



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.7.2011
KOM(2011) 415 endelig

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

EU og dets naboregioner: En ny strategi for transportsamarbejde

1. INDLEDNING

Mål

Transport bidrager i stort omfang til Europas velstand. Den gør det muligt at distribuere varer effektivt og giver borgerne mulighed for at rejse frit. EU er en vigtig politisk og økonomisk partner for lande i naboregionerne. Et styrket samarbejde i transportsektoren kan gøre en forskel med hensyn til at hjælpe vores naboer med at blive økonomisk stærkere og politisk mere stabile. Borgere og virksomheder i EU og i naboregionerne har direkte fordel af et forbedret transportsamarbejde, som tager sigte på at reducere den tid og de ressourcer, der bruges på transport af varer og passagerer. En tættere markedsintegration kan desuden bidrage til at åbne nye markedsmuligheder for virksomheder i såvel EU som naboregionerne.

I denne meddelelse præsenteres et nyt transportpolitisk samarbejde med EU's naboregioner baseret på Kommissionens meddelelse fra 2007¹, hvor der blev sat fokus på aspekter vedrørende infrastrukturen. Meddelelsen dækker både den europæiske naboskabspolitik (ENP)² og udvidelseslandene³ med særlig vægt på ENP-landene. Det omfattende transportsamarbejde, der allerede er opnået med udvidelseslandene, kan være en model for en forbedring af transportforbindelserne med andre naboregioner.⁴

Kommissionen har for nylig revideret ENP, den fælles politiske ramme for EU's relationer med sine nabopartnerlande⁵, og foreslået **en ny tilgang til nabolande i forandring**. I overensstemmelse med denne tilgang vil transportsamarbejdet blive skræddersyet til hver underregions behov. EU vil anvende et højere differentieringsniveau i transportsektoren afhængig af det enkelte lands ambition og beredvillighed til at blive tættere integreret med EU. EU-støtten, i form af enten finansiering til infrastrukturforbindelser eller i form af større markedsadgang, vil være betinget af, at der sker fremskridt i nabolandene.

Politisk baggrund

Med **Lissabontraktatens** ikrafttræden har EU forpligtet sig til at udvikle særlige forbindelser med sine nabolande (artikel 8 i TEU). Det fastsattes også i traktaten, at Unionen kan beslutte at samarbejde med tredjelande for at fremme projekter af gensidig interesse og sikre nettens interoperabilitet (artikel 171, stk. 3, i TEUF).

I **Europa 2020-strategien** lægges der vægt på at udnytte eksterne aspekter af vores interne politikker til at fremme EU's økonomiske vækst. Dette gælder især for transportpolitikken, idet effektive grænsepassager, kortere og hurtigere forbindelser og liberalisering af markederne letter strømmen af varer og mennesker hen over EU's grænser.

I marts 2011 vedtog Kommissionen en **køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem**⁶ med det formål at

¹ Udvidelse af de vigtigste transeuropæiske transportakser til nabolandene, KOM(2007) 32 af 31.1.2007.

² ENP Øst: Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Georgien, Moldova, Ukraine; ENP Syd: Algeriet, Egypten, Israel, Jordan, Libanon, Libyen, Marokko, det besatte palæstinensiske område, Syrien, Tunesien.

³ Kandidatlande: Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Montenegro, Tyrkiet. Potentielle kandidater: Albanien, Bosnien og Hercegovina, Serbien, Kosovo (under UNSCR 1244/99).

⁴ Island, Norge, Rusland og Schweiz er ikke omfattet af denne meddelelse.

⁵ KOM(2011) 303 af 25.5.2011.

⁶ Køreplan for et fælles europæisk transportområde, KOM(2011) 144 af 28.3.2011.

øge mobiliteten og sætte gang i vækst og beskæftigelse. I denne køreplan foreslog Kommissionen, at EU's transport- og infrastrukturpolitik udvides til at omfatte vores nærmeste naboer, og at tredjelandes markeder åbnes for transporttjenester.

Kommissionen er i øjeblikket ved at **gennemgå TEN-T-politikken**. Denne politik tager også sigte på en bedre forbindelse mellem TEN og infrastrukturnettene i nabolandene.

EU har desuden indført **makroregionale strategier**, såsom EU's strategi for Donauområdet⁷, som tilstræber at forbedre mobiliteten mellem regionerne og omfatter nogle af landene i naboregionerne.

2. TÆTTERE MARKEDSINTEGRATION MED HENBLIK PÅ HURTIGERE OG BILLIGERE FORBINDELSER

En tættere integration mellem transportmarkederne i EU og i udvidelses- og ENP-landene kan **gøre transportforbindelserne hurtigere, billigere og mere effektive**, hvilket er til fordel for såvel borgere som virksomheder. Udsigterne for en tættere markedsintegration afhænger af nabolandenes evne og vilje til at gå over til standarder, der svarer til dem, der anvendes i EU på sådanne områder som sikkerhed, beskyttelse, miljøbeskyttelse og arbejdstagernes sundhed og sikkerhed. I denne meddelelse beskrives kort- og langsigtede foranstaltninger inden for alle transportformer – landeveje, jernbane, luftfart, søfart og sejlads på indre vandveje – med det formål at forbinde transportsystemerne i EU og dets nabolande.

Arbejdet med en tættere integration af transportmarkedet er indledt som led i de igangværende forhandlinger om associeringsaftalerne med de østlige partnerskabslande.⁸ Formålet med disse aftaler er at etablere et frihandelsområde med EU. I EU's sydlige naboskab er målet på længere sigt at færdiggøre Euro-Middelhavs-frihandelsområdet. Som led i udvidelsesstrategien og i forbindelse med tiltrædelsesforhandlingerne hjælper EU udvidelseslandene med deres tilpasning til den gældende EU-ret for at skabe passende betingelser for integration af transportmarkedet. I udkastet til transportfællesskabstraktat med det vestlige Balkan planlægges der f.eks. en progressiv markedsintegration på grundlag af gældende EU-ret inden for sikkerhed, beskyttelse, miljø og sociale anliggender.

