneuropæiske korridor. Følgende svagheder er navnlig blevet påvist:

- Planlægning og prioritering af investeringerne sker i de fleste tilfælde på en ukoordineret måde, der følger nationale interesser og ser bort fra de internationale bevægelser langs hele akser.
- Der fokuseres på infrastruktur, mens der ikke lægges tilstrækkelig vægt på ikke-infrastrukturrelaterede flaskehalse, der ikke har noget med infrastrukturen at gøre, og som ofte er den primære årsag til forsinkelser, navnlig ved grænseovergange.
- Der findes ingen metoder vedtaget i fællesskab til vurdering af de økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser af planer og projekter, der lever op til den bedste internationale praksis.

### 1.2.3. Udvikling af net på regionalt plan

Identificeringen af centrale net i visse naboregioner har til en vis grad bidraget til, at svaghederne ved de paneuropæiske korridorer/områder er blevet taget op. Disse initiativer, der modtager støtte inden for tiltrædelsesrammerne og de bilaterale handlingsplaner inden for rammerne af den europæiske naboskabspolitik, sigter mod at forbedre politikgennemførelsen og de regionale transportsystemers infrastruktur:

---

<sup>3</sup> Beslutning 884/2004/EF

- I 2004 underskrev landene i det vestlige Balkan<sup>4</sup> og Europa-Kommissionen et aftalememorandum om udviklingen af et centralt net. Der blev nedsat et styringsudvalg, som skulle gennemføre aftalememorandummet, der støttes af et sekretariat og det sydøsteuropæiske transportobservationsorgan (SEETO). SEETO har fungeret siden juni 2005 og sigter mod at oprette informationssystemer og udarbejde en femårsplan og procedurer for forbedring af det centrale net. Derudover har de internationale donorer under ledelse af Verdensbanken og EU nedsat en infrastrukturstyringsgruppe, som skal koordinere donoraktiviteterne.
- I Middelhavsregionen blev samarbejdet inden for transportsektoren lanceret i 1995 under Barcelona-processen, der fastsætter mål, som skal føre til et frihandelsområde i Middelhavsregionen i 2010. I 1998 blev der oprettet et Euro-Middelhavsforum for Transport, som har til opgave at koordinere fælles fremgangsmåder og udvikle et integreret regionalt transportsystem. På den første Euro-Middelhavsministerkonference om transport, der blev afholdt i 2005, blev de vigtigste prioriteter for udviklingen af transportsektoren fastlagt, og forummet blev anmodet om at udarbejde en regional transporthandlingsplan for de kommende fem år.
- Tyrkiet er ved at identificere et centralt net og en liste over prioriterede infrastrukturprojekter som en del af tiltrædelsesforhandlingerne. Tyrkiet er involveret i såvel paneuropæiske korridorer som TRACECA-korridoren.
- TRACECA-korridoren, der er blevet udviklet siden 1993, forbinder Europa med Tyrkiet og videre med Armenien, Aserbajdsjan og Georgien i det sydlige Kaukasus og helt til Centralasien. Samarbejdet tilrettelægges via en grundlæggende multilateral aftale underskrevet af de berørte lande<sup>5</sup>, med hvilken der er nedsat et mellemstatsligt udvalg og et stående sekretariat. Sekretariatet overvåger gennemførelsen af Kommissionens beslutninger og fremsætter passende forslag, der skal sikre gennemførelsen af den multilaterale aftale.
- For Belarus, Moldova og Ukraine er de paneuropæiske korridorer fortsat referencenet.
- For Ruslands vedkommende blev samarbejdet inden for transport etableret i forbindelse med dialogen mellem EU og Rusland, der blev lanceret i 2005. Der er blevet nedsat fem ekspertarbejdsgrupper, som dækker transportstrategier, infrastruktur og offentlig-private partnerskaber, transportsikkerhed, lufttransport, søtransport, sø-flodtransport og transport ad indre vandveje samt vej- og jernbanetransport.
- Samarbejdet Det Kaspiske Hav og Sortehavet blev etableret som en opfølgning af ministerkonferencen mellem EU og staterne i området omkring Sortehavet og Det Kaspiske Hav, der blev afholdt i Baku i 2004, og har deltagelse af TRACECA-landene, Rusland og Belarus. Som en del af denne "Baku-proces" er der blevet nedsat fire ekspertarbejdsgrupper inden for transport omfattende lufttransport,

---

<sup>4</sup> Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Montenegro, Serbien og Kosovo (under FN's Sikkerhedsråds resolution 1244).

