

INY

Tanttu Anneli

03.05.2007

Eduskunta
Suuri valiokunta

Viite

6115/07 TRANS 33, ECOFIN 59

Asia

Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille : Euroopan laajuisten tärkeimpien liikennereittien jatkaminen naapurimaihin

U/E-tunnus:

EUTORI-numero:
EU/2007/0661

Ohessa lähetetään perustuslain 97§:n mukaisesti selvitys eduskunnan suurelle valiokunnalle asiakohdassa mainitusta Euroopan komission tiedonannosta.

Rakennusneuvos

Mikko Ojajarvi

LIITTEET

Asiasanat

Hoitaa

Tiedoksi

INY

Tanttu Anneli

03.05.2007

Asia

Euroopan laajuisten tärkeimpien liikennereittien jatkaminen naapurimaihin. Liikennettä koskevat suuntaviivat Euroopassa ja naapurialueilla.

Kokous

Liitteet

Viite

EUTORI/Eurodoc nro:

EU/2007/0661

U-tunnus / E-tunnus:

Käsittelyn tarkoitus ja käsittelyvaihe:

Neuvostossa on tarkoitus laatia päätelmät komission tiedoksiannosta. Ensimmäinen liikennetyöryhmän käsittely oli 17.4. 2007. Seuraava käsittely on 23.4.2007.

Asiakirjat:

6115/07 TRANS 33, ECOFIN 59

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely:

-

Käsittelijä(t):

Liikenne- ja viestintäministeriö, yli-insinööri Anneli Tanttu, 16028399

Suomen kanta/ohje:

Kokonaisuudessaan tiedoksianto vastaa hyvin Suomen näkemyksiä tarpeesta kehittää yhteistyötä liikennekäytävillä, jotka nykyisessä laajentuneessa Euroopan Unionissa yhdistävät Unionin naapurimaihin. Asia on kiinnostava Suomen kannalta, koska yhteistyö Venäjän kanssa liikenneasioissa on Suomelle merkittävää. Suomella on tämän vuoksi myös kokemusta tästä yhteistyöstä ja siltä pohjalta Suomen kannalta muutamat tarkennukset erityisesti liikennekäytäviin liittyvän yhteistyön organisointiin ovat tarpeen.

Organisaatiossa pitäisi olla seuraavat elementit:

1. Ministeritason kokoukset komission ehdotuksen mukaan, kokoontuisivat harvoin
2. Koko liikennekäytävää koskeva ohjausryhmä, jossa olisi ministeriötason edustus

3. Liikennekäytäväkohtainen korkean tason koordinaattori, kuten TEN -verkon prioriteettihankkeilla on ollut. Koordinaattori toimisi ohjausryhmän puheenjohtajana
4. Sihteeristö, kuten komissio on ehdottanut. Suomi painottaa kuitenkin, että sihteeristö pitäisi olla komission organisoima ja rahoittama.
5. Alueelliset työryhmät liikennekäytävien eri osille (nykyiset korridorit ja ryhmät)

Suomi haluaa painottaa myös horisontaalisten toimien tärkeyttä liikennekäytävien kehittämistyössä. Esimerkiksi rajamuodollisuuksien sujuvuus vaikuttaa koko kuljetusketjun toimivuuteen erittäin merkittävästi, vaikka infrastruktuuri molemmin puolin rajaa olisi moitteettomassa kunnossa.

Pääasiallinen sisältö

EU:n laajennuttua yhteisön sisäisten ja ulkopuolelle suuntautuvien yhteyksien ”rajapinta” on muuttunut. Aiemmin TEN -verkko oli EU:n sisäinen liikenneverkko ja ns. paneurooppalaiset liikennekäytävät olivat yhteyksiä EU:n ulkopuolelle. EU:n laajennuttua suuri osa paneurooppalaisista liikennekäytävistä jäi yhteisön rajojen sisälle ja niitä kehitetään jatkossa osana TEN -verkkoa.

Komissio on 31.1.2007 antanut Euroopan Unionia ja naapurimaita yhdistäviä liikennekäytäviä koskevan tiedonantonsa Euroopan neuvostolle ja parlamentille. Siinä kuvataan, miten liikennekäytäviä koskeva yhteistyö mahdollisesti jatkuisi.

Raportissa ehdotetaan muodostettavaksi seuraavat viisi yhteyssuuntaa: Merten moottoritiet, Pohjoinen, Keskinen, Kaakkoinen ja Lounainen liikennekäytävä. Suomea koskee Merten moottoriteiden ohella vain Pohjoinen liikennekäytävä, jonka on tarkoitus yhdistää EU pohjoisessa Norjaan ja idässä Valko-Venäjään ja Venäjään. Keskeisintä siinä on Suomen kannalta liikennekäytävä Helsingistä Moskovaan. Myös poikittainen yhteys (Barents Link), joka yhdistää Norjan, Ruotsin, Suomen ja Venäjän liikenneverkot, kuuluu Pohjoiseen akseliin. Pohjoinen liikennekäytävä sisältää myös yhteyden Berliinistä Moskovaan sekä yhteydet Venäjältä Baltian maiden satamiin.

Työryhmä ehdotti myös infrastruktuurin kehittämistoimien ohella erilaisten horisontaalisten toimien mukaan ottamista akseleita koskevaan yhteistyöhön kuten rajamuodollisuuksien nopeuttaminen, eri toimintojen yhteensopivuuden parantaminen, turvallisuuden parantaminen sekä uuden teknologian ja kansainvälisten sopimusten käyttöön otto.

Komission esityksessä liikennekäytävien kehittämisen rahoitus perustuu jo olemassa oleviin, nykyisiin rahoitusmuotoihin, ensisijassa kansalliseen rahaan. Komissio esittää erääksi organisointimalliksi alueellisia (liikennekäytäväkohtaisia) johtoryhmiä sekä tärkeimmät päätökset tekeviä ministerikokouksia. Sihteeristö perustettaisiin vastaamaan käytännön valmistelutyöstä.

Jatkossa komissio aikoo edistää asiaa kahdessa vaiheessa:

1. Tunnustelevat keskustelut kaikkien uusien naapurimaiden kanssa (sopimus pohja, organisointi, maantieteellinen kattavuus sekä toimenpiteet, jotka tulisi ottaa yhteistyöhön mukaan)
2. Ehdotukset siitä, miten yhteistyö liikennekäytävillä voitaisiin jatkossa järjestää.

Kansallinen käsittely

-

Eduskuntakäsittely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asialla ei ole lainsäädännöllisiä vaikutuksia.

Taloudelliset vaikutukset

Ei taloudellisia vaikutuksia.

Muut mahdolliset asiaan vaikuttavat seikat

-

Asiasanat
Hoitaa

Tiedoksi



**EUROOPAN UNIONIN
NEUVOSTO**

**Bryssel, 7. helmikuuta 2007 (23.02)
(OR. en)**

6115/07

**TRANS 33
ECOFIN 59**

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	5. helmikuuta 2007
Vastaanottaja:	Javier SOLANA, pääsihteeri, korkea edustaja

Asia:	Komission tiedonantoon neuvostolle ja Euroopan parlamentille "Euroopan laajuisten tärkeimpien liikennereittien jatkaminen naapurimaihin" ja "Liikennettä koskevat suuntaviivat Euroopassa ja naapurialueilla"
-------	---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena komission asiakirja KOM(2007) 32 lopullinen.

Liite: KOM(2007) 32 lopullinen



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 31.1.2007
KOM(2007) 32 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTOON NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN
PARLAMENTILLE**

Euroopan laajuisten tärkeimpien liikennereittien jatkaminen naapurimaihin

Liikennettä koskevat suuntaviivat Euroopassa ja naapurialueilla

{SEK(2007) 98}
{SEK(2007) 99}

KOMISSION TIEDONANTOON NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Euroopan laajuisten tärkeimpien liikennereittien jatkaminen naapurimaihin

Liikennettä koskevat suuntaviivat Euroopassa ja naapurialueilla

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Sisällysluettelo

<u>1.</u>	<u>Johdanto ja poliittinen tausta</u>	3
<u>1.1.</u>	<u>EU ja sen naapurialueet</u>	3
<u>1.2.</u>	<u>Tausta liikennealalla</u>	4
<u>1.2.1.</u>	<u>Euroopan laajuiset liikenneverkot Euroopan unionissa</u>	4
<u>1.2.2.</u>	<u>Yleiseurooppalaiset liikennekäytävät ja -alueet</u>	4
<u>1.2.3.</u>	<u>Verkon kehittäminen alueellisella tasolla</u>	5
<u>1.3.</u>	<u>Politiikan laadintaprosessi</u>	6
<u>2.</u>	<u>Liikennettä koskevat suuntaviivat Euroopassa ja naapurialueilla</u>	6
<u>2.1.</u>	<u>Viisi liikenneakselia, jotka liittävät EU:n ja sen naapurit toisiinsa</u>	7
<u>2.1.1.</u>	<u>Yleiseurooppalaisten liikennekäytävien ja -alueiden integroiminen</u>	8
<u>2.1.2.</u>	<u>Yhteistyö muiden järjestöjen kanssa</u>	8
<u>2.2.</u>	<u>Infrastruktuurihankkeet</u>	9
<u>2.3.</u>	<u>Horisontaaliset toimenpiteet yhteentoimivuuden edistämiseksi</u>	9
<u>2.3.1.</u>	<u>EU:n yhteistyö horisontaalisten toimenpiteiden toteuttamiseksi</u>	10
<u>3.</u>	<u>Politiikan suuntaviivojen toimeenpano</u>	10
<u>3.1.</u>	<u>Monenväliset koordinointi- ja valvontarakenteet</u>	10
<u>3.2.</u>	<u>Toimenpiteiden rahoitus</u>	11
<u>3.3.</u>	<u>Institutionaalinen kehys</u>	11
<u>3.4.</u>	<u>Vaiheittainen lähestymistapa</u>	12

1. JOHDANTO JA POLIITTINEN TAUSTA

Yhtenä Euroopan unionin ulkosuhdepolitiikan tärkeänä tavoitteena on helpottaa unionin politiikkojen, kuten sisämarkkinaperiaatteiden ja -sääntöjen, levittämistä naapurimaihin. Tätä on selvästi korostettu tuoreessa tiedonannossa eurooppalaisen naapuruuspolitiikan vahvistamisesta¹. Liikenteen alalla tavoitteena on varmistaa, että pääasiallisten kauppakumppaneidemme lainsäädäntö, standardit ja tekniset eritelvät ovat EU:n vastaavien kanssa yhteensopivat ja siten osaltaan edesauttavat Lissabonin strategian toteuttamista edistämällä kauppaa ja kestäväää kasvua sekä sosiaalista koheesiota.