2.1. Luftfart

I luftfartsektoren fremmes den tættere integration med EU's naboer gennem målsætningen om at skabe et bredere **europæisk fælles luftfartsområde** (ECAA) omfattende 1 mia. mennesker i EU og alle nabolande ved EU's sydlige og østlige grænser⁹. Eftersom de fleste af ENP-landene ligger på den anden side af havet i forhold til EU eller inden for en betydelig afstand fra EU's hovedstæder, spiller flyrejser en central rolle inden for passagertransport. Den årlige vækst i antallet af flypassagerer mellem EU og de sydlige nabolande har i gennemsnit ligget på 6,7 % og 11,6 % mellem EU og de østlige nabolande i perioden 2004-2009. Mod syd er Marokko allerede en del af det europæiske fælles luftfartsområde og har oplevet en gennemsnitlig årlig vækst på 14,6 % i transporten af flypassagerer til og fra EU. Mod øst blev

⁷ Strategiens målsætninger omfatter en forbedring af forbindelserne mellem otte medlemsstater og seks nabolande (Bosnien og Hercegovina, Kroatien, Moldova, Montenegro, Serbien, Ukraine), KOM(2010) 715 af 8.12.2010.

⁸ Der foregår ingen forhandlinger med Belarus. Det østlige partnerskab blev lanceret i 2009 for at udbygge EU's relationer med Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Georgien, Moldova og Ukraine.

⁹ Køreplan for et fælles europæisk transportområde.

de fleste passagerer transporteret mellem Ukraine og EU (2,7 mio. ud af 3,5 mio. passagerer i 2009).¹⁰

ECAA-politikken er udformet, så den giver mulighed for en gradvis åbning af markedet mellem EU og dets naboer i tilknytning til en lovgivningsmæssig konvergens gennem gradvis gennemførelse af EU-reglerne, hvorved der åbner sig nye muligheder for flyselskaberne og større valgmuligheder for forbrugerne. Processen med åbning af markedet og lovgivningsmæssig konvergens foregår parallelt for at fremme fair konkurrence og EU's standarder inden for sikkerhed, beskyttelse, miljø og andre områder. ECAA gennemføres gennem **omfattende luftrafikaftaler**, som fremmer de overordnede økonomiske, handelsmæssige og turistmæssige relationer.

Forhandlingerne om en omfattende luftrafikaftale kan begynde, så snart nabolandet har vist forståelse for betingelserne og afgivet et klart tilsagn om at påtage sig de forpligtelser, der er forbundet med at tilslutte sig ECAA.

EU har indgået sådanne aftaler med det vestlige Balkan, Georgien, Jordan og Marokko. Lignende aftaler forhandles i øjeblikket med Israel, Libanon og Ukraine, og der forventes forhandlinger med Tunesien i nærmeste fremtid. Kommissionen har desuden et mandat til at forhandle en lignende aftale med Algeriet. Kommissionen har foreslået et mandat til at forhandle med Moldova og har til hensigt at gøre det samme for så vidt angår Aserbajdsjan. Afhængigt af de resterende nabolandes interesse og beredvillighed vil Kommissionen foreslå, at der forhandles lignende aftaler.

De aftaler, der er indgået med ENP-landene, er bilaterale, mens aftalen med Vestbalkan er multilateral. Denne multilaterale aftale går videre end de bilaterale, f.eks. ved at domme afsagt af EU-Domstolen, som er relevante for luftfart, finder direkte anvendelse i disse lande.

Med henblik på at øge den regionale integration er det næste skridt at udarbejde en multilateral aftale for ENP Syd og en anden for ENP Øst. I sidste instans er målet på lang sigt at integrere alle regioner og EU i en enkelt ECAA.

Det fælles europæiske luftrum, som i øjeblikket er under opbygning, vil også blive udvidet til at omfatte EU's naboer. Anerkendelse af EU-retten og princippet om EU-udpegning er en mindsteforudsætning herfor. Det fælles europæiske luftrum vil forbedre sikkerheden og reducere forsinkelser, omkostninger og emissioner. Som led i den gradvise tilgang til etablering af et fælles europæisk luftrum forsøger EU's nabolande at danne eller tilslutte sig funktionelle luftrumsblokke (FAB) sammen med EU-medlemsstater. Senest i december 2012 bør medlemsstaterne have etableret ni funktionelle luftrumsblokke, hvorved de kollektivt udformer og rationaliserer deres luftrum og flyruter for bedre at kunne opfylde luftrafikens behov.

I det vestlige Balkan er Bosnien og Hercegovina og Kroatien en del af initiativet FAB Central Europe (FABCE). Hvad angår de andre berørte lande har Albanien, Egypten og Tunesien status som associeret partner, og Jordan og Libanon er observatørstater i forbindelse med initiativet BLUE MED FAB. Andre nabolande forventes at slutte sig til lignende funktionelle luftrumsblokke for at færdiggøre det fælles europæiske luftrum.

¹⁰ Eurostat.

Flere nabolande er allerede kontraherende parter i **Den europæiske Organisation for Luftfartens Sikkerhed** (Eurocontrol).¹¹ De deltager i arbejdet i Eurocontrol og drager således fordel af organisationens tjenester. Ikke-medlemmer kan udnytte en række af Eurocontrols tjenester på grundlag af anmodninger og aftaler med organisationen.¹² Samarbejdet med EU's naboer tager sigte på at fastlægge holdninger i Eurocontrol i overensstemmelse med dem, der er udarbejdet af EU.

Flere ENP-lande har allerede fordel af forskningsprogrammet **SESAR (Single European Sky Air Traffic Management)**, som tilstræber at modernisere lufttrafikkontrolinfrastrukturen i Europa. EU kan desuden stille hjælp til rådighed til andre ENP-lande, der søger at modernisere deres lufttrafikstyringssystemer.

En forbedring af effektiviteten af **lufttransportsikkerheden** i naboregionerne er af afgørende betydning for EU. De internationale standarder inden for luftfartsikkerhed, som er fastlagt af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), bør gennemføres fuldt ud.¹³ EU samarbejder allerede med nabolandene om at sætte dem bedre i stand til at opfylde disse internationale forpligtelser. EU kan bistå med at opnå overensstemmelse med reglerne gennem deling af informationer om udvikling af nationale programmer for sikkerheden inden for civil luftfart og deling af bedste praksis med hensyn til implementering og kvalitetskontrol af luftfartsikkerhedsforanstaltninger. Lovgivningsmæssig konvergens i regionen, ud over de internationale standarder, kan fremmes ved at forbedre kendskabet til og implementeringen af luftfartsikkerhedsbestemmelserne under Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) og de principper, der er fastlagt i EU's primære lovgivning.

Sikring af et højt niveau inden for **luftfartsikkerhed** er højt prioriteret i forbindelse med EU's transportpolitik. Nabolande, der har undertegnet omfattende aftaler om luftfartstjenester med EU kan også deltage i arbejdet i Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur (EASA). Desuden kan enhver europæisk signatarstat i ICAO deltage i EASA's arbejde på grundlag af en specifik aftale, som indebærer, at den indfører og implementerer EU's luftfartsikkerhedsregler¹⁴.