<sup>5</sup> Der er tale om: Afghanistan, Armenien, Aserbajdsjan, Bulgarien, Georgien, Kasakhstan, Den Kirgisiske Republik, Moldova, Rumænien, Tadsjikistan, Tyrkiet, Ukraine og Usbekistan. Pakistan og Iran har ansøgt om medlemskab af TRACECA.

sikkerhed, vej- og jernbanetransport og infrastruktur. Målet er at styrke samarbejdet mellem EU og partnerlandene og endnu vigtigere mellem landene i regionen indbyrdes.

Kommissionen mener, at disse initiativer er et væsentligt skridt i retning af en bæredygtig udvikling og regional integration. Navnlig processen med at integrere nabolandene i EU's markeder og samfund kræver en kompatibel og indbyrdes forbundet infrastruktur og tilnærmede lovgivningsstrukturer. Den kræver også, at der fokuseres på et begrænset antal centrale transnationale forbindelser, som kan sikre, at de uundgåeligt sparsomme ressourcer får en mærkbart stimulerende indvirkning på handel og økonomisk vækst i såvel EU som nabolandene. En sådan politik er skitseret nedenfor (kap. 2).

### 1.3. Politikudviklingsproces

Kommissionen nedsatte i 2004<sup>6</sup> en gruppe af højtstående embedsmænd om *udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til også at omfatte nabolandene og naboregionerne* under ledelse af tidligere næstformand for Kommissionen, Loyola de Palacio, som har til opgave at bidrage til gennemførelsen af den europæiske naboskabspolitik på transportområdet og til at finde bedre metoder til at forbinde EU med dets naboer. Gruppens rapport<sup>7</sup> blev fremsendt til Kommissionen i december 2005. Der blev gennemført en offentlig høringsproces i løbet af hele gruppens arbejde for at tage hensyn til de berørte parter synspunkter og interesser. Størstedelen af de berørte parter var tilfredse med gruppens anbefalinger, men der blev givet udtryk for nogen bekymring med hensyn til inddragelsen af miljøaspekter og sociale aspekter<sup>8</sup>.

## 2. RETNINGSLINJER FOR TRANSPORT I EUROPA OG NABOREGIONERNE

Kommissionen mener efter at have undersøgt forslagene fra gruppen af højtstående embedsmænd og de reaktioner, der blev fremsat under de offentlige høringer, at gruppens arbejde udgør et godt grundlag for samarbejde mellem EU og nabolandene. Kommissionen anbefaler derfor Rådet og Europa-Parlamentet, at de noterer sig gruppens rapport og godkender forslaget om at revidere begrebet paneuropæiske korridorer/områder på følgende måder:

- Udvide de paneuropæiske korridorerers geografiske dækning for at tage fuldt ud hensyn til den reviderede politik for de transeuropæiske net, tiltrædelsesrammerne og målene for den europæiske naboskabspolitik
- Udvide de relevante principper og regler for det indre marked til nabolandene under hensyntagen til bæredygtighed ved at understrege den betydning, som andre foranstaltninger end infrastrukturforanstaltninger har, når det drejer sig om at fremme handels- og transportstrømmene langs de vigtigste akser

---

<sup>6</sup> Kommissionens afgørelse K(2004) 3618 af 29. september 2004.

<sup>7</sup> Jf. [http://europa.eu.int/comm/internal\\_market/en/finances/mobil/finanalysts/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/internal_market/en/finances/mobil/finanalysts/index_en.htm).

<sup>8</sup> De skriftlige og mundtlige bidrag til begge høringer kan downloades fra [http://ec.europa.eu/ten/transport/external\\_dimension/hlg/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm)

- Forbedre rammerne for koordinering og overvågning for at sikre et fuldstændigt engagement fra de berørte landes side, for at gøre det muligt at samle ressourcerne med henblik på en bæredygtig udvikling af infrastrukturen og for at muliggøre en udvidelse af Unionens politikker, herunder den sociale dimension.

