



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.3.2008
KOM(2008) 125 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG
SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**Status over de sonderende drøftelser med nabolande om samarbejde på
transportområdet**

DA

DA

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG
SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**Status over de sonderende drøftelser med nabolande om samarbejde på
transportområdet**

(EØS-relevant tekst)

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	3
2.	Organisation af de sonderende drøftelser.....	4
3.	Foreløbige konklusioner efter den første diskussionsrunde.....	5
3.1.	Stor opbakning til Kommissionens strategi	5
3.2.	Tilpasning af strategien.....	6
4.	Status, positive resultater og kommende tiltag	7
4.1.	Paneuropæiske korridorer/områder.....	7
4.2.	Motorveje til søs.....	7
4.3.	Den nordlige akse.....	8
4.4.	Den centrale akse	8
4.5.	Den sydøstlige akse.....	9
4.5.1.	Det centrale transportnet i de vestlige Balkanstater.....	9
4.5.2.	Forgreninger til Mellemøsten, Kaukasus og Centralasien.....	9
4.6.	Traceca-korridoren.....	10
4.7.	Middelhavsakserne og den regionale handlingsplan for transport.....	10
5.	Konklusion	11

1. INDLEDNING

Kommissionens meddelelse om *Styrkelse af EU's naboskabspolitik*¹ (ENP) behandlede de vigtigste aspekter ved naboskabspolitikens tematiske/sektorale dimension og behovet for udvidet multilateral dialog med partnerlandene om temaer som energi, transport, miljø eller forvaltning af grænsekontrollen. I meddelelsen blev der også taget fat på idéen om multilaterale aftaler på energi- og transportområdet og nødvendigheden af en strømning af forskellige igangværende initiativer. Det blev navnlig understreget, hvor vigtigt det er at tilnærme den politiske dialog og den faktiske udvikling af transportkorridorerne til hinanden. Dette budskab blev videreudviklet i den nylige meddelelse² *En stærk europæisk naboskabspolitik*, hvori Kommissionen indtrængende opfordrede medlemsstaterne til et tættere samarbejde med henblik på at færdiggøre udvidelsen af EU's store transportakser til nabolandene.

Som det blev fremhævet i Kommissionens meddelelse om *De vestlige Balkanlande*³, er EU-perspektiverne en drivkraft for reformer i regionen og dermed en vigtig faktor for stabilitet og fremgang. Efter den seneste EU-udvidelse er de vestlige Balkanlande helt omgivet af EU-medlemsstaters territorium, hvad der gør en koordineret udvikling af transportsektoren til et centralt tema.

Herudover er det under det strategiske partnerskab, som gennemføres som led i partnerskabs- og samarbejdsaftalen mellem EU og Rusland, og køreplanerne for de fire "fælles rum", som blev vedtaget på topmødet i Moskva i maj 2005, planlagt at fremme transportsektorens komplementaritet og gradvis integrere transportnettene, hvorved tekniske og administrative flaskehalse fjernes, og der sker en indbyrdes tilnærmelse af parternes respektive lovgivning for at sikre tilvejebringelsen af transportinfrastruktur og dens interoperabilitet.

Kommissionens meddelelse - *Retningslinjer for transport i Europa og naboregionerne*⁴ beskrev de første skridt i en omfattende strategi for en tættere integration af EU's og nabolandenes transportsystemer. Denne strategi er fokuseret på fem hovedtransportakser, som anvendes i den internationale handel, og på relevante standarder og lovgivning ("horisontale foranstaltninger"), som har indflydelse på alle transportformers anvendelse af ruterne⁵. Med tiden kan denne strategi føre til en indbyrdes tilnærmelse af regler og forskrifter for transportsektoren som helhed og dermed tilvejebringe et effektivt transportmarked, som både inddrager EU og nabolandene. Der kunne blive tale om betydelige virkninger i lande, hvor der af politiske grunde har eksisteret et forholdsvis beskedent samarbejde.

¹ KOM(2006) 726 af 4.12.2006.

² KOM(2007) 774 af 5.12.2007.

³ Vedtaget den 5. marts 2008.

⁴ KOM(2007) 32 af 31.1.2007.