Kommissionen og EASA har for nylig foreslået, at der oprettes en celle inden for EASA, som skal samarbejde med en række sydlige naboskabslande (Israel, Jordan, Libanon, Marokko og Tunesien). Herved forsøges det at harmonisere luftfartsikkerhedsstandarder og -procedurer mellem EU og disse lande. Der vil blive truffet foranstaltninger til et lignende samarbejde med henblik på at øge luftfartsikkerheden i de østlige ENP-lande.

Foreslåede aktioner

På kort sigt (indtil 2013)

- Afslutte igangværende forhandlinger om omfattende aftaler om luftfartstjenester og udvide forhandlingerne om sådanne aftaler til at omfatte andre interesserede nabolande, når disse er klar
- Fortsætte bistanden til nabolandene med henblik på at modernisere deres lufttrafikstyringssystemer (SESAR) og gøre dem tilgængelige for andre interesserede

¹¹ Albanien, Armenien, Bosnien og Hercegovina, Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Moldova, Montenegro, Tyrkiet, Serbien, Ukraine.

¹² Dvs. initiativerne vedrørende Central Route Charges Office (CRCO), Central Flow Management Unit (CFMU) og European Air Traffic Management Database (EAD).

¹³ Bilag 17 om sikkerhed i Chicagokonventionen.

¹⁴ Forordning 216/2008, artikel 66.

lande

- Tilvejebringe oplysninger, vejledning og teknisk bistand til nabolande med henblik på tilslutning til en af Europas funktionelle luftrumsblokke (FAB)
- Bistand til nabolande med henblik på at opnå overensstemmelse med internationale og europæiske luftfartsikkerhedsstandarder
- Samarbejde med EU's naboer med det formål at fastlægge holdninger i Eurocontrol på linje med dem, der er udarbejdet af EU
- Bistå nabolandene med at nå EU's niveau og internationale niveauer inden for luftfartsikkerhed

På længere sigt

- Konsolidere luftfartsaftalerne med henholdsvis de østlige ENP-lande og de sydlige ENP-lande med henblik på at færdiggøre ECAA
- Udvide luftfartsikkerhedssamarbejdet under EASA til at omfatte de østlige ENP-lande og de resterende sydlige ENP-lande
- Fuld integration af nabolandene i det fælles europæiske luftrum

2.2. Søfart og sejlads på indre vandveje

Udtrykt i tonnage foregår 90 % af godstransporterne mellem EU og resten af verden til søs. Visionerne om søtransport drejer sig om skibsfart af høj kvalitet, der er konkurrencedygtig og udviser gode miljø- og sikkerhedsmæssige resultater. Dette er en fælles interesse for EU og dets nabolande, som er fælles om regionale have.

Hvad angår det vestlige Balkan indeholder udkastet til transportfællesskabstraktat bestemmelser om samarbejde, som skal sikre konvergens i retning mod EU's maritime standarder og politikker. EU vil fortsat fremme **liberalisering** af søtransporttjenester for at skabe ensartede vilkår i forhold til nabolandene. Dette gælder især for de igangværende bestræbelser på at skabe et frihandelsområde omkring Middelhavet, herunder friheden til at levere søtransporttjenester.

EU arbejder for at fremme sine egne og internationale krav med hensyn til **maritim sikkerhed, beskyttelse og miljøbeskyttelse**. For at sikre ensartede vilkår i de have, der grænser op til EU, er det vigtigt, at EU's nabolande ratificerer og korrekt gennemfører internationale konventioner vedrørende sikkerhed og beskyttelse til søs samt sociale og miljømæssige betingelser og tilpasser sig EU's standarder. Kommissionen yder teknisk bistand med henblik herpå. EU tilstræber desuden et aktivt samarbejde med nabolande under Den Internationale Søfartsorganisation IMO's auspicer.

Lavere krav angående sikkerhed og beskyttelse samt miljø- og socialregler, skattedumping og diskriminerende praksis med hensyn til afgifter for at benytte forbindelserne til baglandet i nabolandene kan forvride konkurrencen. Formålet med et samarbejde med nabolandene er at undgå denne potentielle forvridding ved at fastsætte ensartede regler. Virksomhederne i EU har direkte fordel af denne tilgang.

For at forbedre **den maritime sikkerhed og beskyttelse** samt miljøbeskyttelsen vil EU fortsat yde teknisk bistand til naboerne under de regionale projekter SAFEMED i syd og SASEPOL i øst. EU drøfter desuden et forslag fra Kommissionen om at udvide Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed EMSAS' mandat til at omfatte ydelse af teknisk bistand til ENP-lande.

For yderligere at forbedre sikkerheden til søs og reaktionen over for begivenheder til søs vil Kommissionen fremme nabolandenes deltagelse i det EMSA-styrede trafikovervågningssystem SafeSeaNet og disse landes erhvervelse af den maritime overvågningsinfrastruktur, der er nødvendig for at kunne deltage. For bedre at kunne reagere på ulovlige udledninger fra skibe og identificere forurenerne i farvandene vil Kommissionen endvidere fremme nabolandenes deltagelse i satellittjenesten CleanSeaNet, der drives af EMSA. CleanSeaNet giver allerede alle EU's kystmedlemsstater og kandidatlande samt Island og Norge en næsten realtidstjeneste vedrørende olieudslip på havet gennem analyse af satellitbilleder.

Som helhed lever EU's nabolande ikke op til forventningerne i deres rolle som **flagstater**. I henhold til Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol, som er det vigtigste indeks for flagstaternes resultater, er Aserbajdsjan, Algeriet, Tunesien og Marokko på den grå liste og Ukraine, Georgien, Moldova, Albanien, Libanon, Libyen, Syrien og Egypten på den sorte liste.

For at forbedre deres overholdelse af flagstatsforpligtelserne opfordres de sortlistede nabolande til at overveje fordelene ved at anmode om IMO-medlemsstaternes revisionsordning. IMO-revisionen er i øjeblikket frivillig, men vil blive obligatorisk fra 2014. EU vil fortsætte sin bistand til naboerne med henblik på at forbedre deres flagstatsresultater.

