



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 7 juli 2011 (08.07)
(OR. en)**

12635/11

**TRANS 212
MAR 98
AVIATION 184
MI 354
RELEX 760
ECOFIN 507**

INGEKOMEN DOCUMENT

van: de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-
generaal van de Europese Commissie
ingekomen: 7 juli 2011
aan: de heer Uwe CORSEPIUS, secretaris-generaal van de Raad van de
Europese Unie

Nr. Comdoc.: COM(2011) 415 definitief
Betreft: Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement
De EU en haar aangrenzende regio's: een nieuw beleid voor
samenwerking op het gebied van vervoer

Hierbij gaat voor de delegaties Commissiedocument COM(2011) 415 definitief.

Bijlage: COM(2011) 415 definitief



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 7.7.2011
COM(2011) 415 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

**De EU en haar aangrenzende regio's: een nieuw beleid voor samenwerking op het gebied
van vervoer**

1. INLEIDING

Doel

Vervoer levert een aanzienlijke bijdrage tot de Europese welvaart. Het zorgt ervoor dat goederen efficiënt kunnen worden verdeeld en passagiers vrij kunnen reizen. De EU is een belangrijke politieke en economische partner voor de landen in de naburige regio's. Een nauwere samenwerking op het gebied van vervoer kan het verschil maken om de economieën en de politieke stabiliteit van onze buren te versterken. De burgers en bedrijven in de EU en haar buurlanden hebben reeds baat bij een betere samenwerking om het vervoer van goederen en passagiers vlotter te laten verlopen en goedkoper te maken. Een sterkere marktintegratie kan voorts nieuwe marktperspectieven openen voor bedrijven in zowel de EU als haar buurlanden.

In deze mededeling wordt een beeld opgehangen van een hernieuwd beleid voor samenwerking op vervoersgebied met de buurlanden van de Unie, voortbouwend op de mededeling van de Commissie van 2007¹, waarin de nadruk lag op de infrastructuuraspecten. De mededeling heeft zowel betrekking op de landen die onder het Europees nabuurschapsbeleid (ENB)² vallen als op de uitbreidingslanden³, maar de nadruk ligt op de ENB-landen. De bestaande nauwe samenwerking met de uitbreidingslanden kan model staan voor betere transportverbindingen met andere naburige regio's⁴.

De Commissie heeft onlangs een evaluatie gemaakt van het ENB, het geïntegreerde beleidskader voor de relaties tussen de EU en haar aangrenzende partnerlanden⁵ en een **nieuw antwoord voorgesteld om in te spelen op de veranderingen in onze buurlanden**. In het kader van dit beleid zal de vervoerssamenwerking worden afgestemd op de behoeften van elke subregio. De EU zal haar vervoersbeleid sterker differentiëren in het licht van het ambitieniveau van de verschillende landen en de bereidheid om zich sterker in de EU te integreren. EU-steun, in de vorm van financiering voor transportverbindingen of een betere markttoegang, zal worden gekoppeld aan de vooruitgang in de buurlanden.

Beleidsachtergrond

Bij de inwerkingtreding van het **Verdrag van Lissabon** heeft de EU zich ertoe verbonden bijzondere betrekkingen te aan te knopen met naburige landen (artikel 8 VEU). In het Verdrag is ook bepaald dat de Unie kan besluiten met derde landen samen te werken om projecten van gemeenschappelijk belang te bevorderen en de interoperabiliteit van de netwerken te verzekeren (artikel 171 VWEU, lid 3).

¹ Uitbreiding van de belangrijkste trans-Europese vervoersassen naar de buurlanden, COM(2007) 32 van 31.1.2007.

² ENB oost: Armenië, Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Georgië, Moldavië en Oekraïne. ENB zuid: Algerije, Egypte, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Marokko, de bezette Palestijnse gebieden, Syrië en Tunesië.