⁵ Grundlaget for denne strategi blev forberedt af den højtstående gruppe, som havde Kommissionens tidligere næstformand, Loyola de Palacio, som formand, se rapporten *Networks for peace and development* på adressen http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm.

I meddelelsen introducerede Kommissionen en totrinsplan for gennemførelse af strategien. I den første fase gennemføres sonderende drøftelser med nabolandene med sigte på at vurdere deres interesse og deres villighed til at styrke de bestående koordineringsrammer. Drøftelserne bør sikre, at samarbejdsstrukturens form og indhold opfylder de berørte parters behov og forventninger på den mest effektive måde. I den anden fase - alt efter resultaterne af de sonderende drøftelser - fremsætter Kommissionen konkrete anbefalinger og/eller forslag til strategiens gennemførelse og koordineringsrammerne.

I juni 2007 hilste Rådet (transportministrene) både udvidelsen af aksestrategien og vægtningen af de horisontale foranstaltninger velkommen og opfordrede Kommissionen til at fremlægge forslag til den praktiske gennemførelse af denne strategi, til styrkelse af den organisatoriske opbygning og til koordineringsrammer for transportakserne.

De sonderende drøftelser blev lanceret i foråret 2007, og den første diskussionsrunde med alle nabolande og regioner er gennemført. Drøftelserne forløber positivt, og denne meddelelse beretter om drøftelserne og de foreløbige konklusioner. I det vestlige Balkanområde er drøftelserne allerede afsluttet med et positivt resultat. Sammen med denne meddelelse forelægger Kommissionen derfor Rådet forslag til forhandlingsdirektiver vedrørende en traktat om oprettelse af et transportfællesskab i de vestlige Balkanlande.

2. ORGANISATION AF DE SONDERENDE DRØFTELSE

De sonderende drøftelser blev lanceret i foråret 2007, og der er gennemført en første diskussionsrunde med alle nabolande, de paneuropæiske korridorer/områder og en række interessepartier. Følgende vigtige møder har fundet sted, foruden en række møder på arbejdsgruppeniveau:

- En række møder med de paneuropæiske korridorer/områder i årets løb, herunder to møder med deltagelse af korridorernes formænd og sekretærer, det første i januar og det andet i oktober 2007.
- To møder i arbejdsgruppen vedrørende “transportstrategier, infrastruktur og offentlige/private partnerskaber” under EU-Rusland-transportdialogen, et i Moskva i oktober 2007 og et i Bruxelles i januar 2008. Ad hoc-arbejdsgruppen vedrørende logistikproblemer, der blev nedsat for at undersøge situationen langs grænsen mellem EU og Rusland og komme med anbefalinger om, hvordan trafikmængden kan øges, færdiggjorde sit arbejde i juni 2007 under det tyske EU-formandskab og fremsendte sin rapport til Kommissionen og det russiske transportministerium. Disse anbefalinger skal nu omsættes af de permanente arbejdsgrupper under dialogsamarbejdet. I denne forbindelse indgår infrastrukturens opgradering og de anbefalede procedurer også som et led i udviklingen af den nordlige akse og de horisontale opgaver.
- Der er siden marts 2007 gennemført en række vellykkede forhandlingsrunder i Bruxelles og i Kiev vedrørende en ny udvidet aftale med Ukraine, som skal efterfølge partnerskabs- og samarbejdsaftalen.

- Euro-Middelhav-transportforummet mødtes i maj 2007 og vedtog en regional handlingsplan for transport for perioden 2007-2013. Som opfølgning hertil mødtes arbejdsgruppen for infrastruktur i november 2007 for at bekræfte aksernes linjeføring og ajourføre listen med infrastrukturprojekter. Disse møder førte til en konference på højt niveau - tilrettelagt af Kommissionen med bistand fra det portugisiske EU-formandskab - om transportsystemet omkring Middelhavet i Lissabon den 3. december 2007. Ved denne konference anerkendte næstformand Jacques Barrot og ministre fra EU- og Middelhavslandene den vigtige rolle, som handlingsplanen spiller, når det gælder om at forlænge de transeuropæiske transportnets hovedakser og udbrede fællesskabsretten til denne region.
- Der er afholdt en række møder under den regionale samarbejdsramme, der er oprettet ved den multilaterale Traceca-aftale, herunder bl.a. møder i arbejdsgrupper og mødet i den mellemstatslige kommission den 13.-14. december 2007 i Astana, hvor de sonderende drøftelser officielt blev indledt med et mandat til at fremsætte forslag på topmødet i 2008 om, hvorvidt/hvordan fremtidige retlige og institutionelle rammer for akserne kan bygge videre på Traceca-strukturer og dermed tilvejebringe et fornyet langsigtet grundlag for vores samarbejde.