Det **europæiske søtransportområde** uden barrierer vil på længere sigt blive udviklet til et "**Blue Belt**" med fri bevægelighed til søs i og omkring Europa. Formålet er at forenkle formaliteterne for skibe, der rejser mellem EU-havne. Dette indebærer, at der skal indføres elektroniske systemer for dataudveksling mellem skib og kyst. I overensstemmelse med "Blue Belt"-princippet tager samarbejdet med nabolandene sigte på at forenkle de administrative procedurer for **nærskibsfarten**, etablere et administrativt enstrengt system for havneformaliteter og sikre interoperabilitet mellem informationssystemerne.

Søfarende i de nabolande, der opfylder de gældende internationale standarder (den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold), må arbejde på EU-skibe. Efter anmodning fra EU-medlemsstaterne og med støtte fra EMSA vurderer Kommissionen certificeringsprocedurer for søfarende og uddannelsessteder i nabolandene. EU har anerkendt de fleste af nabolandene.¹⁵ Kommissionen vil fortsat yde teknisk bistand til nabolandene til forbedring af uddannelsen af søfarende.

Som et bidrag til en mere strategisk tilgang til maritime anliggender i samarbejdet på tværs af alle sektorer, herunder transport i Middelhavsområdet, har Kommissionen sammen med IMO og EIB iværksat et projekt, der skal identificere pilotaktioner til forbedring af samarbejdet mellem maritime aktører med hensyn til søfartssikkerhed og -overvågning, sociale aspekter og uddannelse samt investeringer i søfartsinfrastruktur.

¹⁵ EU har allerede anerkendt Algeriet, Kroatien, Iran, Israel, Tunesien, Tyrkiet og Ukraine. En række andre lande er ved at blive vurderet, herunder Aserbajdsjan, Egypten, Jordan og Marokko. Anerkendelsen af Georgien blev trukket tilbage i 2010.

Formålet EU's politik for **sejlads på de indre vandveje** er at opnå en effektiv og bæredygtig transport ad indre vandveje. Det er vigtigt, at EU's nabolande anvender de relevante internationale konventioner til at sikre ækvivalens med EU's niveau for sikkerhed i forbindelse med sejlads ad indre vandveje samt med miljømæssige og sociale vilkår. Kommissionen vil hjælpe nabolandene med at nå disse mål.

For at fremme sikkerhed, effektivitet og dataudveksling vil Kommissionen samarbejde med de relevante nabolande i forbindelse med **flodinformationstjenesterne**.

Hvad angår sejlads på Donau foreslås der i **EU's strategi for Donauområdet** aktioner med henblik på fuldt ud at udnytte markedspotentialet for sejlads ad indre vandveje i regionen, som omfatter fem nabolande, nemlig Bosnien og Hercegovina, Kroatien, Moldova, Serbien og Ukraine. Kommissionen støtter moderniseringen af Donaukommissionen som led i den reviderede Beogradkonvention. Teksten til denne konvention, hvor Kommissionen har forhandlet EU's tiltræden, er blevet vedtaget, men endnu ikke underskrevet. Kommissionen opfordrer de to signatarstater til at løse uenigheden.

Foreslåede aktioner

På kort sigt (indtil 2013)

- Hjælpe nabolandene med at forbedre deres flagstatsresultater og opfylde sikkerheds- og beskyttelsesmæssige samt sociale standarder
- Udvide EMSA's mandat for at kunne yde teknisk bistand til nabolandene
- Fremme nabolandenes deltagelse i SafeSeaNet og CleanSeaNet
- Samarbejde med nabolandene med henblik på at forenkle procedurerne for nærskibsfarten i overensstemmelse med det europæiske søtransportområde og "Blue Belt"-princippet
- Hjælpe nabolandene med at nå EU's standarder og internationale standarder inden for sejlads på indre vandveje
- Deltage aktivt med henblik på at gen lancere moderniseringsprocessen for Donaukommissionen

På længere sigt

- Fremme en tættere integration af nabolandene i "Blue Belt" med fri bevægelighed til søs i og omkring Europa

2.3. Vejtransport

Vejtransport spiller en central rolle i handelsstrømmene med de nabolande, med hvilke EU deler en landgrænse. Besværlige administrative procedurer ved **grænsepassage** er imidlertid fortsat en hindring for den effektive strøm af varer mellem EU og naboerne i øst. I gennemsnit spildes 40 % af den samlede transporttid¹⁶ ved grænserne som følge af forskelle i de administrative procedurer. En lempelse af procedurerne for grænsepassage er derfor af afgørende betydning, når det drejer sig om at stimulere samhandelen ved at reducere tid og omkostninger.

¹⁶ Vurdering foretaget af den internationale vognmandsorganisation.

Kommissionen har planlagt strategiske rammer for **toldsamarbejdet** med Belarus, Moldova og Ukraine for at sikre en lempelse af samhandelen, kombineret med beskyttelse af borgerne ved EU's østlige grænse, gennem et sæt af prioriterede aktioner. Disse omfatter sikre og problemfri ruter, risikostyring og bekæmpelse af svig samt støtte til moderniseringen af toldinfrastrukturer og –procedurer.

Det lave niveau for **trafiksikkerhed** i nabolandene er et emne af direkte betydning for EU. En forbedring af trafiksikkerheden gennem uddannelse, deling af bedste praksis, bevidstgørelse og fremme af en mere sikker vejinfrastruktur, herunder sikker parkering, er højt prioriteret i EU's samarbejde med naboregionerne. Kommissionen vil undersøge muligheden for at udvide de fælles EU-dækkende intelligente transportsystemtjenester (f.eks. eCall¹⁷) til nabolandene. Dødeligheden som følge af trafikskader er betydelig højere i de fleste østlige partnerskabslande (21,5 pr. 100 000 personer i Ukraine, 16,8 i Georgien, 15,1 i Moldova) end gennemsnittet i Europa (6,1 pr. 100 000 personer).¹⁸ Det samme gælder for de sydlige ENP-lande.

For at sikre ensartede regler på det globale bilmarked er det vigtigt, at nabolandene ratificerer og anvender EU's standarder og internationale standarder for **køretøjsikkerhed** og **miljøpræstationer**¹⁹. EU tilstræber et aktivt samarbejde herom med nabolandene inden for UNECE.

Vejtransportydelse er fortsat vigtige, når man skal sikre en effektiv grænseoverskridende forsyningskæde til fremstillingssektoren, især over kortere afstande. Til forskel fra luftfartssektoren, hvor EU og nabolandene er gået i retning af en åbning af markedet, er der kun taget små skridt til at liberalisere den gensidige adgang til landevejsmarkedet. De fleste EU-medlemsstater har bilaterale landevejstransportaftaler med nabotredjelande. Disse aftaler sikrer en gensidig markedsadgang baseret på kvoter. På multilateralt plan tildeles kvoterne også af International Transport Forum (tidligere ECMT), men disse tegner sig kun for 5 % af de samlede transaktioner.