³ Kandidaat-lidstaten: Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië en Turkije. Potentiële kandidaat-lidstaten: Albanië, Bosnië en Herzegovina, Servië en Kosovo (overeenkomstig resolutie 1244/99 van de Veiligheidsraad).

⁴ IJsland, Noorwegen, Rusland en Zwitserland vallen niet onder deze mededeling.

⁵ COM(2011) 303 van 25.5.2011.

In de **Europa 2020-strategie** wordt gewezen op het belang van de externe aspecten van ons intern beleid om de economische groei in de EU te bevorderen. Dit geldt met name voor het vervoersbeleid aangezien efficiënte grensovergangen, kortere en snellere verbindingen en de liberalisering van de markten het verkeer van goederen en mensen over de EU-grenzen heen vergemakkelijken.

In maart 2011 heeft de Commissie een **stappenplan aangenomen om een eengemaakte vervoersruimte met een zuinig en concurrerend vervoerssysteem**⁶ tot stand te brengen, dat een antwoord moet bieden op mobiliteitsgroei en ruimte moet creëren voor groei en werkgelegenheid. In dit stappenplan heeft de Commissie voorgesteld het vervoers- en infrastructuurbeleid van de Unie door te trekken naar onze directe buurlanden en de markten voor vervoersdiensten in derde landen open te stellen.

Op dit moment werkt de Commissie aan een **herziening van het TEN-V-beleid**. Doel is het TEN-V beter te doen aansluiten op de infrastructuurnetwerken van de buurlanden.

Voorts heeft de EU **macroregionale strategieën** ontwikkeld, zoals de EU-strategie voor de Donauregio⁷ om de mobiliteit tussen de regio's te verbeteren en meer landen op te nemen in de aangrenzende regio's.

2. STERKERE MARKTINTEGRATIE VOOR SNELLERE EN GOEDKOPERE VERBINDINGEN

Een sterkere integratie tussen de vervoersmarkten van de EU en die van de uitbreidings- en ENB-landen kan de **transportverbindingen sneller, goedkoper en efficiënter maken**. Zowel burgers als bedrijven hebben daar baat bij. De perspectieven voor een sterkere marktintegratie zijn afhankelijk van de mogelijkheden en bereidheid van de buurlanden om inzake veiligheid, beveiliging, milieubescherming en de veiligheid en gezondheid van werknemers gelijkwaardige normen te hanteren als de EU. In deze mededeling worden voor alle vervoerswijzen – weg, spoor, luchtvaart, scheep- en binnenvaart – maatregelen op korte en lange termijn voorgesteld om de vervoerssystemen van de EU en haar buurlanden met elkaar te verbinden.

De eerste stappen om de vervoersmarkten beter te integreren zijn gezet in het kader van de lopende onderhandelingen over een Associatieovereenkomst met de landen van het Oostelijk Partnerschap⁸. Deze overeenkomsten moeten leiden tot een vrijhandelszone met de EU. Aan de zuidkant van de EU wordt op lange termijn gestreefd naar de voltooiing van de Euro-mediterrane vrijhandelszone. Als onderdeel van de uitbreidingsstrategie en in het kader van de toetredingsonderhandelingen ondersteunt de EU de uitbreidingslanden om zich aan te passen aan het EU-acquis en de voorwaarden te creëren voor de integratie van de vervoersmarkt. Zo voorziet het ontwerpverdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap met de westelijke Balkan in de geleidelijke marktintegratie op basis van het EU-acquis inzake veiligheid, beveiliging, milieu en sociale aspecten.

⁶ Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, COM(2011) 144 van 28.3.2011.

⁷ Een van de doelstellingen van de strategie is betere verbindingen te creëren tussen acht lidstaten en zes buurlanden (Bosnië en Herzegovina, Kroatië, Moldavië, Montenegro, Servië en Oekraïne), COM(2010) 715 van 8.12.2010.