3. FORELØBIGE KONKLUSIONER EFTER DEN FØRSTE DISKUSSIONSRUNDE

3.1. Stor opbakning til Kommissionens strategi

Der er brug for yderligere drøftelser med alle nabolandene, før Kommissionen kan fremsætte konkrete forslag til, hvordan koordineringsrammerne kan styrkes, men der foreligger allerede en række foreløbige konklusioner. Generelt har drøftelserne bekræftet, at der er opbakning til den strategi, som Kommissionen præsenterer i meddelelsen, og der er navnlig bred opbakning til:

- nytten af aksestrategien som grundlaget for et samarbejde mellem EU og nabolandene
- behovet for at se videre end blot infrastrukturforanstaltninger og tilnærme transportkorridorernes udvikling og de overordnede strategidiskussioner til hinanden
- vigtigheden af stærke og bindende koordineringsrammer, f.eks. i form af et mere bindende aftalememorandum eller en traktat
- behovet for at oprette styrelsesfunktioner for akserne i tråd med Kommissionens forslag (se tekstboksen), som bygger på bestående regionale strukturer og tekniske sekretariater.

Ministermøder pr. akse/region for at træffe strategiske beslutninger vedrørende ændring af akse, deltagende lande og enheder og finansieringen af koordineringsstrukturen.

Regionale styregrupper til at overvåge gennemførelsen af en akse, som sammensættes af højtstående repræsentanter for hvert af de berørte lande, og som får til opgave at udarbejde de overordnede planer for akse, og herunder også udpege flaskehalsproblemer, fremsætte forslag og prioritere de forskellige foranstaltninger.

Alle de regionale styringsgrupper bør regelmæssigt træde sammen for at sikre en sammenhængende gennemførelse af de aftalte foranstaltninger og for at aftale fælles metoder til evaluering og overvågning på det strategiske plan og på projektplan.

Foruden at forberede ministermøderne bør en regional styregruppe også aflægge beretning til de respektive underudvalg under den europæiske naboskabs- og partnerskabspolitik med sigte på at få inddraget relevante forslag i de bilaterale og regionale handlingsplaner.

En regional styregruppe kan beslutte at nedsætte arbejdsgrupper eller taskforcer, hvori deltager alle eller nogle medlemmer med henblik på en nøjere granskning af tekniske spørgsmål. Den tilrettelægger også donorkonferencer og inddrager arbejdsmarkedets parter og andre interesseparter.

Et permanent sekretariat, som kan yde administrativ og teknisk støtte. Sekretariatet følger med i undersøgelser, som er relevante for akse, forbereder styregruppens møder og ministermøderne og sørger for logistikken i forbindelse med møderne.

Styregruppen og sekretariatet bør samarbejde med de europæiske koordinatore, herunder navnlig de koordinatore, der er udpeget for indre vandveje og motorveje til søs eller de transeuropæiske transportnet (TEN).

3.2. Tilpasning af strategien

De sonderende drøftelser har gjort det nødvendigt at foretage nogle mindre tilpasninger af Kommissionens oprindelige strategi. Tilpasningerne vedrører hovedsagelig strategiens geografiske og sektorale dækningsområde:

- Samarbejdet med **Schweiz** bør fortsættes inden for de bestående strukturer, da de allerede er veletableret for transportsektorens vedkommende. Dette samarbejde bygger på bilaterale relationer og aftaler mellem EU og Schweiz, og navnlig transportkorridorerne gennem Schweiz, som forbinder Italien med Tyskland, Frankrig og Østrig, er allerede omfattet af politikken for de transeuropæiske transportnet.
- I tråd med Rådets (transportministrene) konklusioner i juni 2007 er Kommissionen enig i, at det er nyttigt at inddrage de **centralasiatiske stater** i aksestrategien, via deres deltagelse i Traceca-samarbejdet, idet der i stigende grad må anlægges et globalt perspektiv for handel og transportforbindelser.