Flere nabolande har givet udtryk for interesse i større **adgang til markedet for vejtransport** i EU. EU bør udnytte sin eksterne kompetence på dette område til at sikre en yderligere markedsintegration med disse lande og også til at tage hensyn til de relevante sikkerhedsmæssige, beskyttelsesmæssige, miljømæssige og sociale aspekter. Hovedformålet med et sådant initiativ vil være en gradvis fjernelse af kvantitative restriktioner til gengæld for gennemførelsen af standarder, der garanterer kvaliteten af vejtransportydelser mellem EU og nabolandene, hvilket ikke er indeholdt i de nuværende bilaterale ordninger. Udkastet til transportfællesskabstraktat med Vestbalkan indeholder en række fællesskabstilladelser, der giver lastbiler adgang til markedet for vejtransport.

For at sikre, at der findes ensartede standarder for landevejstransport i EU og nabolandene, er det vigtigt, at implementeringen af bestemmelserne om digitale fartskrivere i nabolandene er i overensstemmelse med kravene i FN-aftalen om køretids- og hviletidsregler i international

¹⁷ "e-Call tilbage på rette spor – en handlingsplan (Tredje meddelelse om e-sikkerhed)", KOM(2006) 723.

¹⁸ Data om ENP-lande fra Verdensbankens rapport Confronting "Death on Wheels" Making Roads Safe in Europe and Central Asia (No. 51667-ECA, November 2009), data om medlemsstaterne fra CARE European Road Accident Database.

¹⁹ Fastlagt af verdensforummet for harmonisering af regulativer for motorkøretøjer under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE).

landevejstransport (AETR²⁰). Alle kontraherende parter i AETR uden for EU (alle lande i det østlige partnerskab undtagen Georgien) var fra og med 2010 juridisk bundet til at indføre digitale fartskrivere i nyregistrerede køretøjer. EU har bistået de østlige ENP-lande med indførelsen af digitale fartskrivere. For at bringe AETR-bestemmelserne helt i overensstemmelse med EU's sociale regler i vejtransportsektoren har Kommissionen til hensigt at få et mandat, hvorved EU kan blive kontraherende part i AETR.

Passagertransport ad landevej bidrager til de europæiske borgeres mobilitet og til strømmen af turister. Et samarbejde med naboerne i landevejssektoren kan fremme passagertransport med bus ved at forenkle godkendelsen af busruter og harmonisere kvalitets- og sikkerhedsniveauet.

I den forbindelse bør anvendelsesområdet for Interbus-aftalen²¹ udvides til at omfatte ikke blot lejlighedsvis befordring af internationale passagerer med bus, men også regelmæssig befordring, og udvides til nabolande, der er interesserede i og parate til at tilslutte sig aftalen.

Foreslåede aktioner

På kort sigt (indtil 2013)

- Hjælpe de kontraherende parter i AETR med at udvikle digitale fartskrivere
- Hjælpe nabolandene med at udvikle og gennemføre aktioner, der øger vejsikkerheden
- Undersøge virkningen af en gradvis åbning af vejtransportmarkedet for udvalgte nabolande
- Styrke toldsamarbejdet med Belarus, Moldova og Ukraine for at lette grænsepassage
- Opnå et mandat, hvorved EU kan blive kontraherende part i AETR

På længere sigt

- Udvide anvendelsesområdet for Interbus-aftalen til at omfatte regelmæssig international personbefordring med bus og udvide den til også at omfatte ENP-lande

2.4. Jernbaner

De vigtigste godstransportstrømme mellem EU og nabolandene løber øst-vest. I det seneste årti har der været en stigning på 7 % i mængden af godstransport mellem EU og de nærmeste naboer i øst (Belarus, Moldova og Ukraine). I 2020 forventes der en vækst på op til 40 % i efterspørgslen efter godstransport i forhold til EU's østlige naboer.²²

I EU har markedet siden 2007 været fuldstændig åbent for godstransport og siden januar 2010 for international personbefordring. Åbningen af godstransportmarkedet har givet nye virksomheder mulighed for at komme ind på markedet, sænket priserne og i første omgang

²⁰ Overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport.

²¹ Aftale om lejlighedsvis international personbefordring med bus.

²² Rapport om "Situation and perspectives of the rail market", udarbejdet for Kommissionen i 2010.

øget mængden til trods for virkningerne af den økonomiske krise. Der kunne sættes yderligere skub i jernbanesektoren ved at styrke samarbejdet med EU's nabolande om jernbanetransport.

Godstransport kan have en konkurrencemæssig fordel i forhold til andre transportformer på lange korridorer mellem Europa og Asien, men dette påvirkes i negativ retning af fysiske og ikke-fysiske barrierer. Selv om godsstrømmene mellem EU og Belarus, Ukraine og Moldova er vokset i de seneste år, vil det fortsat være vigtigt at koncentrere det fremtidige samarbejde om centrale spørgsmål såsom forbedring af infrastrukturen og procedurerne for grænsepassage, som kunne bringe den fremtidige vækst i godsmængderne i fare, hvis der ikke sker en videreudvikling. Rimelige, ikke-diskriminerende, gennemsigtige og effektive systemer for opkrævning af gebyrer for brug af jernbaneinfrastruktur langs korridorerne mellem EU, de østlige naboer og Asien er nødvendige for at udnytte jernbanegodstrafikkens fulde potentiale. Kommissionen tilskynder til et regionalt samarbejde om dette spørgsmål. De fysiske barrierer for en vækst i samhandelen og godsmængden omfatter også manglen på interoperable jernbanesystemer, utilstrækkelig teknologi og rullende materiel i en dårlig tilstand. Effektiviteten af **personbefordringen** med jernbane kan øges gennem et bedre samarbejde om grænsepassage, uden at dette kræver større investeringer i infrastruktur.

Der er behov for foranstaltninger til at mindske virkningerne af en større **teknisk barriere** for samhandelen, nemlig forskellen mellem de sporvidder, der anvendes i Belarus, Moldova og Ukraine (1 520 mm), og den standardsporvidde, der anvendes i det meste af EU (1 435 mm). Forskellen er tidsrøvende og forsinker strømmene af gods- og persontransport. Som et første skridt bør systemet med en sporvidde på 1520/1524 mm specificeres i de standarder, der udarbejdes af Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA). Dette vil give et egnet grundlag for hele industrien til at levere systemer og produkter i overensstemmelse med disse standarder. For at muliggøre dette vil EU videreføre det tekniske samarbejde med OSJD-lande²³ gennem ERA. For at styrke samarbejdet med de sydlige naboskabslande inddrager ERA uafhængige eksperter fra Algeriet, Marokko og Tunesien i arbejdet med spørgsmål vedrørende interoperabilitet.