Tässä tiedonannossa luonnostellaan EU:n ja sen naapurimaiden liikennejärjestelmien tiiviimpää yhdistämistä koskevan kattavan politiikan ensimmäiset vaiheet. Poliitikassa keskitytään kansainvälisessä liikenteessä käytettyihin tärkeimpiin infrastruktuureihin ja niihin liittyvään lainsäädäntöön, joka vaikuttaa kaikkiin liikennemuotoihin näillä reiteillä. Ajan myötä tämä politiikka saattaa johtaa yhteisten sääntöjen ja sääntelyn kehittämiseen koko liikennealalla ja tehokkaiden liikennemarkkinoiden luomiseen EU:ssa ja sen naapurimaissa.

1.1. EU ja sen naapurialueet

Kymmenen Keski- ja Itä-Euroopan ja Välimeren maata liittyi Euroopan unioniin historiallisessa laajentumisessa vuonna 2004, ja Romania ja Bulgaria liittyivät puolestaan vuoden 2007 alusta. Kroatia ja Turkki ovat ehdokasmaita, ja liittymisneuvottelut ovat käynnissä molempien kanssa. Myös entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia on ehdokasmaa, ja Albania, Bosnia ja Hertsegovina, Montenegro sekä Serbia, Kosovo² mukaan luettuna, ovat potentiaalisia ehdokasmaita.

Euroopan naapuruuspolitiikkaa kehitettiin tavoitteena välttää uusien jakolinjojen syntyminen EU:n ja sen naapureiden välille sekä edistää rauhaa, vakautta turvallisuutta, kasvua, kehitystä ja vaurautta naapurimaissa ja nykyaikaistaa niiden talouksia ja yhteiskuntia. Euroopan naapuruuspolitiikka oli alun perin kohdistettu lähinaapureille. Myöhemmin toimitasuunnitelmia on kuitenkin laadittu Armenian, Azerbaidžanin, Georgian, Israelin, Jordanian, Libanonin, Marokon, Moldovan, palestiinalaishallinnon, Tunisian ja Ukrainan kanssa, ja Egyptin kanssa suunnitelma vahvistetaan pian. EU ja Venäjä ovat hyväksyneet suuntaviivat keskinäisen yhteistyön vahvistamiselle perustamalla ns. yhteisiä alueita toukokuussa 2005 pidetyssä huippukokouksessa.

Näillä aloitteilla on saatu aikaan uusi, kattava ja tulevaisuuteen suunnattu kehys, jonka avulla EU pyrkii laajentamaan yhtenäismarkkinoiden periaatteiden noudattamista sekä edistämään poliittisia ja taloudellisia uudistuksia, kehitystä ja nykyaikaistamista kaikkien osapuolten hyödyksi. Kuten Euroopan naapuruuspolitiikan vahvistamisesta annetussa tuoreessa tiedonannossa korostetaan, EU:lla ja sen naapureilla on useissa monialaisissa teemoissa, muun muassa liikenteessä, yhteisiä intressejä ja huolenaiheita, joissa monenkeskisestä lähestymistavasta voisi olla hyötyä. Voidakseen täysin hyötyä tiivistyvistä suhteista EU:n kanssa ja siitä, että ne pääsevät paremmin EU:n markkinoille, naapurimaiden liikennejärjestelmien on suoriuduttava kasvavista liikennevirroista. Liittymisprosessin ja

¹ KOM(2006) 726, 4.12.2006.

² Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston 10. kesäkuuta 1999 annetun päätöslauselman 1 244 nojalla.

Euroopan naapuruuspolitiikan puitteet muodostavissa asiakirjoissa selkeästi todetaan, että Euroopan laajuiseen liikenneverkkopolitiikkaan olisi sisällyttävä strategiat tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

1.2. Tausta liikennealalla

1.2.1. Euroopan laajuiset liikenneverkot Euroopan unionissa

Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN) koskeva politiikka, jota tarkistettiin vuonna 2004³, keskittyy 30 ensisijaiseen rajatylittävään reittiin ja hankkeeseen. Politiikassa keskitytään vahvasti integroimaan uusien jäsenvaltioiden liikenneverkot. Eurooppa-neuvosto korosti joulukuussa 2003 pitämässään kokouksessa, että Euroopan laajuiset verkot vahvistavat laajentuneen EU:n kilpailukykyä ja koheesiota parantamalla liikenneyhteyksiä sisämarkkinoilla. TEN-politiikassa ei kuitenkaan oteta huomioon liikenneyhteyksiä EU:n ja sen naapurimaiden tai muiden kauppakumppanien välillä. Näitä yhteyksiä on kehitetty yleiseurooppalaisten liikennekäytävien ja -alueiden avulla 1990-luvun alkupuolelta lähtien.

1.2.2. Yleiseurooppalaiset liikennekäytävät ja -alueet

Yleiseurooppalaiset liikennekäytävät ja -alueet kehitettiin kahdessa ministerikokouksessa, jotka pidettiin Kreetalla 1994 ja Helsingissä 1997, ja niiden tarkoituksena oli parantaa yhteyksiä EU:n 15 jäsenvaltion ja naapurimaiden välillä. Vuosien 2004 ja 2007 laajentumisten jälkeen käytävät ovat pääosin EU:n alueella ja siten osa TEN-verkkoa.

Liikennekäytäviin ja -alueisiin liittyvä yhteistyö perustuu yhteisymmärryspöytäkirjoihin, jotka eivät ole sitovia ja joissa useimmille käytäville ja alueille luodaan myös puheenjohtajuus- ja sihteeristöjärjestelmä. Koska sihteeristöjen kuluista vastaa vain yksi liikennekäytävien varrella oleva maa, kulut ovat jakautuneet epätasaisesti, ja paljon riippuu myös kunkin liikennekäytävän erityispiirteistä. Erityisesti on havaittu seuraavat heikkoudet:

- Investoinnit on suunniteltu ja niiden tärkeysjärjestys on määritetty useimmiten hajanaisesti ja kansallisten tarpeiden pohjalta, ja kansainvälisen liikenteen tarpeet koko käytävällä on jätetty huomiotta.
- Painopisteenä on ollut infrastruktuuri, ja muihin kuin infrastruktuuriin liittyviin pullonkauloihin ei ole kiinnitetty riittävästi huomiota; usein tällaiset muut pullonkaulat ovat liikenteen viivästymisen suurin syy erityisesti rajanylityksissä.
- Suunnitelmien ja hankkeiden taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arviointiin ei ole olemassa yhteisesti hyväksyttyä menetelmää, joka vastaisi kansainvälistä parasta käytäntöä tai olisi sen tasoinen.

³ Päätös 884/2004/EY.

1.2.3. Verkon kehittäminen alueellisella tasolla

Tärkeimpien liikenneverkkojen yksilöinnin yhteydessä tietyillä naapurialueilla yleiseurooppalaisten liikennekäytävien ja -alueiden heikkouksia on käsitelty jonkin verran. Tällaisissa liittymiskehyksestä ja Euroopan naapuruuspolitiikan kahdenvälisistä toimintasuunnitelmista tuetuissa prosesseissa on pyritty parantamaan liikennepolitiikan täytäntöönpanoa ja alueellisten liikennejärjestelmien infrastruktuurin toteuttamista:

- Vuonna 2004 Länsi-Balkanin maat⁴ ja Euroopan komissio allekirjoittivat verkkojen keskeisiä osia koskevan yhteisymmärryspöytäkirjan. Yhteisymmärryspöytäkirjan täytäntöönpanemiseksi perustettiin ohjauskomitea, jonka tukena toimivat sihteeristö ja Kaakkois-Euroopan liikenneobservatorio (South East Europe Transport Observatory, SEETO). SEETO on ollut toiminnassa kesäkuusta 2005, ja sen tavoitteena on perustaa tietojärjestelmiä ja laatia viisivuotissuunnitelma ja menettelyt keskeisimpien verkkojen parantamiseksi. Lisäksi kansainväliset avunantajat ovat Maailmanpankin ja EU:n johdolla perustaneet infrastruktuurin ohjausryhmän koordinoimaan avunantajien toimia.
- Välimeren alueella liikennealan yhteistyö käynnistettiin vuonna 1995 osana Barcelonan prosessia, jossa asetettiin tavoitteet vapaakauppa-alueen luomiseksi Välimeren alueelle vuoteen 2010 mennessä. Euro-Välimeri-liikennefoorumi luotiin vuonna 1998 koordinoimaan yleistä lähestymistapaa ja kehittämään yhdenmukaista alueellista liikennejärjestelmää. Vuonna 2005 järjestetyssä ensimmäisessä liikennealan Euro-Välimeri-ministerikonferenssissa yksilöitiin prioriteetit liikennealan kehittämiseksi ja pyydettiin foorumia laatimaan liikenteen alan alueellinen toimintasuunnitelma tuleviksi viideksi vuodeksi.
- Turkissa yksilöidään parhaillaan liikenneverkon keskeisiä osia ja laaditaan luetteloa ensisijaisista infrastruktuurihankkeista osana liittymisneuvotteluja. Turkki on osapuolena sekä yleiseurooppalaisissa liikennekäytävissä että TRACECA-käytävässä.
- TRACECA-käytävä kehitettiin vuonna 1993. Se liittyy Euroopan ja Turkin sekä edelleen Armenian, Azerbaidžanin ja Georgian Etelä-Kaukasuksella Keski-Aasian rajoille. Yhteistyö on järjestetty monenvälisellä perussopimuksella, jonka allekirjoittajina ovat asiaan liittyvät maat⁵ ja jossa perustetaan hallitustenvälinen valiokunta ja pysyvä sihteeristö. Sihteeristö valvoo valiokunnan päätösten toteuttamista ja tekee tarvittavia ehdotuksia monenvälisen sopimuksen täytäntöönpanon toteutumiseksi.
- Moldovan, Ukrainan ja Valko-Venäjän osalta viiteverkkona ovat yleiseurooppalaiset liikennekäytävät.