- Udvidelsen af **det fælles europæiske luftrum** til naboregionerne gør gode fremskridt, og Kommissionen anmoder Rådet om at udstede forhandlingsdirektiver med sigte på udviklingen af et større fælles luftrum senest 2010 ved hjælp af yderligere integrerende luftfartsaftaler med nabolandene. Det foreslås derfor at holde luftfartssektoren uden for strategien. Investeringer i lufthavnsinfrastruktur kan dog indgå i overvejelserne omkring potentielle flaskehalsproblemer langs akserne.
- Der er sket lignende fremskridt med udviklingen af EU's **satellitnavigationssystem Galileo**. Kommissionen foreslår derfor at fortsætte samarbejdet inden for de særlige rammer, der er etableret for Galileo, og ikke inddrage dette samarbejde i de koordineringsstrukturer, der planlægges for akserne.

Hvad angår Rådets opfordring til at forbinde udvidelserne af de store transeuropæiske transportakser til nabolandene med de **afrikanske transportnet**, understreger Kommissionen, at den allerede støtter udviklingen af integrerede transafrikanske transportnet og -tjenester, som fik fornyet drivkraft i 2007 med lanceringen af partnerskabsaftalen mellem EU og Afrika på infrastrukturområdet.

4. STATUS, POSITIVE RESULTATER OG KOMMENDE TILTAG

4.1. Paneuropæiske korridorer/områder

I møderne med de paneuropæiske korridorer/områder blev der set på forskellene mellem korridorerne på og uden for EU's territorium, en akses optimale geografiske dækningsområde, de nødvendige funktioner for, at en styregruppe kan fungere effektivt, og horisontale foranstaltningers rolle. Korridorformændenes og -sekretariaternes førstehåndserfaringer med korridorenes styrker og svagheder leverede vigtige indsigter i problematikken.

Selv om konceptet for de paneuropæiske korridorer har klare fordele, er der et lige så klart behov for at revidere konceptet. Kommissionen mener navnlig, at det er væsentligt at skelne klart mellem de korridorer, som efter EU's udvidelse er en prioriteret del af de transeuropæiske net⁶, og de korridorer, som forbinder EU med nabolandene. Samtidig er det vigtigt at integrere korridorenes funktioner og de værdifulde erfaringer herfra i bestående regionale strukturer eller strukturer, som etableres.

4.2. Motorveje til søs

Den højtstående gruppe slog fast, at motorvejene til søs er en akse på lige fod med de fire korridorer på landjorden. Selv om motorvejene til søs har klare fællespunkter, er der også tydelige forskelle mellem dem, som taler til fordel for en differentieret strategi. Forskellene rækker lige fra typen af flaskehalse og tjenestekvalitet og -frekvens til gældende international lovgivning og håndhævelsen heraf. Kommissionen foreslår derfor, at motorvejene til søs omfattes af de relevante regionale strukturer, der etableres for de tilsvarende akser på landjorden. Det bør i alle tilfælde sikres, at der foregår et nært samarbejde med den europæiske koordinator for motorvejene til søs.

⁶ De paneuropæiske korridorer I, IV, V, VI og VII ligger nu hovedsagelig på EU's territorium.

4.3. Den nordlige akse

Den nordlige akse hører hovedsagelig under EU's politik for den nordlige dimension (ND), der omfatter de nordlige EU-medlemsstater, Rusland, Norge og Island. Denne politik sigter mod at løse de særlige regionale problemer, der gør sig gældende for det nordlige Europa, herunder bl.a. utilstrækkelige transport- og grænseovergangsfaciliteter. De vigtigste regionale organisationer i området er Østersørådet (CBSS), Det Euro-arktiske Barentsråd (BEAC), Det Arktiske Råd (AC) og Nordisk Ministerråd.