## 2.1. Fem akser, der forbinder EU og dets naboer

Kommissionen mener, at begrebet paneuropæiske korridorer/områder skal ajourføres, så det afspejler den nye geopolitiske situation efter udvidelsen af EU, og så der skabes bedre forbindelser mellem de vigtigste akser i de transeuropæiske net og de vigtigste akser i nabolandene. Den foreslår derfor, at følgende fem transnationale akser, der ligger på linje med dem, som gruppen af højtstående embedsmænd foreslog (linjeføringen kan ses i bilag 1), vedtages:

- Motorveje til søs: for at forbinde Østersøen, Barentshavet, Atlanterhavet (herunder fjerntliggende regioner<sup>9</sup>), Middelhavet, Sortehavet og Det Kaspiske Hav samt de lande, der grænser op til havområderne, og med en udvidelse gennem Suezkanalen til Det Røde Hav.
- Den nordlige akse: for at forbinde den nordlige del af EU med Norge mod nord og med Belarus og Rusland mod øst. Der er også planlagt en forbindelse til Barentsregionen, som via Sverige og Finland forbinder Norge og Rusland.
- Den centrale akse: for at forbinde den centrale del af EU med Ukraine og Sortehavet og via en indre vandvejsforbindelse med Det Kaspiske Hav. Aksen omfatter også en direkte forbindelse fra Ukraine til den transsibiriske jernbane og en forbindelse fra den indre vandvej Don/Volga til Østersøen.
- Den sydøstlige akse: for at forbinde EU med Balkan og Tyrkiet og videre med det sydlige Kaukasus og Det Kaspiske Hav samt med Mellemøsten helt til Egypten og Det Røde Hav.
- Den sydvestlige akse: for at forbinde den sydvestlige del af EU med Schweiz og Marokko, herunder den transmaghrebinske forbindelse mellem Marokko, Algeriet og Tunesien og en forlængelse af denne til Egypten.

Ifølge de analyser, som gruppen af højtstående embedsmænd har foretaget, bidrager disse fem akser mest til fremme af internationale udvekslinger, international handel og trafik. De omfatter også nogle forgreninger i regioner, hvor trafikmængden er relativt lav på grund af de aktuelle politiske problemer, og sigter således mod at forbedre det regionale samarbejde og integrationen på længere sigt. Kommissionen understreger i denne forbindelse, at åbne og sikre grænser mellem EU og nabolandene og mellem nabolandene indbyrdes er af grundlæggende betydning for fremme af handel og styrkelse af det regionale samarbejde.

Kommissionen foreslår, at man i denne fase kun ser på forbindelserne mellem EU og dets nabolande og ikke forbindelserne fra nabolandene til tredjelande (jf. dog kap. 2.1.2). Den understreger ligeledes, at disse fem akser ikke ændrer de prioriteter, der er fastsat for de transeuropæiske transportnet i EU (jf. kap. 1.2.1).

---

<sup>9</sup> De kanariske Øer, Azorerne, Madeira.

### 2.1.1. *Integration af de paneuropæiske korridorer/områder*

Kommissionen foreslår i overensstemmelse med de synspunkter, som formændene for de paneuropæiske korridorer har gjort gældende, at de paneuropæiske korridorer integreres fuldt ud i de nye strukturer, og at man bygger på deres ekspertise. Mens de paneuropæiske korridorer I, IV, V, VI og VII nu ligger i EU og dermed udgør en del af et prioriteret projekt for de transeuropæiske transportnet, er de resterende korridorer omfattet af de foreslåede fem akser på følgende måde:

- De fire paneuropæiske områder (Barentshavet, Sortehavet, Det Ioniske Hav og Middelhavet) indgår i motorvejene til søs, for så vidt angår de maritime forbindelser.
- Den nordlige akse omfatter den paneuropæiske korridor II og den nordlige del af den paneuropæiske korridor IX. Den omfatter ligeledes en landforbindelse til det paneuropæiske område omkring Barentshavet, som via Sverige og Finland forbinder Norge og Rusland.
- Den centrale akse omfatter den paneuropæiske korridor III og en gren af de paneuropæiske korridorer V og IX.
- Den sydøstlige akse samler og udvider de paneuropæiske korridorer IV og X og omfatter de paneuropæiske korridorer VII og VIII samt en gren af den paneuropæiske korridor V. Aksens udvidelse yderligere til Mellemøsten og løber sammen med TRACECA i Tyrkiet, Armenien, Aserbajdsjan og Georgien.
- Den sydvestlige akse omfatter en landforbindelse i det paneuropæiske Middelhavsområde.