⁴ Albania, Bosnia ja Hertsegovina, entinen Jugoslavian tasavalta Makedonia, Montenegro sekä Serbia ja Kosovo (Yhdistyneiden Kansakuntien turvallisuusneuvoston päätöslauselman 1244 nojalla).

⁵ Näitä ovat Afganistan, Armenia, Azerbaidžan, Bulgaria, Georgia, Kazakstan, Kirgisia, Moldova, Romania, Tadžikistan, Turkki, Ukraina ja Uzbekistan. Pakistan ja Iran ovat hakenneet TRACECAN jäsenyyttä.

- Venäjän kanssa liikennealan yhteistyö aloitettiin osana EU:n ja Venäjän välistä vuoropuhelua, joka käynnistettiin vuonna 2005. On luotu viisi asiantuntijatyöryhmää, jotka käsittelevät liikennestrategioita, infrastruktuuria ja julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuutta; liikenteen turvallisuutta; lentoliikennettä; meri-, meri-joki- ja sisävesiliikennettä sekä maantie- ja rautatieliikennettä.
- Kaspianmeren ja Mustanmeren alueen kanssa tehtävä yhteistyö käynnistettiin jatkona vuonna 2004 Bakussa järjestetylle EU:n ja Mustanmeren–Kaspianmeren alueen liikenneministerikonferenssille. Yhteistyötä tehdään TRACECA-maiden, Venäjän ja Valko-Venäjän kesken. Osana tätä nk. Bakun prosessia perustettiin neljä liikennealan asiantuntijatyöryhmää, joissa käsitellään lentoliikennettä, liikenneturvallisuutta, maantie- ja rautatieliikennettä ja infrastruktuuria. Tavoitteena on vahvistaa yhteistyötä EU:n ja kumppanimaiden kanssa ja etenkin alueen maiden kesken.

Komissio uskoo, että nämä aloitteet ovat merkittävä askel kestävän kehityksen ja alueellisen yhdentymisen tavoitteiden saavuttamisessa. Erityisesti naapurimaiden integroiminen EU:n markkinoihin ja yhteiskuntaan edellyttää yhteensopivaa ja yhteenliitettyä infrastruktuuria ja sääntely-ympäristöjen lähentämistä. Edellytyksenä on myös, että keskitytään rajoitettuun määrään merkittävimpiä rajat ylittäviä yhteyksiä. Näin varmistetaan, että pakostakin niukoiksi jäävillä resursseilla voidaan piristää kauppaa ja talouskasvua huomattavasti sekä EU:ssa että naapurimaissa. Tällaista politiikkaa on luonnosteltu jäljempänä (luku 2).

1.3. Politiikan laadintaprosessi

Euroopan naapuruuspolitiikan toteuttamiseksi liikenteen alalla ja EU:n ja sen naapurimaiden välisten yhteyksien parantamiseksi Euroopan komissio perusti vuonna 2004⁶ korkean tason työryhmän, jonka aiheena on tärkeimpien Euroopan laajuisten liikenneväylien laajentaminen naapurimaihin ja -alueille. Ryhmän puheenjohtajana toimii Loyola de Palacio, entinen liikenneasioista vastannut komission varapuheenjohtaja. Ryhmä toimitti komissiolle raportin⁷ joulukuussa 2005. Ryhmän työn aikana järjestettiin laaja kuulemisprosessi, jotta sidosryhmien näkemykset ja huolenaiheet voitaisiin ottaa huomioon. Vaikka sidosryhmien enemmistö suhtautui ryhmän suosituksiin myönteisesti, esille nostettiin myös kysymyksiä ympäristö- ja sosiaalisten näkökohtien sisällyttämisestä politiikkaan⁸.

2. LIIKENNETÄ KOSKEVAT SUUNTAVIIVAT EUROOPASSA JA NAAPURIALUEILLA

Tarkasteltuaan korkean tason työryhmän ehdotukset ja julkisesta kuulemisesta saadut huomiot komissio on sitä mieltä, että ryhmän työn tulokset ovat hyvä perusta yhteistyölle EU:n ja naapurimaiden välillä. Näin ollen komissio suosittelee neuvostolle ja Euroopan parlamentille, että ne ottavat ryhmän kertomuksen huomioon ja hyväksyvät ehdotuksen tarkistaa yleiseurooppalaisten liikennekäytävien ja -alueiden konseptia seuraavalla tavalla:

- Laajennetaan yleiseurooppalaisia liikennekäytäviä ja -alueita maantieteellisesti siten, että niissä otetaan kokonaisuudessaan huomioon tarkistettu Euroopan laajuinen verkkopolitiikka, laajentumiskehys ja Euroopan naapuruuspolitiikan tavoitteet.

⁶ Komission päätös K(2004) 3618, tehty 29. syyskuuta 2004.

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

⁸ Molemmissa kuulemisissa esitetyt kirjalliset ja suulliset huomiot voi ladata Internet-osoitteesta: http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm.

- Laajennetaan asiaan liittyviä sisämarkkinaperiaatteita ja -sääntöjä naapurimaihin, otetaan huomioon ekologinen kestävyys ja korostetaan muiden kuin infrastruktuuritoimenpiteiden tärkeyttä kaupan ja liikennevirtojen helpottamisessa tärkeimmillä liikenneakseleilla.
- Vahvistetaan koordinointi- ja valvontapuitteita, jotta varmistetaan kyseisten maiden täysi sitoutuminen sekä mahdollistetaan varojen kokoaminen infrastruktuurin kehittämiseksi kestäväällä tavalla ja EU:n politiikkojen, myös sosiaalisen ulottuvuuden, noudattaminen.

2.1. Viisi liikenneakselia, jotka liittävät EU:n ja sen naapurit toisiinsa

Komission mielestä yleiseurooppalaisia liikennekäytäviä ja -alueita on ajantasaistettava, jotta voidaan ottaa huomioon EU:n laajentumisesta seurannut uusi geopoliittinen tilanne ja liittää Euroopan laajuisten verkkojen tärkeimmät reitit paremmin naapurimaiden reitteihin. Sen vuoksi komissio ehdottaakin seuraavia viittä ylikansallista liikenneakselia, jotka ovat linjassa korkean tason ryhmän ehdotusten kanssa (katso maantieteelliset linjaukset liitteessä 1):

- Merten moottoritiet: liittävät Itämeren, Barentsinmeren, Atlantin (mukaan luettuina syrjäisimmät alueet⁹), Välimeren, Mustanmeren ja Kaspianmeren alueet ja niiden rantavaltiot sekä jatkoyhteyden Suezin kanavan kautta Punaisellemerelle.
- Pohjoisakseli: yhdistää EU:n pohjoisimmat osat Norjaan pohjoisessa ja Valko-Venäjään ja Venäjään idässä. Tähän sisältyy myös yhteys Barentsin alueelle eli Norjasta Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle.
- Keskiakseli: yhdistää EU:n keskiosat Ukrainaankin ja Mustallemerelle ja sisävesiyhteyden kautta Kaspianmerelle. Tähän sisältyvät myös suora yhteys Ukrainasta trans-Siperian rautatielle ja yhteys Don/Volga-sisävesiyhteyksien kautta Itämereen.
- Kaakkoisakseli: yhdistää EU:n Balkanin alueeseen ja Turkkiin ja edelleen Etelä-Kaukasukselle ja Kaspianmerelle sekä Lähi-Itään Egyptiin ja Punaisellemerelle saakka.
- Lounaisakseli: yhdistää EU:n lounaiset osat Sveitsiin ja Marokkoon, mukaan luettuna Maghreb-yhteys Marokon, Algerian ja Tunisian kautta, ja sen jatkoyhteys Egyptiin.

Korkean tason ryhmän tekemän analyysin mukaisesti nämä viisi liikenneakselia osaltaan edistävät kansainvälistä vaihtoa, kauppaa ja liikennettä. Niihin sisältyy myös joitakin liityntäyhteyksiä, joilla liikennemäärät ovat nykyisten poliittisten ongelmien vuoksi suhteellisen vähäisiä mutta joiden tavoitteena on vahvistaa alueellista yhteistyötä ja yhdentymistä pitkällä aikavälillä. Tässä yhteydessä komissio korostaa, että avoimilla ja turvatuilla EU:n ja sen naapurimaiden välisillä sekä naapurimaiden välisillä rajoilla on kaupan edistämisessä ja alueellisen yhteistyön vahvistamisessa olennainen merkitys.

⁹ Kanariansaaret, Azorit ja Madeira.

Komissio ehdottaa, että tässä vaiheessa harkitaan vain EU:n ja sen naapurimaat yhdistäviä yhteyksiä ja ettei naapurimaista kolmansiin maihin vieviä yhteyksiä vielä käsitellä (katso kuitenkin kohta 2.1.2.). Komissio korostaa, etteivät nämä viisi akselia muuta Euroopan laajuisten verkkojen prioriteetteja (katso kohta 1.2.1.).