⁸ Er wordt op dit moment niet onderhandeld met Wit-Rusland. Het Oostelijk Partnerschap is in 2009 gelanceerd om de betrekkingen te verdiepen tussen de EU en Armenië, Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Georgië, Moldavië en Oekraïne.

2.1. Luchtvaart

In de luchtvaart moet de sterkere integratie met de buurlanden van de EU leiden tot de invoering van een grotere **Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte** (ECAA) met in totaal 1 miljard inwoners in de EU en alle buurlanden ten zuiden en oosten van de Unie⁹. Aangezien de meeste ENB-landen aan de overzijde van de zee liggen of zich op een aanzienlijke afstand bevinden van de EU-hoofdsteden, is de luchtvaart zeer belangrijk voor het passagiersvervoer. Het aantal luchtvaartpassagiers tussen de EU en de zuidelijke buurlanden groeide in de periode 2004-2009 jaarlijks met gemiddeld 6,7%. Tussen de EU en haar oostelijke buurlanden bedroeg de gemiddelde groei 11,6%. In het zuiden maakt Marokko reeds deel uit van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte. De passagiersluchtvaart tussen Marokko en de EU groeit jaarlijks met gemiddeld 14,6%. In het oosten worden het meeste passagiers vervoerd tussen Oekraïne en de EU (2,7 miljoen van de 3,5 miljoen passagiers in 2009)¹⁰.

Het ECAA-beleid is ontwikkeld om een geleidelijke opening van de markt tussen de EU en haar buurlanden mogelijk te maken naarmate de regelgevingsconvergentie toeneemt dankzij de stapsgewijze invoering van EU-regels om nieuwe opportuniteiten te creëren voor exploitanten en de consument meer keuzemogelijkheden te geven. Het proces van openstelling van de markt en de regelgevende convergentie lopen parallel om eerlijke concurrentie en de toepassing van de EU-normen inzake onder meer veiligheid, beveiliging, milieu te bevorderen. De ECAA wordt ingevoerd via **uitgebreide overeenkomsten voor luchtdiensten** die de algemene economische, handels- en toeristische betrekkingen moeten bevorderen.

De onderhandelingen over een algemene luchtvaartovereenkomst kunnen van start gaan zodra het buurland aangetoond heeft dat het op de hoogte is van de voorwaarden en zich ertoe verbonden heeft de verplichtingen in verband met de toetreding tot de ECAA na te leven.

De EU heeft luchtdienstovereenkomsten gesloten met de landen van de westelijke Balkan, Georgië, Jordanië en Marokko. Er wordt onderhandeld over dergelijke overeenkomsten met Israël, Libanon en Oekraïne. De onderhandelingen met Tunesië gaan binnen afzienbare tijd van start. De Commissie beschikt eveneens over een mandaat om over een soortgelijke overeenkomst onderhandelingen te openen met Algerije. De Commissie heeft een mandaat voorgesteld om te onderhandelen met Moldavië en is voornemens dat ook te doen voor Azerbeidzjan. Afhankelijk van de belangstelling en bereidheid van de andere buurlanden zal de Commissie voorstellen onderhandelingen over luchtdienstovereenkomsten met hen te openen.

De overeenkomsten met de ENB-landen zijn bilateraal, terwijl met de landen van de westelijke Balkan een multilaterale overeenkomst is gesloten. Deze multilaterale overeenkomst gaat verder dan de bilaterale overeenkomsten en bepaalt bijvoorbeeld dat uitspraken van het Europees Hof van Justitie die betrekking hebben op de luchtvaart, rechtstreeks toepasselijk zijn in deze landen.

De volgende stap om tot een sterkere regionale integratie te komen is de sluiting van multilaterale overeenkomsten met de zuidelijke ENB-landen en met de oostelijke ENB-

⁹ Stappenplan naar een eengemaakte Europese vervoersruimte.