I den politiske erklæring, som blev vedtaget på topmødet om den nordlige dimension i november 2006, blev der opfordret til at undersøge ønskeligheden af et ND-partnerskab for transport og logistik, som skulle inddrage alle lande, der berøres af den nordlige akse. Partnerskabets foreslåede rolle skulle være at koordinere de finansielle ressourcer fra internationale finansinstitutioner, myndigheder og den private sektor for store infrastrukturprojekter, der er af regional snarere end lokal betydning. Efter mødet mellem højtstående ND-embedsmænd i Skt. Petersborg den 21. november 2007 blev der nedsat en arbejdsgruppe for at undersøge mulighederne for at etablere et nyt partnerskab og for at drøfte et sådant partnerskabs mandat og rolle, også med henblik på en effektiv overvågning og gennemførelse af den nordlige akse og motorveje til søs i regionen. Gruppen fremlægger sin rapport i juni 2008, som så skal drøftes ved ND-ministtermødet i efteråret 2008.

Under de sonderende drøftelser blev nedsættelsen af arbejdsgruppen hilst velkommen, men det blev også fremhævet, at det er vigtigt at gøre partnerskabet til en integreret del af de koordineringsstrukturer, der skal etableres for den nordlige akseregion, og at sikre en sammenhængende strategi uden overlap. I anden fase bør diskussionerne navnlig fokuseres på følgende aspekter:

- Partnerskabets geografiske dækningsområde i tråd med de politiske mål for den nordlige dimension og linjeføringen af den nordlige akse. Det blev foreslået at indbyde Belarus som observatør i arbejdsgruppen for at sikre kontinuiteten langs alle aksens forgreninger.
- Partnerskabets mandat for så vidt angår typen af projekter, der skal være omfattet, under behørig hensyntagen til udviklingen og fremskridt i andre fora, der arbejder med relevante standarder og lovgivning, herunder toldregler (horisontale foranstaltninger), som påvirker de logistiske processer langs akserne.
- Hvorvidt partnerskabet kunne varetage styregruppens og/eller sekretariatets funktioner for den nordlige akseregions, og hvordan partnerskabet bedst kan indpasses i de koordinerings- og overvågningsstrukturer, der etableres for den nordlige akseregion (se tekstboksen i afsnit 3.1).

4.4. Den centrale akse

Den udvidede aftale, som i øjeblikket forhandles med Ukraine, sigter mod at uddybe det politiske samarbejde om demokrati, menneskerettigheder og retssikkerhed, at etablere et omfattende frihandelsområde, at øge energieffektivitet og sikkerhed og miljøbeskyttelse samt at styrke samarbejdet på vigtige områder som f.eks. transport. Etableringen af et frihandelsområde, som er en integreret del af aftalen, forhandles der om, når Ukraine bliver medlem af Verdenshandelsorganisationen.

På transportområdet er forhandlingernes kernepunkt den højtstående gruppes anbefalinger - som Kommissionen støttede i sin meddelelse - om den centrale akse, Traceca-korridoren og yderligere tilnærmelse til fællesskabsretten. Kommissionen bemærker med glæde, at drøftelserne forløber positivt, og at der forventes konkrete resultater i løbet af 2008. I den anden fase af forhandlingerne er det nødvendigt at overveje den institutionelle opbygning nøjere, herunder navnlig for så vidt angår en multilateral styregruppe og et sekretariat. Drøftelserne bør også se på de bestående forbindelser fra den centrale akse til den nordlige og den sydøstlige akse og på, hvordan Moldova bedst integreres i strategien.

4.5. Den sydøstlige akse

4.5.1. Det centrale transportnet i de vestlige Balkanstater

Af de vestlige Balkanstater er Kroatien og Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien kandidatlande⁷, medens Albanien, Bosnien-Herzegovina, Montenegro, Serbien og Kosovo⁸ er potentielle kandidater til EU-tiltrædelse. Samarbejdet på transportområdet og udbredelsen af fællesskabsretten er derfor længere fremme i denne region end i andre regioner.

De vestlige Balkanstater og Europa-Kommissionen undertegnede i 2004 et aftalememorandum om udviklingen af et centralt regionalt transportnet, som ville blive en del af de transeuropæiske net efter tiltrædelsen. Ved det tredje ministermøde den 4. december 2007 blev der underskrevet et addendum til dette aftalememorandum om adgang til og åbning af jernbanemarkedet, som bragte sektoren et skridt tættere på gennemførelsen af fællesskabsretten på jernbaneområdet, herunder den sociale dimension.