2.1.1. Yleiseurooppalaisten liikennekäytävien ja -alueiden integroiminen

Samansuuntaisesti yleiseurooppalaisten liikennekäytävien puheenjohtajina toimivien tahojen näkemysten kanssa komissio ehdottaa, että nämä käytävät ja alueet integroidaan uusiin rakenteisiin ja että edellä kuvattuihin uusissa rakenteissa tehtävä työ pohjautuu käytävien ja alueiden yhteydessä kertyneeseen asiantuntemukseen. Vaikka suurin osa yleiseurooppalaisista liikennekäytävistä (käytävät I, IV, V, VI ja VII) ovat nyt EU:n alueella ja siten osa Euroopan laajuisten verkkojen prioriteettihankkeita, muut käytävät kuuluvat ehdotettavien viiden akselin piiriin seuraavasti:

- Yleiseurooppalaiset liikennealueet (Barents, Mustameri, Joonianmeri ja Välimeri) ovat meriliikenneyhteyksien osalta osa merten moottoriteitä.
- Pohjoisakseliin sisältyvät käytävä II ja käytävän IX pohjoiset osat sekä Barentsin yleiseurooppalaisen liikennealueen maayhteys Norjasta Ruotsin ja Suomen kautta Venäjälle.
- Keskiakseli sisältää käytävän III ja yhdet haarayhteydet käytävistä V ja IX.
- Kaakkoisakseli yhdistää käytävät IV ja X ja laajentaa niitä sekä sisältää käytävät VII ja VIII ja haarayhteyden käytävästä V. Akselia jatketaan edelleen Lähi-Itään, jossa se yhdistyy TRACECA-käytävään Turkissa, Armeniassa, Azerbaidžanissa ja Georgiassa.
- Lounaisakseli sisältää Välimeren yleiseurooppalaisen liikennealueen maayhteydet.

2.1.2. Yhteistyö muiden järjestöjen kanssa

Komission mielestä on olennaista, että näiden viiden liikenneakselin kehittämistä koordinoidaan läheisesti sellaisten organisaatioiden kanssa, jotka kehittävät kansainvälisiä liikenneväyliä muilla alueilla. Näitä ovat erityisesti TRACECA-käytävä Keski-Aasiassa, Afrikan laajuiset verkot¹⁰ sekä Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission, Yhdistyneiden Kansakuntien Aasian ja Tyynenmeren talouskomission ja Euroopan liikenneministerikonferenssin kehittämät Euroopan ja Aasian yhdistävät verkot.

¹⁰ Afrikan laajuisia verkkoja kehitetään Afrikan unionin ja EU:n ja Afrikan infrastruktuurikumppanuuden puitteissa.

2.2. Infrastruktuurihankkeet

Korkean tason työryhmä esitti useita infrastruktuurihankkeita, jotka se jaotteli niiden valmiusasteen mukaan kahteen luokkaan. Julkisessa kuulemisessa nousi esille huoli, että joidenkin ylikansallisten väylien jatkokehittämisestä aiheutuisi haitallisia vaikutuksia ympäristöön ja etenkin luonnon monimuotoisuuteen. Komissio esittääkin, että hankeluetteloa pidetään vain ohjeellisena, ja korostaa, että on tärkeää laatia liikenneakselioiden kehittämistä koskevat yleissuunnitelmat. Tällaisista yleissuunnitelmista olisi tehtävä strategiset taloudellisten, ympäristö- ja sosiaalisten vaikutusten arvioinnit kansainvälisten parhaiden käytäntöjen ja tarvittaessa EU:n lainsäädännön mukaisesti¹¹.

2.3. Horisontaaliset toimenpiteet yhteentoimivuuden edistämiseksi

Komissio ehdottaa, että korkean tason työryhmän ehdottamat horisontaaliset toimenpiteet liikenteen nopeuttamiseksi ja tehostamiseksi liikenneakseleilla hyväksytään yhteistyön pohjaksi. Toimenpiteillä pyritään asteittain lähentämään naapurimaiden lainsäädäntöä ja politiikkoja kyseisten yhteisön sääntöjen kanssa. Toimenpiteet kattavat kaikki liikennemuodot, ja niihin sisältyy muun muassa seuraavaa:

- Varmistetaan tekninen, oikeudellinen ja hallinnollinen yhteentoimivuus EU:n järjestelmien kanssa esimerkiksi rautatieverkkojen, merkinantojärjestelmien ja infrastruktuurin käyttömaksujärjestelmien osalta.
- Nopeutetaan rajanylitysmenettelyjä ryhtymällä viipymättä noudattamaan asiaan liittyviä kansainvälisiä yleissopimuksia, jotka EU:ssa ovat jo käytössä, ottamalla käyttöön yhteisiä yhden luukun palvelupisteitä sekä yksinkertaistamalla ja yhdenmukaistamalla kauppaa ja liikenteeseen liittyviä asiakirjoja EU:n käytännön mukaisesti.
- Otetaan käyttöön tehokasta ja EU:n alueella käytössä olevien järjestelmien kanssa yhteensopivaa uutta teknologiaa, kuten liikenteenhallinta- ja tietojärjestelmiä, kaikissa liikennemuodoissa (esimerkiksi ERTMS¹² ja SESAR¹³), mukaan luettuna satelliittipaikannus (Galileo).
- Toimenpiteet turvallisuuden ja työolojen parantamiseksi kaikissa liikennemuodoissa, esimerkiksi normien ja menettelyjen yhtenäistäminen niiden parhaimmalle tasolle.
- Kansainvälisten yleissopimusten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten arviointien sekä julkisten hankintojen menettelyjen jne. soveltaminen EU:n normien, avunantajien sääntöjen ja parhaiden kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti.

¹¹ Taloudellis-sosiaalisten vaikutusten arviointia ja strategisia ympäristövaikutustenarviointeja koskevia käytännön ohjeita saa tutkimuksen kuudennen puiteohjelman alaisista hankkeista HEATCO (Internet-osoitteesta <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/>) ja BEACON (Internet-osoitteesta <http://www.transport-sea.net/results.phtml>).

¹² ERTMS: Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (European Rail Traffic Management System).

¹³ SESAR: yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan ilmailiikenteen hallinnan uudistusohjelma (Single European Sky Air Traffic Management Research).

2.3.1. EU:n yhteistyö horisontaalisten toimenpiteiden toteuttamiseksi

EU:n yhteistyön puitteissa tehdyt toimintasuunnitelmat ovat yksi tärkeimmistä välineistä horisontaalisten toimenpiteiden toteuttamiseksi. Tällaiset toimintasuunnitelmat sovitaan yhdessä kumppanimaiden kanssa, ja niiden tavoitteena on seuraavaa (katso myös kohta 1.2.3.):

- Saatetaan asteittain ehdokasmaiden ja potentiaalisten ehdokasmaiden lainsäädäntö ja politiikka yhteisön sääntöjen mukaisiksi kaikilla aloilla.
- Yksilöidään kahdenvälisissä toimintasuunnitelmissa ja strategia-asiakirjoissa ensisijaiset toimet monilla aloilla, liikenne ja tulli mukaan luettuina, sekä monialaisten teemojen osalta, kuten ympäristö- ja sosiaalisissa kysymyksissä, niiden maiden kanssa, joihin sovelletaan Euroopan naapuruuspolitiikkaa.
- Täydennetään kansainvälisiä toimintasuunnitelmia monenvälisellä yhteistyöllä, erityisesti TRACECA-strategian toimeenpanossa vuoteen 2015 saakka ja nk. Bakun prosessissa sekä suunnitellun Välimeren alueen liikenteen alan toimintasuunnitelman osalta.
- Lisätään rajat ylittävää yhteistyötä EU:n ja sen naapurimaiden välisillä raja-alueilla; tähän sisältyy toimia liikenteen parantamiseksi sekä yhteistyön lisäämiseksi oikeudellisissa ja hallinnollisissa asioissa.

Vaikka EU:n yhteistyöpuitteissa käsitelläänkin jo useimpia horisontaalisia toimenpiteitä, komissio uskoo, että niitä on tarpeen tarkastella myös tärkeimpien ylikansallisten liikenneakseliensa infrastruktuurin kehittämisen yhteydessä. Näin varmistettaisiin, että liikenneakseliensa varrella oleviin pahimpiin pullonkauloihin puututaan yhteensovitetulla tavalla ja oikea-aikaisesti ja että eri menettelyt ja normit ovat keskenään yhteensopivat EU:sta ja EU:hun kulkevan kansainvälisen liikenteen käyttämän liikenneakselin koko pituudelta.

3. POLITIIKAN SUUNTAVIIVOJEN TOIMEENPANO

3.1. Monenväliset koordinointi- ja valvontarakenteet

EU:n kohtaamat yhä kasvavat haasteet tekevät entistä tärkeämmäksi tehostaa EU:n ulkosuhdepolitiikkaa ja parantaa sen johdonmukaisuutta, laatia strategisia suunnitelmia, parantaa ulkosuhdepolitiikkojen eri välineiden välistä johdonmukaisuutta sekä vahvistaa EU:n toimielinten, jäsenvaltioiden, naapurimaiden ja muiden asiaankuuluvien sidosryhmien välistä yhteistyötä. Tällaiseen yhteistyöhön olisi sisällyttävä seuraavaa:

- Maiden saattaminen yhteen monenvälisessä kuviossa siten, että samalla mahdollistetaan tehokas alueellinen yhteistyö.
- Verkkojen yhteentoimivuuden edistäminen EU:n ja sen naapurimaiden välillä ja naapurimaiden lainsäädäntöjen ja politiikkojen lähentäminen edelleen EU:n normeihin, jotta varmistetaan taloudellinen ja sosiaalinen sekä ympäristön kannalta kestävä kehitys.
- Molempien osapuolten etua koskevien infrastruktuurihankkeiden kehitystarpeiden käsittely ja investointien houkuttelevuus ja suuntaaminen tällaisiin hankkeisiin.