¹⁰ Eurostat.

landen. De uiteindelijke doelstelling is alle naburige regio's en de EU te integreren in één gemeenschappelijke luchtvaartruimte.

Het **gemeenschappelijk Europees luchtruim** dat op dit moment wordt ontwikkeld, zal worden uitgebreid tot de buurlanden van de Unie. De erkenning van het EU-recht en van het beginsel van EU-aanwijzing is hiervoor een minimumvoorwaarde. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim zal de veiligheid verbeteren en de vertragingen, de kosten en de uitstoot terugdringen. Als stap naar de geleidelijke invoering van het gemeenschappelijk Europees luchtruim trachten de buurlanden van de Unie functionele luchtruimblokken (FAB's) te vormen met de lidstaten of zich bij dergelijke luchtruimblokken aan te sluiten. Tegen december 2012 moeten de EU-lidstaten negen functionele luchtruimblokken hebben ingevoerd waarbij ze het luchtruim en de luchtvaartroutes collectief toewijzen en optimaliseren om beter in te spelen op de luchtverkeersbehoeften.

De landen van de westelijke Balkan, Bosnië en Herzegovina en Kroatië maken deel uit van het Centraal-Europees luchtruimblok (FABCE). Van de andere landen bezitten Albanië, Egypte en Tunesië het statuut van geassocieerd partner en zijn Jordanië en Libanon waarnemer bij de totstandkoming van het BLUE MED luchtruimblok. Verwacht wordt dat andere buurlanden tot vergelijkbare luchtruimblokken zullen toetreden om het gemeenschappelijk Europees luchtruim te voltooien.

Verschillende buurlanden zijn reeds als verdragspartij toegetreden tot de **Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart** (Eurocontrol)¹¹. Zij nemen deel aan de werkzaamheden van Eurocontrol en maken gebruik van haar diensten. Niet-leden kunnen op basis van verzoeken en overeenkomsten met de organisatie een beroep doen op een aantal diensten van Eurocontrol¹². De samenwerking met de buurlanden van de Unie moet binnen Eurocontrol tot standpunten leiden die sporen met het door de EU ontwikkelde beleid.

Verschillende ENB-landen ontvangen reeds steun in het kader van het onderzoeksprogramma voor de ontwikkeling van het **Europees luchtverkeersbeveiligingssysteem van de volgende generatie** (SESAR) dat tot doel heeft de Europese infrastructuur voor luchtverkeersleiding te moderniseren. De EU kan deze bijstand ook aanbieden aan andere ENB-landen die hun luchtverkeersleidingssystemen wensen te moderniseren.

Een betere **beveiliging van de luchtvaart** in de naburige regio's is uitermate belangrijk voor de EU. De door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) vastgestelde internationale normen inzake luchtvaartbeveiliging moeten volledig worden toegepast¹³. De EU werkt reeds samen met een aantal buurlanden om hen te helpen hun internationale verplichtingen na te komen. De EU kan bijdragen tot een betere naleving van die verplichtingen door de uitwisseling van informatie over de ontwikkeling van nationale programma's voor de beveiliging van de burgerluchtvaart en van beste praktijken inzake de kwaliteitscontrole van luchtvaartbeveiligingsmaatregelen. Men kan de convergentie van de regelgeving in de regio bevorderen en verder gaan dan de internationale normen door een betere kennis en tenuitvoerlegging van de bepalingen van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en de beginselen van de primaire EU-wetgeving.

¹¹ Albanië, Armenië, Bosnië en Herzegovina, Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, Moldavië, Montenegro, Turkije, Servië, Oekraïne.

¹² Het Centraal Bureau voor routeheffingen (CRCO), de centrale eenheid voor het beheer van luchtverkeersstromen (CFMU) en de Europese databank voor het luchtverkeersbeheer (EAD).

¹³ Verdrag van Chicago, bijlage 17 inzake beveiliging.