Med henblik på at udnytte fordelene ved de rammer, der er etableret i forbindelse med tiltrædelsesprocessen, mener Kommissionen derfor, at samarbejdet i den vestlige del af Balkanregionen bør koncentrerer om det centrale regionale net, og opmuntrer de berørte lande til at fremskynde tilpasningen af deres nationale lovgivning til fællesskabsretten på transportområdet og andre relevante områder. Efter den vellykkede afslutning af de sonderende drøftelser forelægger Kommissionen sammen med denne meddelelse derfor Rådet forslag til forhandlingsdirektiver vedrørende en traktat om oprettelse af et transportfællesskab i de vestlige Balkanlande. Målet med traktaten er at etablere et integreret marked for infrastruktur og landtransport, transport ad indre vandveje og søtransport⁹ og en tilpasning af den relevante lovgivning til fællesskabsretten i den vestlige Balkanregion.

4.5.2. Forgreninger til Mellemøsten, Kaukasus og Centralasien

Tyrkiet er også et kandidatland, og tiltrædelsesforhandlingerne begyndte i 2005. Der lægges i øjeblikket sidste hånd på en vurdering af transportinfrastrukturbehovet ("TINA") som første skridt i en definition af et fremtidigt transeuropæisk transportnet for Tyrkiet. Disse forhandlinger bør selvfølgelig fortsættes sideløbende med den tidsplan, der gælder for tiltrædelsesforhandlingerne. På baggrund af Tyrkiets geostrategiske placering på grænsen mellem EU, Kaukasus og Centralasien på den ene side og Mellemøsten på den anden opfordrer Kommissionen dog Tyrkiet til også at deltage aktivt i aksestrategien. Uden ellers at

⁷ Tiltrædelsesforhandlingerne med Kroatien begyndte i 2005. I december 2005 gav Det Europæiske Råd Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien status af kandidatland. Tiltrædelsesforhandlingerne er endnu ikke indledt.

⁸ Ifølge FN's Sikkerhedsråds resolution 1244 af 10. juni 1999.

⁹ Luftfartssektoren er allerede dækket af aftalen om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde.

ændre definitionen af akser foreslås det således at splitte den sydøstlige akse i to grene, som begge involverer Tyrkiet: forbindelsen fra Tyrkiet til Kaukasus kommer til at høre under Traceca-rammerne, og forgreningen til Ægypten under Euro-Middelhav-strukturerne og vil blive forbundet til den sydvestlige akse som en del af Middelhavsakserne (se henholdsvis afsnit 4.6 og 4.7).

4.6. Traceca-korridoren

Af de fem akser er Traceca-korridoren den eneste, hvor samarbejdet organiseres via en multilateral aftale underskrevet af de berørte lande¹⁰. De institutioner, der etableres i henhold til aftalen, omfatter en mellemstatslig kommission, som sammensættes af regeringsmyndigheder på højeste plan eller disses bemyndigede repræsentanter, normalt vicedirektører med ansvar for transport, transportministre og/eller udenrigsministre, og et permanent sekretariat. Der er nedsat en række arbejdsgrupper. Den mellemstatslige kommission godkendte i 2006 en langsigtet strategi frem til 2015 og vedtog i 2007 en handlingsplan med kortere horisont, som gennemføres frem til 2010.

Traceca-rammernes stærke retsgrundlag, institutioner og den strategiske fokus på gennemførelsen af korridoren giver et godt udgangspunkt for den videre udvikling. Europa-Kommissionen mener dog, at den institutionelle og politiske dimension af Traceca-samarbejdet skal styrkes og moderniseres, navnlig for at sikre en effektiv håndtering af både korridorudviklingen og overordnede strategidiskussioner, som nu er omfattet af Bakupprocessen.

Den mellemstatslige kommission gav i december 2007 sin støtte til, at en af de specifikke opgaver i den anden fase af de sonderende drøftelser skal være at se på, hvorvidt/hvordan fremtidige retlige og institutionelle rammer kan bygge videre på Traceca-strukturer og dermed tilvejebringe et fornyet langsigtet grundlag for vores samarbejde. Der må findes en optimal måde at håndtere Bakupprocessen på, da det fornyede sæt dokumenter og strukturer burde kunne anvendes til både korridoren (infrastruktur) og regionale tilnærmelsesforanstaltninger (horisontale foranstaltninger).