- Muiden kuin infrastruktuuriin liittyvien pullonkaulojen poistamisen seuranta ja horisontaalisten toimenpiteiden toteuttaminen akseleiden varrella.
- Kestävän kehityksen varmistaminen ja edistäminen ottamalla huomioon infrastruktuurisuunnitelmien ja -hankkeiden sekä horisontaalisten toimenpiteiden taloudelliset, ympäristöön liittyvät ja sosiaaliset seuraukset.

3.2. Toimenpiteiden rahoitus

Tämän kunnianhimoisen suunnitelman toteuttaminen edellyttää, että kaikkia asiaan liittyviä julkisia ja yksityisiä sekä kansallisia että kansainvälisiä rahoituslähteitä käytetään yhdessä. Vaikka julkiset talousarviovarat ovat edelleen olennaiset, kansainvälisten rahoituslaitosten, kuten Euroopan investointipankin (EIP), Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin (EBRD) ja Maailmanpankin, asema on ratkaiseva tärkeimpien ylikansallisten liikenneakseliin ja koko liikennejärjestelmän tasapainoisen kehittämisen rahoittamisessa.

Komissio suosittelee, että kansainvälisten rahoituslaitosten kanssa Länsi-Balkanin infrastruktuurin ohjausryhmässä (katso kohta 1.2.3.) tehtyä yhteistyötä käytetään tulevien toimien pohjana ja että tällainen toimintatapa laajennetaan myös muille alueille. EU:n jäsenvaltiot ja muut avunantajat olisi tarvittaessa integroitava tällaiseen yhteistyöhön.

Euroopan naapuruus- ja kumppanuusvälineestä (ENPI) myönnetään vuodesta 2007 alkaen rahoitustukea naapurimaille. Tähän sisältyvät tuki, jota myönnetään ehdotetun nk. naapuruuspolitiikan investointivälineen (Neighbourhood Investment Facility) kautta rahoituslaitosten lainantoon ensisijaisilla aloilla, sekä tuki horisontaalisten toimenpiteiden toteuttamiseen. Lisäksi EU:n avustuksilla voitaisiin auttaa maita investointien valmistelussa tukemalla selvityksiä, jotka koskevat yleissuunnitelmien määrittelyä, hankkeiden toteutettavuutta ja yksityisen ja julkisen sektorin kumppanuutta.

Lisäksi komission ehdotuksessa EIP:n uusiksi lainanantovaltuuksiksi vuosille 2007–2013 esitetään huomattavaa korotusta lainanantokattoihin naapurimaissa. Komissio, EIP ja EBRD ovat allekirjoittaneet erityisen yhteisymmärryspöytäkirjan, jolla helpotetaan yhteistyötä Itä-Euroopassa ja Etelä-Kaukasuksella, Venäjällä ja Keski-Aasiassa.

Jäsenyyttä valmistelevasta tukivälineestä myönnetään rahoitustukea ehdokasmaille ja potentiaalisille ehdokasmaille (katso luku 1.1.). Käytettävissä olevien tukien valikoima riippuu kunkin maan asemasta. Ehdokasmaille tarjotaan täysi valikoima jäsenyyttä valmistelevia tukimahdollisuuksia, joihin sisältyy myös tuki liittymisedellytysten täyttämiseen ja koheesiopolitiikan valmisteluun, infrastruktuuri-investoinnit mukaan luettuina. Potentiaalisten ehdokasmaiden käytettävissä olevat tukitoimenpiteet ovat rajallisemmat.

3.3. Institutionaalinen kehys

Edellä esitetyn analyysin ja eri sidosryhmiltä saadun selkeän tuen perusteella komissio on sitä mieltä, että tarvitaan vahva ja sitova koordinoitikehys. Kehys varmistaisi, että kyseiset maat sitoutuvat vahvasti toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet liikenneakseliin varrella oikea-aikaisesti ja yhteensovitetulla tavalla.

Yhtenä mahdollisuutena voidaan perustaa kustannustehokas institutionaalinen koordinoitirakenne, joka tukee liikenneakseliin toteuttamista ja seuranta. Tällaisessa rakenteessa voisi olla kolme tasoa:

- Alueelliset ohjausryhmät seuraisivat sovittujen liikenneakselien ja toimenpiteiden toteuttamista teknisellä tasolla. Alueelliset ohjausryhmät voisivat myös järjestää avunantajien liikenneakselikohtaisia konferensseja ja kutsua tarvittaessa mukaan myös työmarkkinaosapuolet ja muita sidosryhmiä. Kaikki alueelliset ohjausryhmät voisivat kokoontua yhteen säännöllisesti, esimerkiksi vuosittain, jotta voitaisiin varmistaa sovittujen toimenpiteiden yhtenäinen toteuttaminen ja sopia yhteisistä menetelmistä strategisten ja hanketason arviointien tekemisessä ja seurannassa.
- Ministerikokouksissa tehtäisiin strategiset päätökset koordinoinnin puitteista, ylikansallisista liikenneakseleista, infrastruktuurihankkeista ja horisontaalisista toimenpiteistä sekä näiden jatkokehittämisestä alueellisten ohjausryhmien antamien yhteisten suositusten mukaisesti.
- Sihteeristö antaisi hallinnollista ja teknistä tukea. Sihteeristön kestävä, riittävä ja pitkäaikainen rahoitus olisi varmistettava kunkin liikenneakselin varrella olevien maiden talousarvioista, mikä vahvistaisi niiden sitoutumista ja osallisuutta.

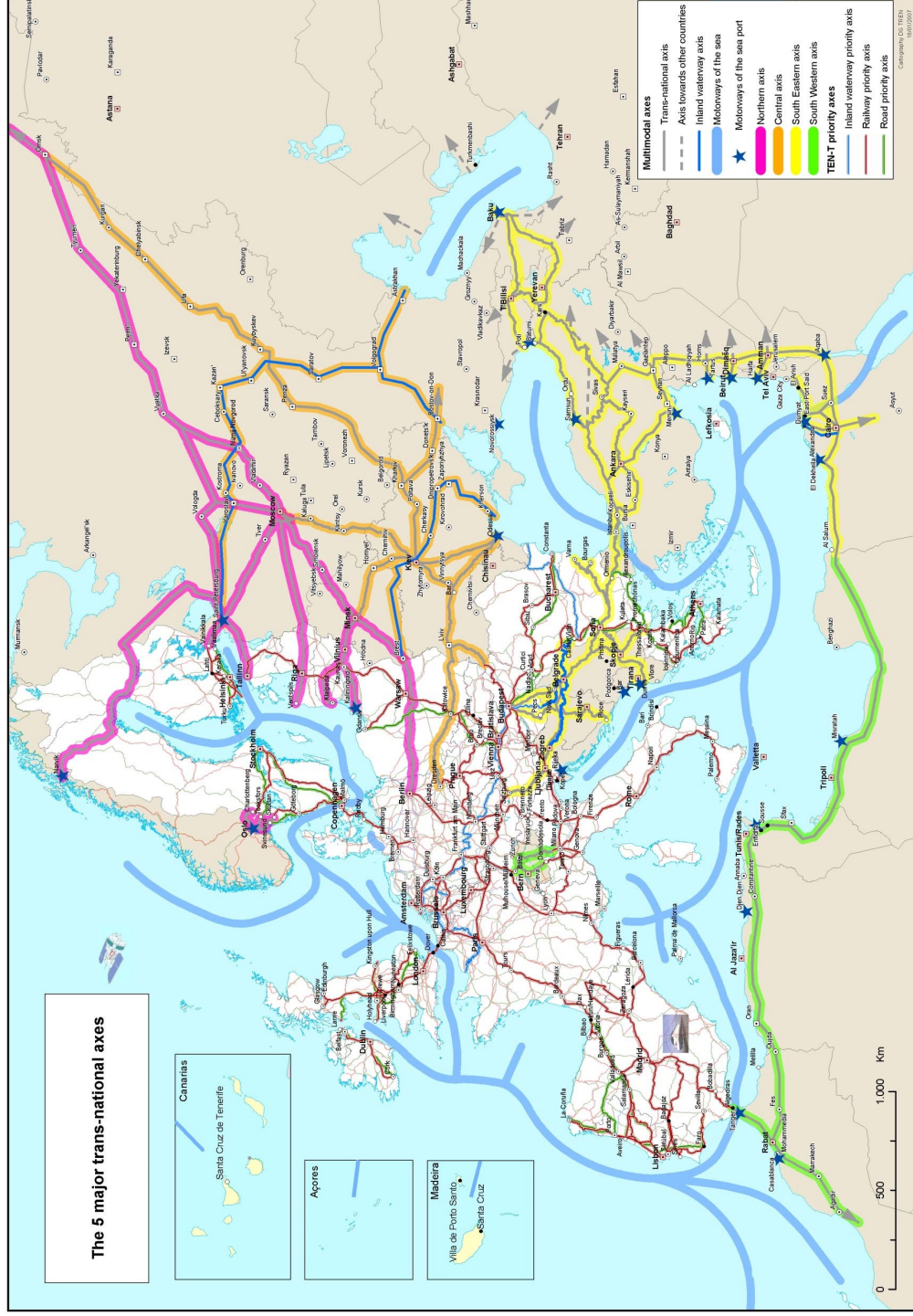
Kustannustehokkuuden varmistamiseksi ja työtehtävien tarpeettoman päällekkäisyyden välttämiseksi jo olemassa olevat alueelliset ohjausryhmät ja sihteeristöt (katso kohta 1.2.3.) voisivat hoitaa edellä mainitut tehtävät siellä, missä niitä on.