Et andet skridt ville være at studere metoder for **omladning** (fra 1 520 mm til 1 435 mm og vice versa) og forsøge at forbedre dem, bl.a. gennem forskning. Til det formål kan der benyttes forskellige samarbejdsformer til at hjælpe nabolandene med at opfylde EU's standarder. Et nærmere samarbejde vil hjælpe med til at øge interoperabiliteten, sikre ensartede vilkår med hensyn til sikkerheden og lægge grunden til en eventuel fremtidig åbning af markedet. Det forhandlede udkast til transportfællesskabstraktat med Vestbalkan omhandler en åbning af jernbanemarkedet for passager- og godstjenester for selskaber i både EU og Sydøsteuropa.

For at sikre jernbanenettens interoperabilitet og sikkerhed i EU og i nabolandene fremmer EU desuden udviklingen af **det europæiske system til styring af jernbanetraffic** (ERTMS) i sine nabolande. Ud over at tilvejebringe et system, der sikrer en problemfri jernbanetraffic med færre omkostninger, er en yderligere fordel ved ERTMS, at der er et større udvalg af produktleverandører, hvilket giver regeringer, jernbaneselskaber og infrastrukturadministratorer større valgmuligheder.

²³ Blandt ENP-landene er Aserbajdsjan, Belarus, Georgien, Moldova og Ukraine medlem af OSJD (samarbejdsorganisationen for jernbaneselskaber). Blandt EU's medlemsstater er Bulgarien, Tjekkiet, Estland, Ungarn, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet og Rumænien medlem af OSJD.

Reformer, der tager sigte på at bringe jernbanesektoren i nabolandene tættere på EU's **standarder** (vedrørende sikkerhed, beskyttelse, miljø, sociale spørgsmål og interoperabilitet), bør fortsætte i EU's nabolande. Dette vil ikke blot komme passager- og godstransporten til gode, men vil også tiltrække flere investeringer til jernbanesektoren. For selskaber i EU skaber den store efterspørgsel efter en modernisering af det rullende materiel i nabolandene nye markedsmuligheder. Reformen er endvidere en forudsætning for en eventuel åbning af markedet fremover.

Til trods for jernbanernes forholdsvis store markedsandel i Ukraine, Belarus og Moldova er **godsmarkedet** med jernbane endnu ikke blevet liberaliseret. Alle lande i Vestbalkan og Tyrkiet har allerede indledet reformprocessen. Kommissionen opfordrer de sydlige ENP-lande til at fortsætte deres jernbanereformer.

Foreslåede aktioner

På kort sigt (indtil 2013)

- Specificere sporviddesystemet på 1520/1524 mm i de standarder (tekniske specifikationer for interoperabilitet), der udarbejdes af ERA
- Fremme udbredelsen af det europæiske system til styring af jernbanetraffic (ERTMS) i nabolandene
- Fremme udvidelses- og nabolandenes deltagelse i aktiviteterne i ERA

På længere sigt

- Undersøge metoderne for omladning (fra 1 520 mm til 1 435 mm og vice versa) ved forbindelsespunkterne og forsøge at forbedre dem, herunder gennem forskningsaktiviteter
- Undersøge muligheden for en åbning af jernbanemarkedet til ENP-landene

3. INFRASTRUKTURFORBINDELSER

For at forbedre og fremme infrastrukturforbindelserne vil Kommissionen sætte fokus på tre centrale elementer: definition af net, prioritering af projekter og mobilisering af finanser.

Net

Som et første skridt til fremme af infrastrukturforbindelser må de strategiske **transportnet** i naboregionerne defineres. Disse regionale net vil udgøre grundlaget for EU's fornyede samarbejde om transportinfrastruktur med nabolandene. De vil tjene som en udvidelse af det reviderede transeuropæiske transportnet (TEN-T) ud over EU's grænse og forbinde landene i regionen. Disse net skal fremme den regionale integration mellem landene og afspejle de fremtidige trafikstrømme.

Arbejdet i det vestlige Balkan, Tyrkiet og EU's sydlige naboskab er langt fremme. Kommissionen har samarbejdet med disse nabolande om at identificere transportinfrastrukturnet, der er omfattet af transnationale akser. Samarbejdet i Vestbalkan-regionen har ført til dannelsen af South East Europe Comprehensive Regional Transport Network. I udkastet til transportfællesskabstraktat forudses en yderligere udvikling af dette

net. Tyrkiet er ved at udvikle et transportnet i samarbejde med Kommissionen. I det sydlige naboskab har Euro-Middelhavssamarbejdet inden for transport resulteret i udviklingen af transportnettet for Euro-Middelhavsområdet.

Kommissionen vil samarbejde med nabolandene i øst om at definere et regionalt transportnet, som bygger på Kommissionens meddelelse fra 2007²⁴, TRACECA-korridorer²⁵ og forhandlinger om associeringsaftaler, der indeholder et transportkapitel. Regionale transportnet i øst, som har forbindelse til TEN-T og net hos naboerne til naboerne i Centralasien er særlig vigtige, når det drejer sig om at fremme de alternative forbindelser mellem Europa og Asien.

For at sikre en effektiv planlægning og overvågning af TEN-T har Kommissionen udviklet TENtec-informationssystemet, der omfatter overvågning af trafikdata og prognoser fra medlemsstaterne samt Kroatien og Tyrkiet. Kommissionen er nu ved at udvide anvendelsesområdet for TENtec til at omfatte transportinfrastrukturdata i ENP og andre lande på det vestlige Balkan. Dette vil gøre det muligt at anvende TENtec som et værktøj ved planlægningen af udvidelsen af TEN-T ud over EU's grænser.

Begrebet "motorveje til søs" repræsenterer den maritime dimension af det transeuropæiske transportnet. EU anvender dette begreb ved udviklingen af havbaserede intermodale godstransportforbindelser med nabolandene. Begrebet motorveje til søs fremmer også den regionale integration og skaber derved bedre forbindelser mellem nabolandene.