Een hoge mate van **veiligheid in de luchtvaart** waarborgen is een prioriteit van het Europees vervoersbeleid. Buurlanden die een algemene luchtdienstovereenkomst met de EU hebben gesloten, kunnen ook deelnemen aan de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA). Voorts kan elk Europees land dat partij is bij het Verdrag van Chicago op basis van een specifieke overeenkomst waarbij het de luchtvaartveiligheidsregels van de Unie¹⁴ heeft overgenomen en toepast, deelnemen aan de werkzaamheden van het EASA.

De Commissie en het EASA hebben onlangs voorgesteld binnen het EASA een dienst te creëren voor de samenwerking met een aantal zuidelijke buurlanden (Israël, Jordanië, Libanon, Marokko en Tunesië). Doel is de normen en procedures inzake luchtvaartveiligheid tussen de EU en deze landen te harmoniseren. Er zullen stappen worden genomen om met de oostelijke ENB-landen een vergelijkbare samenwerking op te zetten om de luchtvaartveiligheid te verbeteren.

Voorgestelde maatregelen

Op korte termijn (tot 2013)

- afronden van de lopende onderhandelingen over algemene luchtdienstovereenkomsten en onderhandelingen met andere belangstellende buurlanden openen zodra zij er klaar voor zijn;
- de buurlanden blijven ondersteunen bij de modernisering van hun luchtverkeersbeheersystemen (SESAR) en dat systeem beschikbaar stellen van andere belangstellende landen;
- informatie, richtsnoeren en technische bijstand verlenen aan buurlanden om toe te treden tot een van de Europese functionele luchtruimblokken (FAB);
- bijstand verlenen aan buurlanden om hen te helpen de Europese en internationale luchtvaartnormen na te leven;
- samenwerken met de buurlanden van de Unie om binnen Eurocontrol tot standpunten te komen die sporen met het EU-beleid;
- de buurlanden helpen om de internationale en EU-luchtvaartveiligheidsniveaus te bereiken.

Op langere termijn

- de luchtvaartovereenkomsten met respectievelijk de oostelijke en zuidelijke ENB-landen consolideren om de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte te voltooien;
- de samenwerking op het gebied van luchtvaartveiligheid in het EASA uitbreiden tot de oostelijke ENB-landen en de resterende zuidelijke ENB-landen;
- volledige integratie van de buurlanden in het Europees gemeenschappelijk luchtruim.

¹⁴ Verordening (EG) nr. 216/2008, art. 66.

2.2. Zee- en binnenvaart

Uitgedrukt in tonnage gebeurt 90% van het goederenvervoer tussen de EU en de rest van de wereld over zee. De EU streeft naar een hoogwaardige en concurrerende scheepvaart die goed presteert inzake milieu, veiligheid en beveiliging. Dit is in het belang van zowel de EU als haar buurlanden, die een aantal regionale zeeën gemeen hebben.

In de westelijke Balkan voorziet het ontwerpverdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap in samenwerking om de convergentie met het beleid en de normen van de EU inzake de scheepvaart te verzekeren. De EU blijft ijveren voor de **liberalisering** van de scheepvaartdiensten om gelijke concurrentievoorwaarden met de buurlanden tot stand te brengen. Er wordt met name gewerkt aan de instelling van een vrijhandelszone in te stellen rond de Middellandse Zee, met inbegrip van de vrijheid om scheepvaartdiensten aan te bieden.

De EU bevordert haar eigen normen en de internationale normen inzake **scheepvaartveiligheid, -beveiliging en de bescherming van het milieu**. Om gelijke concurrentievoorwaarden tot stand te brengen op de zeeën rond Unie is het belangrijk dat de buurlanden van de Unie de internationale verdragen inzake de veiligheid en beveiliging, maar ook inzake de sociale en ecologische aspecten, van de scheepvaart ratificeren en correct toepassen en zich aanpassen aan de EU-normen. Daartoe verleent de Commissie technische bijstand. De EU streeft naar actieve samenwerking met buurlanden in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Minder strenge normen inzake veiligheid, beveiliging, milieu, sociale voorschriften, fiscale dumping en discriminerende heffingen voor het gebruik van hinterlandverbindingen in de buurlanden kunnen de eerlijke mededinging verstoren. Het doel van de samenwerking met de buurlanden is deze potentiële verstoring te voorkomen door vergelijkbare regels in te voeren. EU-bedrijven hebben hier rechtstreeks belang bij.