3.4. Vaiheittainen lähestymistapa

Koko prosessin nopeuttamiseksi ja sen varmistamiseksi, että yhteistyörakenteiden muoto ja sisältö vastaa osapuolten tarpeita ja odotuksia, komissio aikoo edetä asiassa kahdessa vaiheessa:

1. Ensimmäisessä vaiheessa käynnistetään tunnustelevat neuvottelut kaikkien naapurimaiden kanssa. Näiden neuvottelujen tarkoituksena on arvioida maiden kiinnostusta vahvistaa jo olemassa olevia monenvälisiä yhteistyörakenteita tai perustaa niitä sinne, missä niitä vielä ei ole, sekä sitoutumista näihin rakenteisiin. Tässä vaiheessa etsitään myös väliaikaiset ratkaisut, jotka mahdollistavat liikenneakselien kehittämisen keskeytyksettä.
2. Toisessa vaiheessa eli tunnustelevien neuvottelujen jälkeen komissio tekee konkreettisia suosituksia ja/tai ehdotuksia politiikan ja koordinoitirakenteiden toteuttamiseksi.

Liite 1 – Viiden vlikansallisen liikenneakselin linjaukset





**EUROPEISKA
UNIONENS RÅD**

**Bryssel den 7 februari 2007 (23.2)
(OR. en)**

6115/07

**TRANS 33
ECOFIN 59**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
mottagen den:	5 februari 2007
till:	Javier SOLANA, generalsekreterare/hög representant
Ärende:	Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet "Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna" och "Riktlinjer för transporter i Europa och grannregionerna"

För delegationerna bifogas kommissionens dokument – KOM(2007) 32 slutlig.

Bilaga: KOM(2007) 32 slutlig



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 31.1.2007
KOM(2007) 32 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH
EUROPAPARLAMENTET**

Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna

Riktlinjer för transporter i Europa och grannregionerna

{SEK(2007) 98}
{SEK(2007) 99}

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna

Riktlinjer för transporter i Europa och grannregionerna

(Text av betydelse för EES)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning och politisk bakgrund	3
1.1.	EU och grannregionerna	3
1.2.	Transportvillkor	4
1.2.1.	Transeuropeiska nät i EU	4
1.2.2.	Alleuropeiska korridorer och områden	4
1.2.3.	Utbyggnad av transportnätet på regional nivå	5
1.3.	Den politiska processen	6
2.	Riktlinjer för transporter i Europa och grannregionerna	6
2.1.	Fem leder som sammanbinder EU och grannarna	7
2.1.1.	Integration av de alleuropeiska korridorerna och områdena	8
2.1.2.	Samarbete med andra organisationer	8
2.2.	Infrastrukturprojekt	9
2.3.	Övergripande åtgärder för driftskompatibilitet	9
2.3.1.	EU-samarbete för övergripande åtgärder	9
3.	Genomförande av de politiska riktlinjerna	10
3.1.	Multilateral struktur för samordning och övervakning	10
3.2.	Finansiering av åtgärderna	11
3.3.	Institutioner	11
3.4.	Stegvist genomförande	12

1. INLEDNING OCH POLITISK BAKGRUND

Ett viktigt mål för Europeiska unionens (EU) politik för yttre förbindelser är att underlätta spridningen av EU:s politiska lösningar, t.ex. principerna och reglerna för den inre marknaden, till grannländerna. Detta framhålls i det aktuella meddelandet¹ ”Stärkande av den europeiska grannskapspolitiken”. I transportsektorn är målet att se till att våra främsta handelspartners lagstiftning, standarder och tekniska normer är förenliga med EU:s och därigenom bidrar till Lissabonagendan i form av stimulans av handel, hållbar tillväxt och social sammanhållning.

I detta meddelande skisseras de första stegen i en heltäckande politik för närmare integration av EU:s och grannländernas transportsystem. Politiken är koncentrerad på den viktigaste infrastrukturen som används i internationella transporter och på lagstiftningen som påverkar användningen av dessa vägar i samtliga transportsätt. Senare kan tillvägagångssättet leda till att det växer fram gemensamma regler och föreskrifter för transportsektorn som helhet, vilket skulle skapa en effektiv transportmarknad för EU och dess grannar.

1.1. EU och grannregionerna

Efter 2004 års historiska utvidgning med tio länder från Central- och Östeuropa och Medelhavsregionen anslöt sig Rumänien och Bulgarien till EU i början av 2007. Kroatien och Turkiet är kandidatländer och anslutningförhandlingar pågår med dem båda. F.d. jugoslaviska republiken Makedonien är också ett kandidatland, medan Albanien, Bosnien och Hercegovina, Montenegro samt Serbien med Kosovo² är potentiella kandidater.

Den europeiska grannskapspolitiken utvecklades i syfte att undvika att nya skiljelinjer skulle uppstå mellan EU och dess grannländer: dess syfte är att främja fred, stabilitet, säkerhet, tillväxt, utveckling och välbefinnande i grannländerna liksom en modernisering av deras ekonomier och samhällen. Den europeiska grannskapspolitiken riktade sig ursprungligen till de närmaste grannländerna. Med tiden har handlingsplaner avtalats med Israel, Jordanien, Libanon, Moldavien, Marocko, den palestinska myndigheten, Tunisien, Ukraina, Armenien, Azerbajdzjan och Georgien. Inom kort kommer en handlingsplan att avtalas även med Egypten. EU och Ryssland har godkänt färdplaner för fördjupat samarbete genom fyra gemensamma områden som upprättades vid toppmötet i maj 2005.

Dessa initiativ bildar en nyskapande, heltäckande och framåtblickande ram som EU tänker använda för att sprida inre marknadsprinciperna samt främja politiska och ekonomiska reformer, utveckling och modernisering till allas gagn. Som sägs i det aktuella meddelandet ”Stärkande av den europeiska grannskapspolitiken” finns en rad övergripande frågor, bl.a. transporter, där EU och dess grannländer har gemensamma intressen som med fördel kan hanteras multilateralt. För att till fullo tillvarata de närmare förbindelserna med EU och utsikterna till förbättrad tillgång till den inre marknaden måste grannländernas transportsystem klara av ökade transportflöden. I ramarna för utvidgningen och grannskapspolitiken sägs uttryckligen att politiken för transeuropeiska nät bör inbegripa strategier för att uppnå detta mål.

¹ KOM(2006) 726 av den 4 december 2006.

² Enligt Förenta nationernas säkerhetsråds resolution 1244 av den 10 juni 1999.

1.2. Transportvillkor

1.2.1. Transeuropeiska nät i EU

Genom politiken för transeuropeiska nät (TEN), som reviderades 2004³, styrs investeringarna till 30 prioriterade transnationella leder och projekt. Här prioriteras särskilt integrationen av de nya medlemsstaternas nät. Som Europeiska rådet sade i december 2003 kommer de transeuropeiska lederna att öka det utvidgade EU:s konkurrenskraft och sammanhållning genom att den inre marknaden binds samman bättre. De transeuropeiska näten omfattar dock inte transportlänkar mellan EU och grannländerna eller andra handelspartner. Dessa länkar har istället utvecklats genom de alleuropeiska korridorerna och områdena sedan början av 1990-talet.

1.2.2. Alleuropeiska korridorer och områden

Alleuropeiska korridorer och områden utvecklades vid två ministerkonferenser på Kreta (1994) och i Helsingfors (1997) med syftet att sammanbinda EU-15 med de dåvarande grannländerna. Efter utvidgningen 2004 och 2007 ligger korridorerna nu mestadels inom EU och ingår därför i de transeuropeiska näten.

Samarbetet kring de alleuropeiska korridorerna och områdena är organiserat genom icke-bindande avtalsmemorandum, genom vilka en ordförande och ett sekretariat har inrättats för de flesta av dem. Då ett land längs korridoren svarar för sekretariatets finansiering har medelstillgången varit ojämn och mycket beroende av den enskilda korridorens särdrag, varvid särskilt följande svagheter har framkommit:

- Investeringarna planeras och prioriteras mestadels på ett splittrat sätt utifrån nationella överväganden, medan den internationella trafikens behov längs hela leden försummas.
- Tonvikten ligger på infrastruktur, medan otillräcklig uppmärksamhet ägnas åt andra flaskhalsar, vilka ofta är den största anledningen till förseningar, särskilt vid gränsövergångar.
- Det finns inga vedertagna metoder för bedömning av planernas och projektens ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser som uppfyller kraven på bästa internationella praxis.

³

Beslut 884/2004/EG.

1.2.3. Utbyggnad av transportnätet på regional nivå

Kartläggningen av basnät i några av grannregionerna har bidragit till att avhjälpa bristerna i de alleuropeiska korridorerna och områdena. Kartläggningen, som får stöd enligt anslutningspolitiken och de bilaterala handlingsplanerna i den europeiska grannskapspolitiken, har som mål att förbättra genomförandet av politiken och de regionala transportsystemens infrastruktur:

- Länderna på västra Balkan⁴ och Europeiska kommissionen undertecknade 2004 ett avtalsmemorandum om utvecklingen av ett stomnät. En styrkommitté inrättades för att genomföra avtalsmemorandumet, och kommittén får stöd av ett sekretariat och av transportobservationsorganet för sydöstra Europa (South East Europe Transport Observatory, SEETO). SEETO har bedrivit sin verksamhet sedan juni 2005 och har som mål att upprätta informationssystem och utforma en femårsplan och rutiner för upprustning av stomnätet. Dessutom har de internationella givarna under Världsbankens och EU:s ledning inrättat en styrgrupp för infrastruktur för att samordna givarnas insatser.
- I Medelhavsregionen inleddes samarbetet kring transportfrågor 1995 genom Barcelonaprocessen, där man satte upp mål för att skapa ett frihandelsområde kring Medelhavet senast 2010. Transportforumet för Europa och Medelhavsområdet inrättades 1998 för samordning av gemensamma metoder och utveckling av ett integrerat regionalt transportsystem. Vid den första ministerkonferensen för Europa och Medelhavsområdet om transportfrågor 2005 utpekades de främsta prioriteringarna för transportsektorns utveckling. Ministerkonferensen uppmanade också forumet att anta en regional handlingsplan för transporter för de kommande fem åren.
- Turkiet håller på att kartlägga ett stomnät och en förteckning över prioriterade infrastrukturprojekt som ett led i anslutningsförhandlingarna. Turkiet medverkar både i de alleuropeiska korridorerna och i Traceakorridoren.
- Traceakorridoren, under utveckling sedan 1993, sammanbinder Europa med Turkiet och därefter med Armenien, Azerbajdzjan och Georgien i Sydkaucasus och vidare till Centralasien. Samarbetet är organiserat genom en grundläggande multilateral överenskommelse mellan de berörda länderna⁵. Genom överenskommelsen inrättas en mellanstatlig kommission och ett ständigt sekretariat. Sekretariatet övervakar att den mellanstatliga kommissionens beslut genomförs och lägger fram förslag om hur överenskommelsen skall förverkligas.
- För Vitryssland, Moldavien och Ukraina förblir de alleuropeiska korridorerna utgångspunkten.