### 2.1.2. *Samarbejde med andre organisationer*

Kommissionen mener, at det er vigtigt, at udviklingen af de fem akser samordnes nøje med organisationer, der udvikler internationale transportkorridorer i andre regioner. Disse omfatter navnlig TRACECA-korridoren, de transafrikanske net<sup>10</sup> samt net, der forbinder Europa med Asien, og som udvikles af FN's Økonomiske Kommission for Europa, FN's Økonomiske og Sociale Kommission for Asien og Stillehavsområdet og Den Europæiske Transportministerkonference.

---

<sup>10</sup> Disse udvikles inden for rammerne af Den Afrikanske Union og EU's og Afrikas infrastrukturpartnerskab

## 2.2. Infrastrukturprojekter

Gruppen af højtstående embedsmænd fremsatte forslag til en række infrastrukturprojekter, som den inddelte i to kategorier afhængigt af det udviklingstrin, de befandt sig på. Under de offentlige høringer blev der givet udtryk for bekymring for, at nogle af de transnationale akser kunne have en negativ indvirkning på det omgivende miljø og navnlig på biodiversiteten. Kommissionen foreslår derfor, at projektlisterne betragtes som vejledende, og understreger ligeledes betydningen af, at der udvikles overordnede planer for akserne. Disse overordnede planer skal gøres til genstand for strategiske, økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvensvurderinger i overensstemmelse med bedste internationale praksis og, når det er relevant, med EU-lovgivningen<sup>11</sup>.

## 2.3. Horisontale foranstaltninger for at fremme interoperabilitet

Kommissionen foreslår, at de horisontale foranstaltninger, som gruppen af højtstående embedsmænd har foreslået, godkendes som grundlag for samarbejde med henblik på at gøre transport langs akserne hurtigere og mere effektiv. Disse foranstaltninger sigter mod gradvist at tilnærme nabolandenes lovgivning og politikker til den relevante *acquis communautaire*; de vedrører alle transportformer og omfatter bl.a.:

- Sikring af teknisk, juridisk og administrativ interoperabilitet med systemer i EU med hensyn til f.eks. jernbanenet, signalsystemer, ordninger for opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur.
- Gennemførelse af hurtigere procedurer ved grænseoverskridelse ved hurtigst muligt at gennemføre de relevante internationale konventioner, som allerede er vedtaget i EU, ved at indføre "one-stop"-kontorer via fælles faciliteter, forenkling og harmonisering af dokumentation i relation til handel og transport i overensstemmelse med EU's praksis.
- Indførelse af nye teknologier såsom trafikstyrings- og trafikinformationssystemer inden for alle transportformer (navnlig ERTMS<sup>12</sup> og SESAR<sup>13</sup>), herunder satellitnavigation (Galileo), som er effektive og forenelige med de systemer, der indføres på EU's område.
- Foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og arbejdsvilkårene inden for alle transportformer f.eks. gennem harmonisering af standarder og procedurer på det højeste niveau.
- Anvendelse af internationale konventioner, social og miljømæssig vurdering, offentlige indkøbsprocedurer osv. i overensstemmelse med EU's standarder, regler for donorstøtte og bedste internationale praksis.