Om de **veiligheid en beveiliging** van de scheepvaart te verbeteren en het milieu beter te beschermen zal de EU technische bijstand blijven verlenen aan buurlanden in het kader van de SAFEMED-projecten in het zuiden en SASEPOL in het oosten. Voorts bespreekt de EU een voorstel van de Commissie om het mandaat van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) uit te breiden met de verlening van technische bijstand aan ENB-landen.

Om de maritieme veiligheid en beveiliging en de respons op incidenten op zee verder te verbeteren zal de Commissie buurlanden ertoe aansporen deel te nemen aan het door het EMSA beheerde monitoringsysteem voor de zeescheepvaart, SafeSeaNet, en de maritieme monitoringinfrastructuur aan te schaffen die nodig is om aan dat systeem deel te nemen. Bovendien zal de Commissie, teneinde accurater op te treden tegen illegale lozingen en vervuilers op zee, de buurlanden uitnodigen om deel te nemen aan de door het EMSA geëxploiteerde CleanSeaNet satellietdienst. CleanSeaNet biedt alle aan de kust gelegen EU-lidstaten, kandidaat-landen en IJsland en Noorwegen een dienst waarmee olielozingen via satellietbeelden nagenoeg in real-time kunnen worden opgespoord.

In het algemeen presteren de EU-buurlanden ondermaats als **vlaggenstaat**. Op grond van het Memorandum van Parijs inzake havenstaatcontrole, de belangrijkste referentie inzake prestaties van de vlaggenstaten, staan Azerbeidzjan, Algerije, Tunesië en Marokko op de grijze lijst en Oekraïne, Georgië, Moldavië, Libanon, Libië, Syrië en Egypte op de zwarte lijst.

Om de uitoefening van hun verantwoordelijkheden als vlaggenstaat te verbeteren wordt de buurlanden op de zwarte lijst gewezen op de voordelen van de toepassing van de auditregeling voor IMO-lidstaten. De IMO-audit is op dit moment vrijwillig maar wordt verplicht vanaf 2014. De EU zal haar buurlanden blijven ondersteunen om hun prestaties als vlaggenstaat te verbeteren.

De **Europese maritieme vervoersruimte** zonder grenzen zal op lange termijn evolueren tot een "**blauwe gordel**" van vrije scheepvaart in en rond Europa. Het doel is de formaliteiten voor schepen die tussen EU-havens varen te vereenvoudigen, onder meer door de invoering van elektronische systemen voor de uitwisseling van gegevens tussen schip en wal. Naar analogie met het blauwe-gordelconcept beoogt de samenwerking met de buurlanden een vereenvoudiging van de administratieve procedures voor **de kustvaart**, de invoering van één loket voor alle havenformaliteiten en het waarborgen van de interoperabiliteit van de informatiesystemen.

Zeevarenden uit de buurlanden die aan de geldende internationale normen voldoen (het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst) mogen op schepen onder EU-vlag werken. Op verzoek van de EU-lidstaten en met ondersteuning door het EMSA evalueert de Commissie de certificeringsprocedures en opleidingsinstellingen in de buurlanden. De EU heeft de meeste buurlanden inmiddels erkend¹⁵. De Commissie zal de buurlanden technische ondersteuning blijven bieden om de opleiding van zeevarenden te verbeteren.