⁴ Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Montenegro, Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244).

⁵ Dessa är följande: Afghanistan, Armenien, Azerbajdzjan, Bulgarien, Georgien, Kazakstan, Kirgizistan, Moldavien, Rumänien, Tadzjikistan, Turkiet, Ukraina och Uzbekistan. Pakistan och Iran har ansökt om medlemskap i Traceca.

- För Ryssland ingår transportsamarbetet i dialogen mellan EU och Ryssland som inleddes 2005. Fem arbetsgrupper på expertnivå har inrättats, för transportstrategier, infrastruktur och offentligprivata partnerskap; för transportsäkerhet; för lufttransporter; för transporter till sjöss, på floder och på inre vattenvägar; samt för väg- och järnvägstransporter.
- Samarbetet kring Kaspiska havet och Svarta havet har inrättats som uppföljning av ministerkonferensen i Baku 2004 mellan EU, Svartahavsländerna och de kaspiska länderna, och här deltar Tracealänderna samt Ryssland och Vitryssland. Som en del i denna s.k. Bakuprocess har fyra arbetsgrupper på expertnivå inrättats på transportområdet för luftfart, säkerhet, väg- och järnvägstransport samt infrastruktur. Målet är att stärka samarbetet mellan EU och partnerländerna och framför allt mellan regionens länder.

Kommissionen anser att dessa initiativ är viktiga steg på vägen mot en hållbar utveckling och regional integration. Integrationen av grannländerna i EU:s marknad och samhälle förutsätter bl.a. kompatibel, sammanbunden infrastruktur och tillnärmade regler. Dessutom krävs att man fokuserar på ett begränsat antal centrala internationella förbindelser för att se till att de ofrånkomligen begränsade resurserna ger en märkbar stimulans till handel och ekonomisk tillväxt både i EU och grannländerna. En sådan politik skisseras nedan (avsnitt 2).

1.3. Den politiska processen

För att genomföra idén om en europeisk grannskapspolitik på transportområdet och för att kartlägga vad som kan göras för att bättre sammanbinda EU med grannländerna inrättade Europeiska kommissionen 2004⁶ en högnivågrupp för utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna och grannregionerna, med kommissionens f.d. vice ordförande Ignacia Loyola de Palacio som ordförande. Gruppens rapport⁷ överlämnades till kommissionen i december 2005. Ett offentligt samråd anordnades under gruppens arbete för att beakta de berörda parternas åsikter. Även om flertalet berörda parter välkomnade gruppens rekommendationer, framförde några av dem synpunkter på beaktandet av miljömässiga och sociala aspekter⁸.

2. RIKTLINJER FÖR TRANSPORTER I EUROPA OCH GRANNREGIONERNA

Efter att ha granskat högnivågruppens förslag och de reaktioner som framkommit under det offentliga samrådet anser kommissionen att gruppens arbete utgör en god grund för samarbetet mellan EU och grannländerna. Kommissionen rekommenderar därför rådet och Europaparlamentet att beakta gruppens rapport och förslaget att revidera idén om alleuropeiska korridorer och områden enligt följande:

- Att utvidga de alleuropeiska korridorernas och områdenas geografiska räckvidd för att ta full hänsyn till den reviderade strategin för de transeuropeiska näten, anslutningspolitiken och den europeiska grannskapspolitiken.

⁶ Kommissionens beslut C(2004) 3618 av den 29 september 2004.

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

⁸ De skriftliga och muntliga svaren på bägge samråden finns på http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm

- Att utvidga de relevanta principerna och reglerna för den inre marknaden till grannländerna genom att beakta hållbarheten och genom att betona betydelsen av andra åtgärder än infrastruktur för att underlätta transportflöden längs huvudlederna.
- Att stärka samordningen och övervakningen så att de aktuella ländernas engagemang säkerställs, att möjliggöra sam anvä ndning av resurser för en hållbar utveckling av infrastruktur samt att möjliggöra utbredning av EU:s politik, även på det sociala området.

2.1. Fem leder som sammanbinder EU och grannarna

Kommissionen anser att idén med de alleuropeiska korridorerna och områdena måste uppdateras på grund av de nya geopolitiska förhållandena efter EU:s utvidgning och för att bättre ansluta de viktigaste lederna i de transeuropeiska näten med grannländernas. Därför föreslår kommissionen att man antar följande fem gränsöverskridande leder i enlighet med högnivågruppens förslag (för vägdragningen, se bilaga 1):

- Motorvägar till sjöss: En sammankoppling av Östersjön, Barents hav, Atlanten (även de yttersta randområdena⁹), Medelhavet, Svarta havet och Kaspiska havet samt de länder som har kust kring dessa hav, med en förlängning genom Suezkanalen mot Röda havet.
- Den norra leden: En sammankoppling av norra EU med Norge i norr och med Vitryssland och Ryssland i öster. En länk till Barentsregionen som sammanbinder Norge med Ryssland genom Sverige och Finland planeras också.
- Den centrala leden: En sammankoppling av centrala EU med Ukraina och Svarta havet och genom inre vattenvägar till Kaspiska havet. En direkt länk från Ukraina till Transsibiriska järnvägen och en länk från sjöfarten på Don/Volga till Östersjön ingår också.
- Den sydöstra leden: En sammankoppling av EU med Balkan och Turkiet, och därefter med Sydkaukasus och Kaspiska havet samt med Mellanöstern till Egypten och Röda havet.
- Den sydvästra leden: En sammankoppling av sydvästra EU med Schweiz och Marocko, inbegripet Transmaghreblänken mellan Marocko, Algeriet, Tunisien och i förlängningen till Egypten.

Enligt högnivågruppens bedömning bidrar dessa fem leder mest till att främja internationella utbyten, handel och trafik. De omfattar också några förgreningar i regioner där trafikvolymerna är förhållandevis låga på grund av rådande politiska problem, och syftet med detta är att stärka regionalt samarbete och integration på längre sikt. Här vill kommissionen betona att öppna, säkra gränser mellan EU och dess grannländer och mellan de olika grannländerna är av yttersta vikt för att stimulera handeln och förstärka det regionala samarbetet.

⁹ Kanarieöarna, Azorerna och Madeira.

Kommissionen föreslår att man i detta skede beaktar endast länkarna mellan EU och grannländerna, och inte länkarna från grannländerna till andra tredjeländer (men se avsnitt 2.1.2). Kommissionen påpekar också att dessa fem leder inte ändrar prioriteringarna för de transeuropeiska transportnäten i EU (se avsnitt 1.2.1).

2.1.1. Integration av de alleuropeiska korridorerna och områdena

I enlighet med rekommendationerna från ordförandena för de alleuropeiska korridorerna vill kommissionen helt integrera korridorerna i de nya strukturerna och ta till vara befintlig expertis. Huvuddelen av de alleuropeiska korridorerna I, IV, V, VI och VII befinner sig nu på EU:s territorium och är därför prioriterade projekt inom de transeuropeiska transportnäten, men de återstående korridorerna ingår i de föreslagna fem lederna enligt följande:

- De fyra alleuropeiska områdena (Barents hav, Svarta havet, Joniska havet och Medelhavet) ingår i motorvägarna till sjöss med avseende på maritima förbindelser.
- Den norra leden omfattar korridor II och den nordliga delen av korridor IX. Dessutom ingår en förbindelse till lands till det alleuropeiska området vid Barents hav, med en länk mellan Norge och Ryssland genom Sverige och Finland.
- Den centrala leden inbegriper korridor III och en gren av korridorerna V och IX.
- Den sydöstra leden samlar och förlänger korridorerna IV och X, samt täcker korridorerna VII och VIII och en gren av korridor V. Leden förlängs ytterligare till Mellanöstern och ansluter till Traceca i Turkiet, Armenien, Azerbajdzjan och Georgien.
- Den sydvästra leden inbegriper en länk till lands i det alleuropeiska området Medelhavet.

2.1.2. Samarbete med andra organisationer

Kommissionen fäster stor vikt vid att utbyggnaden av de fem lederna sker i nära samordning med de organisationer som utvecklar internationella transportleder i andra regioner. Här ingår särskilt Tracecakorridoren i Centralasien, de transafrikanska näten¹⁰ samt de nät mellan Europa och Asien som utvecklas av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa, Förenta nationernas ekonomiska och sociala kommission för Asien och Stillehavsområdet samt den europeiska ministerkonferensen för transportfrågor.

¹⁰ Dessa utvecklas inom Afrikanska unionen och infrastrukturpartnerskapet mellan EU och Afrika.