---

<sup>11</sup> For praktisk vejledning om gennemførelsen af den socioøkonomiske vurdering og om den strategiske miljøvurdering jf. 6. rammeprograms projekt HEATCO, se på adressen <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> og BEACON på adressen <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

<sup>12</sup> ERTMS er European Rail Traffic Management System

<sup>13</sup> SESAR er det europæiske program for modernisering af flykontrollinfrastrukturen

### 2.3.1. Samarbejde på EU-plan om gennemførelse af horisontale foranstaltninger

Handlingsplaner inden for EU's samarbejdsrammer er et af de centrale instrumenter til gennemførelse af horisontale foranstaltninger. Disse handlingsplaner fastlægges i fællesskab med partnerlandene med følgende formål (jf. også kap. 1.2.3):

- For kandidatlandene og potentielle kandidatlande er målet en gradvis tilpasning til *acquis communautaire* inden for alle sektorer.
- I de lande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, identificerer bilaterale handlingsplaner og strategidokumenter prioriteter inden for brede områder, herunder transport og told, samt inden for tværgående områder såsom miljø og sociale spørgsmål.
- Multilateralt samarbejde, navnlig i forbindelse med gennemførelsen af TRACECA-strategien frem til 2015 og Baku-processen samt planerne om en regional transporthandlingsplan for Middelhavsområdet, supplerer de bilaterale handlingsplaner.
- Grænseoverskridende samarbejde mellem naboregioner i EU og nabolandene vil komme til at spille en stadig større rolle og omfatter foranstaltninger for at forbedre transporten og udvide samarbejdet på det retlige og det administrative område.

EU's samarbejdsrammer omfatter allerede de fleste af de horisontale foranstaltninger, men Kommissionen mener, at der er behov for at se på dem sammen med infrastrukturudviklingen langs de vigtigste transnationale akser. Dette skal sikre, at de vigtigste flaskehalse langs en akse tages op på en samordnet og hensigtsmæssig måde, og at de forskellige procedurer og standarder er kompatible langs hele den akse, der anvendes til international transport til og fra Unionen.

## 3. GENNEMFØRELSE AF POLITISKE RETNINGSLINJER

### 3.1. Multilateral struktur for koordinering og overvågning

De stadig større udfordringer, som EU står over for, gør det endnu vigtigere at forbedre effektiviteten af og sammenhængen i dets eksterne politikker, ligesom der bør gennemføres en bedre strategisk planlægning, skabes større overensstemmelse mellem de forskellige eksterne, politiske instrumenter og etableres et bedre samarbejde mellem EU's institutioner, medlemsstaterne, nabolandene og andre relevante aktører. Dette samarbejde bør:

- Bringe landene sammen i en multilateral kontekst, samtidig med at der skabes muligheder for et effektivt regionalt samarbejde.
- Fremme nettens interoperabilitet mellem EU og nabolandene og yderligere tilnærme nabolandenes lovgivning og politikker til EU's standarder med henblik på at sikre en fortsat økonomisk og social udvikling og miljømæssig bæredygtighed.
- Tage udviklingsbehovene i forbindelse med infrastrukturprojekter af gensidig interesse op og tiltrække direkte investeringer til disse projekter.

- Overvåge fjernelsen af flaskehalse, der ikke er infrastrukturrelaterede, og gennemførelsen af horisontale foranstaltninger langs akserne.
- Sikre og fremme en bæredygtig udvikling ved at tage hensyn til de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser af infrastrukturplanerne og -projekterne og af de horisontale foranstaltninger.

### **3.2. Finansiering af foranstaltningerne**

Det er en forudsætning for gennemførelsen af denne ambitiøse plan, at alle relevante finansieringskilder, såvel offentlige og private som nationale og internationale, samles. De offentlige budgetter vil fortsat spille en vigtig rolle, men de internationale finansieringsinstitutioner såsom Den Europæiske Investeringsbank (EIB), Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling (EBRD) og Verdensbanken spiller en afgørende rolle i finansieringen af en afbalanceret udvikling af de største transnationale akser og af det generelle transportsystem.

Kommissionen foreslår, at der bygges videre på det vellykkede samarbejde med de internationale finansieringsinstitutioner i infrastrukturstyringsgruppen på det vestlige Balkan (jf. kap. 1.2.3), og at konceptet udvides til andre regioner. EU's medlemsstater og andre donorer bør inddrages i et sådant samarbejde, når det er relevant.

Fra og med 2007 vil det europæiske naboskabs- og partnerskabsinstrument (ENPI) yde finansiel støtte til nabolandene. Dette vil indebære støtte til finansielle institutioner, der yder lån i de prioriterede sektorer, via en foreslået "Naboskabsinvesteringsfacilitet" samt støtte til gennemførelse af horisontale foranstaltninger. Derudover vil bistanden fra EU kunne hjælpe landene til at forberede sig på investeringerne ved at støtte undersøgelser af udformningen af overordnede planer, projekters gennemførlighed og af offentlig-private partnerskaber.