In het Middellandse Zeegebied heeft de Commissie in het kader van een meer strategische en vervoerswijzeoverschrijdende benadering samen met de IMO en de EIB een project gelanceerd om proefprojecten te ontwikkelen om de samenwerking tussen de maritieme actoren inzake maritieme veiligheid en toezicht, de sociale aspecten en opleiding en de investeringen in maritieme infrastructuur, te verbeteren.

Het **binnenvaartbeleid** van de EU streeft naar een efficiënt en duurzaam vervoer over het water. Het is belangrijk dat de buurlanden van de Unie de toepasselijke internationale verdragen toepassen om te waarborgen dat het veiligheidsniveau en de sociale en milieubescherming op hetzelfde niveau staan als in de EU. De Commissie zal de buurlanden helpen om deze doelstellingen te realiseren.

Om de veiligheid, efficiency en de uitwisseling van gegevens te stimuleren zal de Commissie in samenwerking met de betrokken buurlanden **River Information Services** ontwikkelen.

Wat de scheepvaart op de Donau betreft, worden in de **EU-strategie voor de Donauregio** maatregelen voorgesteld om het marktpotentieel van de binnenvaart volledig te ontwikkelen in een regio met vijf buurlanden, Bosnië en Herzegovina, Kroatië, Moldavië, Servië en Oekraïne. De Commissie steunt de modernisering van de Donaucommissie als onderdeel van het herziene Verdrag van Belgrado. De Commissie heeft onderhandeld over de toetreding van de Unie tot dat verdrag. Over de tekst daarvan is reeds overeenstemming bereikt, maar hij is nog niet ondertekend. De Commissie roept de twee ondertekenende landen op hun geschil bij te leggen.

Voorgestelde maatregelen

¹⁵ De volgende landen werden door de EU reeds erkend: Algerije, Kroatië, Iran, Israël, Tunesië, Turkije en Oekraïne. Een aantal andere landen worden nog onderzocht, met name Azerbeidzjan, Egypte, Jordanië en Marokko. De erkenning van Georgië is in 2010 ingetrokken.

Op korte termijn (tot 2013)

- de buurlanden helpen om hun prestaties als vlaggenstaat te verbeteren en de normen inzake veiligheid, beveiliging en sociale aspecten na te leven;
- het mandaat van het EMSA uitbreiden om technische bijstand te verlenen aan de buurlanden;
- de buurlanden ertoe aansporen deel te nemen aan SafeSeaNet en CleanSeaNet;
- samenwerken met de buurlanden om de procedures voor de kustvaart te vereenvoudigen in het licht van de Europese maritieme vervoersruimte en het blauwe-gordelconcept;
- de buurlanden helpen om de internationale en EU-normen inzake de binnenvaart te bereiken;
- inspanningen leveren om het proces voor de modernisering van de Donaucommissie opnieuw op gang te trekken.

Op langere termijn

- ijveren voor een sterkere integratie van de buurlanden in de blauwe gordel voor een vrij scheepvaartverkeer in en rond Europa.

2.3. Wegvervoer

Het wegvervoer speelt een belangrijke rol voor de handel met de buurlanden waar de Unie een landsgrens mee deelt. De omslachtige administratieve **grensformaliteiten** blijven een belemmering voor een efficiënt goederenverkeer tussen de EU en haar oostelijke buurlanden. Gemiddeld gaat 40% van de transporttijd¹⁶ verloren aan de grens door de onderling verschillende administratieve formaliteiten. De grensformaliteiten vlotter laten verlopen is derhalve uitermate belangrijk om de handel te stimuleren door de kosten en het tijdsverlies terug te dringen.

De Commissie heeft strategische kaders ontwikkeld voor **douanesamenwerking** met Wit-Rusland, Moldavië en Oekraïne om enerzijds de handel te faciliteren en anderzijds de burgers aan de oostelijke EU-grenzen te beschermen door middel van een aantal prioritaire acties: veilige en vlotte handelsstromen, risicobeheer en fraudebestrijding alsmede steun voor de modernisering van de douane-infrastructuur en -formaliteiten.