4.7. Middelhavsakserne og den regionale handlingsplan for transport

Siden lanceringen af Barcelonaprocessen i 1995 har Kommissionen aktivt støttet udviklingen af et integreret transportsystem i Middelhavsregionen. Som følge heraf er denne region formodentlig den, der er længst fremme, når det gælder den praktiske gennemførelse af udvidelsen af de transeuropæiske transportnet.

De relevante institutioner er allerede på plads, herunder ministerkonferencer til at træffe de strategiske beslutninger, Euro-Middelhav-transportforummet til at koordinere fælles strategier og udvikle et integreret regionalt transportsystem og en række arbejdsgrupper, som dækker infrastruktur og horisontale foranstaltninger. Den regionale handlingsplan for transport, som forummet vedtog i maj 2007, er allerede et stort skridt på vejen hen imod gennemførelsen af hovedakserne i regionen ved hjælp af lovgivningsreformer og en omfattende serie horisontale foranstaltninger. Herudover er der oprettet et teknisk sekretariat (CETMO), som dækker de vestlige Middelhavslande; der er dog ingen lignende struktur i den østlige Middelhavsregion.

¹⁰ Signatarerne er: Afghanistan, Armenien, Aserbajdsjan, Georgien, Kasakhstan, Den Kirgisiske Republik, Republikken Moldova, Tadsjikistan, Tyrkiet, Ukraine og Usbekistan samt EU-medlemsstaterne Rumænien og Bulgarien. Pakistan og Iran har ansøgt om at deltage i Traceca-samarbejdet.

Ved Lissabonkonferencen den 3. december 2007 lykønskede Kommissionens næstformand Jacques Barrot ministrene med deres aktive engagement i udviklingen og gennemførelsen af Middelhavsakserne. Forummet og arbejdsgrupperne blev opfordret til at fortsætte deres vellykkede arbejde og behandle de få udestående aspekter i den anden fase af de sonderende drøftelser. Disse aspekter omfatter bl.a. effektiv overvågning af gennemførelsen af akserne i regionen, oprettelse af et teknisk sekretariat for den østlige Middelhavsregion og styrket koordinering ved hjælp af et aftalememorandum eller en international aftale.

5. KONKLUSION

Den første runde sonderende drøftelser har vist, at der er en levende interesse i nabolandene og blandt andre interesseparter for at tilnærme aksestrategien og den bredere politiske dialog til hinanden. Drøftelserne har ført til mindre tilpasninger af de anbefalinger, som Kommissionen foreslog i meddelelsen *Retningslinjer for transport i Europa og naboregionerne*, for bedre at tage højde for den seneste tids udvikling, navnlig i forbindelse med det fælles europæiske luftrum og Galileo, og udviklingen af de kommende europæiske transportnet i den vestlige Balkanregion og i Tyrkiet.

De institutioner, som Kommissionen foreslår at etablere, støttes også af nabolandene og andre interesseparter. Alle nabolandene og andre interesseparter understreger vigtigheden af regionalt samarbejde langs en akse og af at bygge videre på bestående rammer.

I den anden fase af de sonderende drøftelser bør følgende spørgsmål tages op til overvejelse i tilgift til de punkter, der er specifikke for hver akse og omhandlet i de foregående afsnit:

- Nabolandene bør afgive et fast tilsagn med hensyn til det styrkede samarbejdes form.
- Der bør indgås en aftale med de bestående regionale strukturer om nye opgaver, så der sikres en effektiv overvågning af akserne.
- Der bør aftales oprettelse eller færdiggørelse af regionale strukturer for akserne, hvor sådanne strukturer ikke findes i øjeblikket.

Kommissionen har allerede programsat en række møder i foråret 2008. I september 2008 forelægges den anden statusrapport for de sonderende drøftelser, som kommer til at omfatte en anbefaling til Rådet om at indlede forhandlinger, hvis dette er relevant, og en vurdering af de finansielle behov, uden at dette påvirker de flerårige finansielle rammer for de berørte politikområder.