Der er til dette formål iværksat flere tekniske bistandsprojekter i Middelhavs- og Sortehavsregionen og i regionen omkring Det Kaspiske Hav. Pilotforbindelser i Middelhavsområdet har allerede bidraget til, at man har kunnet udnytte fordelene ved effektiv nærskibsfart mellem EU's sydlige medlemsstater og partnerlandene i Middelhavsområdet i form af reducerede transporttider og –omkostninger. Ud fra den centrale målsætning om at fremme samhandelen vil disse forbindelser blive udviklet i både det sydlige og østlige naboskab med fortsat teknisk bistand fra EU.

Projekter

Det næste skridt er, at der må identificeres **prioriterede projekter** af regional interesse og EU-interesse vedrørende de regionale transportnet. Ved hjælp af en række udvælgelseskriterier er der allerede identificeret prioriterede projekter i det vestlige Balkan og i de sydlige naboskabsregioner.

I det østlige naboskab er der iværksat en lignende proces med prioritering af projekter både i sammenhæng med TRACECA-programmet og under de høringer, der er afholdt med nabolandene under udarbejdelsen af denne meddelelse. Der er anvendt de samme udvælgelseskriterier som dem, der gælder for projekter i det vestlige Balkan og de sydlige naboskabsregioner.

²⁴ KOM(2007) 32 af 31.1.2007.

²⁵ Oprindeligt et fællesskabsprogram, men siden 1998 reguleret ved en multilateral aftale med mellemstatslige strukturer. Det har spillet en central rolle i udviklingen af transportkorridorer mellem Europa og Asien og omfatter Armenien, Aserbajdsjan, Bulgarien, Georgien, Iran, Kazakhstan, Kirgisistan, Moldova, Rumænien, Tadsjikistan, Tyrkiet, Ukraine og Usbekistan som medlemmer. Iran nyder ikke godt af EU-finansiering.

I forbindelse med den nye tilgang skal projekterne have en regional interesse og EU-interesse, være beliggende på et regionalt net, være omfattet af et fast tilsagn fra nabolandene, tage sigte på at lempe flaskehalse for den internationale trafik som f.eks. i forbindelse med grænsepassage og forbedre forbindelserne mellem det reviderede TEN-T og det regionale net. Projekterne bør også bidrage til at øge integrationen og interoperabiliteten mellem transportsystemerne i EU og dets nabolande, resultere i reducerede transportomkostninger og -tider, fremme de internationale godsstrømme og øge sikkerheden og beskyttelsen samt miljøbeskyttelsen.

Sammen med de internationale finansielle institutioner vil Kommissionen ved hjælp af disse kriterier gennemgå projekter indgivet af nabolande. Som resultat af dette arbejde vil der gradvis blive opstillet en liste over prioriterede projekter, som Kommissionen og de internationale finansielle institutioner kan overveje at gennemføre.

Finansiering

Som et tredje og sidste skridt i opbygningen af de faktiske indbyrdes forbindelser skal der tilvejebringes **finansiering til modne prioriterede projekter**.

Finansieringsbehovene inden for transportinfrastrukturen i EU's naboregioner er for store til, at EU, andre donorer, nabolande eller IFI'er kan finansiere dem alene. For at afhjælpe finansieringsgab må der ske en styrkelse af samarbejdet mellem alle disse partnere, herunder gennem bedre brug af eksisterende innovative finansieringsinstrumenter, som EU har indført for naboregionerne. Der bør overvejes større brug af EU-programmer til forbedring af transportforbindelserne med nabolandene.

I Kommissionens nylige meddelelse²⁶ om "Et budget for Europa 2020" antydes det, at infrastrukturprojekter af EU-interesse, der går gennem naboskabs- og førtiltrædelseslande fremover kan blive forbundet og finansieret gennem den nye facilitet for netforbindelser i Europa, som giver mulighed for finansiering fra forskellige poster på EU's budget under et enkelt integreret regelsæt.

I Vestbalkanregionen kombinerer investeringsrammen for Vestbalkan (WBIF) tilskud fra mange forskellige kilder med lån til medfinansiering af miljø-, energi- og transportinfrastrukturprojekter. Kommissionen vil overveje at give prioritet til finansiering af projekter, der hjælper med at udvikle det omfattende regionale transportnet i Sydøsteuropa. WBIF har allerede godkendt 22 transportprojekter, hvortil de bevilgede 37 mio. EUR i tilskud potentielt kan mobilisere et betydeligt beløb i investeringer. Instrumentet for førtiltrædelsesbistand (IPA) tilvejebringer endvidere finansiering til projekter, som bidrager til at forbinde det regionale transportnet i Vestbalkan og TEN-T.

I de sydlige og østlige naboskabsregioner kombinerer naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) tilskud fra EU-budgettet og lån fra internationale finansielle institutioner, hvorved der tilvejebringes finansiering til centrale infrastrukturprojekter i transport-, energi-, social- og miljøsektoren samt til udvikling af den private sektor. Indtil nu er ca. 25 % af de 745 mio. EUR, der er til rådighed under NIF inden for det nuværende finansielle overslag, blevet bevilget til transportinfrastrukturprojekter. Indtil 2013 har NIF stadig 465 mio. EUR,

²⁶ KOM(2011) 200 af 8.3.2011.

der ikke er disponeret over. Kommissionen vil samarbejde med IFI'erne og nabolandene om at øge forelæggelsen af transportprojekter med henblik på NIF-finansiering.

Prioriterede infrastrukturprojekter, som af Kommissionen og de internationale finansielle institutioner anses for at være modne, vil blive forelagt for NIF. Dette vil give NIF mulighed for at sætte større fokus på centrale forbindelsesprojekter. Kommissionen vil også forsøge at få de internationale finansielle institutioner inddraget mere i NIF's arbejde.

I marts 2011 undertegnede Kommissionen, Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling et aftalememorandum om samarbejde uden for EU, hvor en af aktionerne er en udvidelse af TEN-T. Kommissionen vil også tilstræbe et nærmere samarbejde med Verdensbanken og andre interesserede IFI'er om transportspørgsmål uden for EU. Et nærmere samarbejde med IFI'erne vil omfatte deling af erfaringer og informationer om finansielle ressourcer i transportsektoren, screening af projekter og projektplanlægning. Kommissionen og bankerne vil desuden støtte nabolandene med at udvikle transportstrategier, hjælpe dem med at identificere prioriterede infrastrukturprojekter og udarbejde projektforslag. Kommissionens politiske indflydelse i regionen kombineret med bankernes finansielle kapacitet kan sætte skub i finansieringen af transportprojekter i nabolandene.