Derudover indebærer Kommissionens forslag til EIB's nye lånemandater over for tredjelande 2007-13 en betydelig forhøjelse af lånelofterne for nabolandene. Kommissionen, EIB og EBRD har underskrevet et særligt aftalememorandum for at fremme samarbejdet i Østeuropa og det sydlige Kaukasus, i Rusland og i Centralasien.

Førtiltrædelsesinstrumentet vil yde finansiel bistand til kandidatlandene og de potentielle kandidatlande (jf. kap. 1.1). Støttemulighederne varierer afhængigt af landets status. Kandidatlandene vil få tilbudt alle mulighederne for førtiltrædelsesbistand, herunder støtte til opfyldelse af tiltrædelseskriterierne og forberedelse til samhørighedspolitikken, herunder investeringer i infrastruktur, mens de potentielle kandidatlande vil kunne drage fordel af en mere begrænset række foranstaltninger.

### **3.3. Institutionelle rammer**

På grundlag af analysen i de foregående kapitler og den stærke støtte, den har fået fra de forskellige aktører via den offentlige høring, er Kommissionen af den opfattelse, at en stærk, bindende koordineringsramme er af afgørende betydning. Dette vil sikre et fælles ejerskab og en stærk forpligtelse i de berørte lande til at gennemføre de nødvendige foranstaltninger på en rettidig og synkroniseret måde langs akserne.

En mulig koordineringsramme kunne være fastsættelsen af en omkostningseffektiv institutionel ramme, som kan støtte oprettelsen og overvågningen af akserne. Dette kunne medføre oprettelsen af en trelagsstruktur bestående af:

- Regionale styringsgrupper, der kan følge oprettelsen af de aftalte akser og foranstaltninger på det tekniske plan. De regionale styringsgrupper vil også kunne tilrettelægge donorkonferencer for de enkelte akser og inddrage arbejdsmarkedets parter og andre aktører, hvor det er relevant. Alle de regionale styringsgrupper bør træde sammen regelmæssigt f.eks. en gang om året for at sikre en sammenhængende gennemførelse af de aftalte foranstaltninger og for at aftale fælles metoder til evaluering og overvågning på det strategiske plan og på projektplan.
- Ministermøder, hvor der træffes strategiske beslutninger om koordineringsrammerne og om de transnationale akser, infrastrukturprojekter og horisontale foranstaltninger og den fremtidige udvikling af disse baseret på en fælles anbefaling til de regionale styringsgrupper.
- Et sekretariat, som kan yde administrativ og teknisk støtte. Bæredygtig, tilstrækkelig og langsigtet finansiering af sekretariatet bør sikres via bidrag fra de lande, der berøres af akserne, for at styrke deres engagement og følelse af ejerskab.

For at sikre omkostningseffektiviteten og for at undgå unødvendigt dobbeltarbejde, bør de eksisterende regionale styringsgrupper og sekretariater udføre ovennævnte funktioner, når de findes (jf. kap. 1.2.3):

#### **3.4. Fremgangsmåde i flere faser**

For at fremskynde den overordnede proces og for at sikre, at samarbejdsstrukturens format og indhold lever op til de berørte parter behov og forventninger, vil Kommissionen gennemføre politikken i to faser:

1. I den første fase lanceres der sonderende drøftelser med alle nabolandene. Disse drøftelser sigter mod at vurdere landenes engagement og interesse for at styrke de multilaterale koordineringsrammer, hvor sådanne findes, eller mod at fastlægge sådanne rammer, hvor de ikke findes i dag. I denne fase vil man også forsøge at finde frem til eventuelle midlertidige løsninger, så udviklingen af akserne ikke går i stå.
2. I den anden fase vil Kommissionen i forlængelse af resultaterne af de sonderende drøftelser fremsætte anbefalinger og/eller forslag til gennemførelse af politikken og koordineringsrammen.

## Bilag 1 - De fem transnationale aksers linjeføring