2.2. **Infrastrukturprojekt**

Högnivågruppen har lagt fram ett antal infrastrukturprojekt som delats in i två kategorier efter graden av mognad. Vid det offentliga samrådet framkom oro för att vidareutvecklingen av vissa transnationella leder kunde skada miljön och då särskilt den biologiska mångfalden. Kommissionen föreslår därför att projektförteckningen ses som preliminär och betonar att övergripande planer för lederna måste utvecklas. De här planerna bör bli föremål för strategiska ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvensbedömningar enligt bästa internationella praxis och i förekommande fall i enlighet med EU:s lagstiftning¹¹.

2.3. **Övergripande åtgärder för driftskompatibilitet**

Kommissionen stödjer de övergripande åtgärder som högnivågruppen lagt fram som grund för samarbetet för att göra transporter längs lederna snabbare och effektivare. Åtgärderna skall successivt tillnärma grannländernas lagstiftning och rutiner till relevant gemenskapslagstiftning. De rör alla transportsätt och omfattar bl.a. följande:

- Teknisk, rättslig och administrativ driftskompatibilitet med system i EU, t.ex. järnvägsnät, signalsystem och avgiftssystem för infrastruktur.
- Snabbare gränsövergångsrutiner genom att relevanta internationella konventioner tillämpas utan dröjsmål, i likhet med vad som redan görs i EU, med hjälp av enhetliga instanser och gemensamma faciliteter, förenkling och harmonisering av handels- och transportrelaterad dokumentation i likhet med praxis inom EU.
- Införande av ny teknik som trafiklednings- och informationssystem för alla transportsätt (bl.a. ERTMS¹² och SESAR¹³) och satellitnavigation (Galileo), som är effektiva och kompatibla med dem som redan införts i EU.
- Bättre säkerhet och arbetsmiljö i alla transportslag genom t.ex. harmoniserade standarder och rutiner av högsta möjliga kvalitet.
- Tillämpning av internationella konventioner, social och miljömässig konsekvensbedömning, rutiner för offentlig upphandling osv. i enlighet med EU:s standarder, givarnas finansieringsregler och bästa internationella praxis.

2.3.1. *EU-samarbete för övergripande åtgärder*

Handlingsplaner inom EU:s samarbetsstrukturer är ett av de viktigaste sätten att genomföra de övergripande åtgärderna. Handlingsplanerna fastställs tillsammans med partnerländerna med följande mål (se även avsnitt 1.2.3):

- För kandidatländer och potentiella kandidatländer är målet att successivt göra regelverket enhetligt med gemenskapens regelverk på alla områden.

¹¹ För praktisk vägledning om genomförandet av den samhällsekonomiska bedömningen och den strategiska miljöbedömningen, se projekten inom det sjätte ramprogrammet HEATCO vid <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> och BEACON vid <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

¹² ERTMS, European Rail Traffic Management System.

¹³ SESAR, European air traffic control infrastructure modernisation programme.

- För de länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken berör de bilaterala handlingsplanerna och strategierna en rad områden, bl.a. transporter och tullar, samt övergripande områden som miljö och socialpolitik.
- Multilateralt samarbete, särskilt kring Tracecastrategin till och med 2015, Bakuprocessen och planerna på en regional transporthandlingsplan för Medelhavsområdet, kompletterar de bilaterala handlingsplanerna.
- Gränsöverskridande samarbete mellan angränsande regioner i EU och grannländerna kommer att få ökad betydelse, bl.a. för åtgärder för bättre transporter men även för ökat rättsligt och administrativt samarbete.

Även om de flesta övergripande åtgärderna redan omfattas av EU:s samarbetsstrukturer anser kommissionen att dessa behöver ses i ett sammanhang med infrastrukturutvecklingen längs de viktigaste internationella rutterna. Detta för att se till att de värsta flaskhalsarna längs en led hanteras samordnat och snabbt, och att rutiner och standarder är kompatibla längs hela leden för alla internationella transporter till och från EU.

3. GENOMFÖRANDE AV DE POLITISKA RIKTLINJERNA

3.1. Multilateral struktur för samordning och övervakning

De ökande utmaningar som EU står inför gör det än viktigare att den ökar sin yttre politiks effektivitet och enhetlighet, och att den levererar bättre strategisk planering, större sammanhang mellan dess olika instrument för den yttre politiken och ökat samarbete mellan EU-institutionerna, medlemsstaterna, grannländerna och andra berörda parter. Samarbetet bör kännetecknas av följande:

- Länderna sammanförs i ett multilateralt sammanhang, samtidigt som effektivt regionalt samarbete möjliggörs.
- Driftskompatibilitet främjas i EU:s och grannländernas nät, liksom ytterligare tillnärmning av grannländernas lagstiftning och politik till EU:s standarder, för att skapa fortsatt ekonomisk och social utveckling och en hållbar miljö.
- Ömsesidigt gynnsamma infrastrukturprojekt utformas så att direktinvesteringar attraheras och styrs till dem.
- Andra flaskhalsar än de infrastrukturellerade avlägsnas och de övergripande åtgärderna för lederna genomförs.
- En hållbar utveckling tryggas och främjas genom beaktande av infrastrukturplanernas och de övergripande åtgärdernas ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser.

3.2. Finansiering av åtgärderna

Genomförandet av denna omfattande plan förutsätter en kraftsamling av alla berörda finansieringskällor, privata och offentliga, nationella och internationella. De offentliga budgetarna kommer att förbli betydelsefulla, men de internationella finansinstitutionerna, t.ex. Europeiska investeringsbanken (EIB), Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD) och Världsbanken, har central betydelse för att finansiera en balanserad utbyggnad av de viktigaste internationella vägarna och transportsystemet i stort.

Kommissionen rekommenderar att man fortsätter med det fruktsamma samarbetet med de internationella finansinstitutionerna inom styrgruppen för västra Balkan (se avsnitt 1.2.3) och att samma modell tillämpas i andra regioner. EU:s medlemsstater och de andra givarna bör vid behov medverka i samarbetet.

Från och med 2007 kommer Europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet att ge ekonomiskt stöd till grannländerna. Här kommer stöd till finansinstitutioner som lånar ut till de prioriterade sektorerna att lämnas genom en föreslagen finansieringsform för investeringar i grannskapet och till stöd för genomförandet av övergripande åtgärder. Dessutom kan EU-bidrag hjälpa länder att förbereda sig för investeringar genom stöd till undersökningar angående utformningen av huvudplaner, genomförbarhet och offentligprivata partnerskap.

Vidare vill kommissionen i sitt förslag till nya mandat för EIB:s yttre utlåning 2007–2013 avsevärt öka grannländernas lånetak. Ett särskilt avtalsmemorandum har undertecknats av kommissionen, EIB och EBRD för att underlätta samarbetet i Östeuropa och Sydkaukasus, i Ryssland och Centralasien.

Genom föranslutningsinstrumentet (IPA) kommer ekonomiskt stöd att ges till kandidatländerna och de potentiella kandidatländerna (se avsnitt 1.1). Stödets omfattning varierar beroende på hur långt landet hunnit i anslutningsprocessen. Kandidatländerna kommer att erbjudas det fullständiga utbudet av föranslutningsstöd, bl.a. stöd för att uppfylla anslutningskriterierna och förbereda sig för sammanhållningspolitiken, där infrastrukturinvesteringar ingår, medan de potentiella kandidatländerna kommer att få stöd från en mer begränsad uppsättning åtgärder.

3.3. Institutioner

På grundval av bedömningen i föregående avsnitt och de berörda parternas starka stöd under samrådet anser kommissionen att en stark, bindande samordningsstruktur krävs. På så sätt skulle de aktuella ländernas engagemang och involvering i processen tryggas, så att de genomför nödvändiga åtgärder i tid och samordnat längs lederna.

En möjlig struktur för samordningen är att inrätta kostnadseffektiva institutioner till stöd för uppbyggnad och övervakning av lederna. Man kan tänka sig en struktur i tre nivåer enligt följande:

- Regionala styrgrupper som övervakar det tekniska genomförandet av de överenskomna lederna och åtgärderna. De regionala styrgrupperna kan också anordna givarkonferenser för varje led och i förekommande fall se till att arbetsmarknadens parter och andra berörda grupper involveras. Alla regionala styrgrupper bör mötas regelbundet, t.ex. en gång om året, för att se till att de överenskomna åtgärderna genomförs enhetligt och för att enas om gemensamma metoder för utvärdering och övervakning på strategisk nivå och av enskilda projekt.
- Ministermöten som fattar strategiska beslut om samordningsstrukturen och om de transnationella lederna, infrastrukturprojekt och övergripande åtgärder och vidareutveckling av dessa på grundval av gemensamma rekommendationer från de regionala styrgrupperna.
- Ett sekretariat som tillhandahåller tekniskt och administrativt stöd. Sekretariatets finansiering bör vara långsiktig och tillräcklig, vilket kan garanteras med bidrag från de länder som berörs av lederna, som därigenom också stärker sitt engagemang.

Av kostnadseffektivitetsskäl och för att undvika onödigt dubbelarbete bör de befintliga regionala styrgrupperna och sekretariaten, där sådana finns, tillhandahålla dessa funktioner (se avsnitt 1.2.3).

3.4. Stegvis genomförande

För att påskynda processen överlag och se till att samarbetsstrukturens utformning och innehåll motsvarar de berörda parternas behov och förväntningar kommer kommissionen att genomföra politiken i två steg:

1. Under det första steget inleds sonderingssamtal med samtliga grannländer. Målet med dessa samtal är att bedöma ländernas intresse av och engagemang för att stärka de eventuella strukturerna för multilateral samordning eller införa sådana. Under detta steg kommer också tillfälliga lösningar att undersökas så att lederna kan utvecklas utan avbrott.
2. Som ett andra steg efter sonderingssamtalen lägger kommissionen fram konkreta rekommendationer eller ett förslag om genomförande av en struktur för politik och samordning.

BILAGA 1 - De fem internationella vägaras dragning