Kommissionen vil også fremme de indbyrdes forbindelser med nabolandene gennem andre eksisterende instrumenter i forbindelse med den bilaterale og regionale støtte til nabolandene fra instrumentet for den europæiske naboskabspolitik. Disse omfatter grænseoverskridende samarbejde inden for TAIEX, Twinning og ENPI.

Foreslåede aktioner

På kort sigt (indtil 2013)

- Definere strategiske transportnet i den østlige partnerskabsregion med forbindelse til det reviderede TEN-T
- Tilpasse planlægningen af det fremtidige transportnet i Middelhavsområdet til den reviderede TEN-T-politik
- Forberede potentielle transportprojekter af europæisk interesse i de østlige naboskabslande, idet der sker prioritering af projekter, som forbinder nabolandene med EU
- Styrke Kommissionens samarbejde med de internationale finansielle institutioner i de østlige og sydlige ENP
- Øge naboskabsinvesteringsfacilitetens anerkendelse af transportforbindelsesprojekter og begynde finansiering af modne projekter
- I det vestlige Balkan give prioritet til finansieringsprojekter, der hjælper med til at udvikle det omfattende regionale transportnet for Sydøsteuropa
- Udvide anvendelsesområdet for informationssystemet TENtec til at omfatte alle lande i naboregionerne
- Udvikle yderligere havbaserede forbindelser gennem begrebet motorveje til søs

På længere sigt

- Fortsætte udviklingen af prioriterede projekter ved at lægge vægt på projekter, der

4. RAMME FOR GENNEMFØRELSE AF SAMARBEJDET OM POLITIK OG INFRASTRUKTUR

Der må for alle de berørte regioner defineres en ramme for opfølgningen af gennemførelsen af denne meddelelse sammen med nabolandene, både med hensyn til planlægning af transportinfrastrukturen og det politiske samarbejde. En sådan ramme er allerede etableret i både det vestlige Balkan og de sydlige naboskabsregioner.

I det vestlige Balkan behandles det regionale transportsamarbejde inden for rammerne af det sydøsteuropæiske transportobservationsorgan (SEETO). SEETO har defineret et regionalt transportnet, og det identificerer prioriterede projekter af regional interesse i en flerårig rullende plan (38 prioriterede projekter udpeget for 2011-2015) og følger op på transportpolitiske foranstaltninger. I udkastet til transportfællesskabstraktat er det også fastsat, at der skal identificeres prioriterede projekter af regional interesse. Arbejdet i SEETO kan bidrage til gennemførelsen af EU's strategi for Donauområdet.

I det sydlige naboskab styres transportsamarbejdet af handlingsplanen for regional transport i Middelhavsområdet 2007-2013 inden for rammerne af Euromed. I Euromed planlægger de deltagende lande deres transportsamarbejde i fællesskab og udvikler transportnettet for Middelhavsområdet med hjælp fra Kommissionen og internationale finansielle institutioner. Dette har allerede ført til, at der er identificeret 18 prioriterede projekter. Inden for rammerne af Euromed kan der også følges op på samarbejdet om transportpolitiske foranstaltninger. Desuden vil der ske en uddybning af samarbejdet om gennemførelse af EU's nylige tilbud om partnerskab for demokrati og fælles velstand med det sydlige Middelhavsområde.²⁷

Hvad angår landene i det østlige partnerskab er der iværksat en række initiativer. TRACECA-programmet omfatter bl.a. Aserbajdsjan, Armenien, Georgien, Moldova og Ukraine, mens Belarus er omfattet af transport- og logistikpartnerskabet inden for rammerne af den nordlige dimension (NDPTL). I fortsættelse af den bedste praksis for planlægning i det vestlige Balkan og de sydlige naboskabsregioner er der behov for en lignende ramme for planlægning af transportinfrastruktursamarbejdet, som er specifik for de seks østlige partnerskabslande.

Det østlige partnerskab blev etableret i 2009 med fire tematiske platforme til uddybning af EU's relationer med naboerne mod øst. Transportsamarbejdet har indtil nu været en del af en platform, der angår det økonomiske samarbejde. I betragtning af det konstaterede behov for at indføre en ramme for planlægning af transportsamarbejdet, som er specifik for de østlige partnerskabslande, vil Kommissionen etablere et **transportpanel for det østlige partnerskab**. Dette transportpanel skal bringe Europa-Kommissionen, nabolandene, medlemsstaterne og IFI'erne sammen for at drøfte reformer, der er nødvendige for en tættere markedsintegration, planlægning af transportnet og forberedelse af infrastrukturprojekter. Det skal endvidere samordne og strømline de tekniske arbejdsgrupper inden for de relevante eksisterende rammer.

Transportpanelet for det østlige partnerskab skal stå i spidsen for transportsamarbejdet med de østlige partnerskabslande og vil få input fra andre eksisterende transportinitiativer i regionen,

²⁷ KOM(2011) 500 af 29.6.2011.

såsom TRACECA-programmet og EU's strategi for Donauområdet. Eftersom det regionale samarbejde har foregået under forskellige initiativer, der indtil nu har kørt parallelt, skal transportpanelet for det østlige partnerskab udforme en ny strategi for samarbejde på en koordineret måde vedrørende alle transportspørgsmål, der angår de østlige naboskabslande.

Foreslåede aktioner

På kort sigt (indtil 2013)

- Oprette et transportpanel under det østlige partnerskab, som skal stå i spidsen for både det politiske samarbejde og planlægningen af transportinfrastrukturen
- Indgå transportfællesskabstraktaten med det vestlige Balkan.

5. KONKLUSIONER

I denne meddelelse beskrives Kommissionens nye strategi for transportsamarbejdet med ENP-landene inden for den bredere kontekst af en styrket ENP-politik og med elementer fra udvidelsesprocessen som model. I meddelelsen identificeres desuden aktioner, som skal forbedre samarbejdet med udvidelseslandene.

Kommissionen vil følge nøje op på gennemførelsen af de aktioner, der er identificeret i denne meddelelse, over for udvidelses- og ENP-landene inden for rammerne af udvidelsespolitikken, det østlige partnerskab og Euromed. Den vil også gøre dette i tæt samarbejde med ENP- og udvidelseslandene samt medlemsstaterne og IFI'erne. I overensstemmelse med køreplanen for et fælles europæisk transportområde vil samarbejdet med naboregionerne fokusere på at fjerne barriererne for transport og om at drive et transportsystem med høje sikkerhedsmæssige, beskyttelsesmæssige, sociale og miljømæssige standarder for så vidt angår både infrastruktur og markedsintegration.