De EU maakt zich zorgen over de verkeersonveiligheid in haar buurlanden. Een verbetering van de **verkeersveiligheid** door opleiding, de uitwisseling van beste praktijken, bewustmaking en het bevorderen van een veiligere wegeninfrastructuur, met inbegrip van veilige parkeerplaatsen, zijn een prioriteit voor de samenwerking tussen de EU en de naburige regio's. De Commissie zal onderzoeken of bepaalde intelligente vervoerssystemen (zoals eCall¹⁷) die in de hele EU worden gebruikt, kunnen worden uitgebreid tot de buurlanden. Het aantal verkeersdoden ligt in de meeste landen van het Oostelijk Partnerschap (21,5 per 100 000 inwoners in Oekraïne, 16,8 in Georgië en 15,1 in Moldavië) veel hoger dan het

¹⁶ Cijfer van de Internationale Wegvervoerorganisatie.

¹⁷ "eCall terug op schema brengen - Actieplan (derde mededeling over eSafety)", COM(2006) 723.

Europees gemiddelde (6,1 per 100 000 inwoners)¹⁸. Hetzelfde geldt voor de zuidelijke ENB-landen.

Om gelijke concurrentievoorwaarden op de mondiale voertuigenmarkten te waarborgen is het belangrijk dat de buurlanden de internationale en EU-normen inzake **voertuigveiligheid** en **milieuprestaties**¹⁹ ratificeren en toepassen. De EU streeft op dit gebied naar actieve samenwerking met de buurlanden binnen de UNECE.

Wegvervoersdiensten blijven belangrijk voor het functioneren van de grensoverschrijdende industriële toeleveringsketen, met name over korte afstanden. In tegenstelling tot de luchtvaart, waar de EU en haar buurlanden werk gemaakt hebben van een open markt, zijn tot dusver slechts bescheiden stappen genomen om de wederzijdse toegang tot de wegvervoersmarkt te liberaliseren. De meeste EU-lidstaten hebben bilaterale wegvervoersovereenkomsten gesloten met aangrenzende derde landen. In die overeenkomsten zijn quota vastgesteld voor de wederzijdse toegang tot de markt. Op multilateraal niveau worden eveneens quota toegekend door het Internationaal Transportforum (de voormalige ECMV), maar die zijn slechts van toepassing op 5% van het totale aantal transporten.

Verschillende buurlanden hebben belangstelling getoond om samen met de EU de **toegang de wegvervoersmarkt** uit te breiden. De Unie moet haar externe bevoegdheden aanwenden om tot een verdere marktintegratie met deze landen te komen, zonder daarbij evenwel de veiligheid, beveiliging, het milieu en de sociale aspecten uit het oog te verliezen. De belangrijkste doelstelling is de geleidelijke opheffing van de kwantitatieve beperkingen in ruil voor de invoering van normen die de kwaliteit van de wegvervoersdiensten tussen de Unie en de buurlanden waarborgen. Dit aspect komt in de huidige bilaterale regelingen niet aan bod. In het ontwerpverdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap met de westelijke Balkan wordt voorzien in een aantal EU-vergunningen voor de toegang van vrachtwagens tot de wegvervoersmarkt in de Unie.

Om te waarborgen dat in de EU en haar buurlanden vergelijkbare normen inzake wegvervoer worden toegepast, is het belangrijk dat de digitale tachograaf in de buurlanden wordt ingevoerd overeenkomstig de Europese VN-Overeenkomst inzake de rij- en rusttijden in het internationale vervoer over de weg (AETR²⁰). Alle AETR-overeenkomstsluitende partijen die geen lid zijn van de EU (alle landen van het Oostelijk Partnerschap behalve Georgië) waren wettelijk verplicht vanaf 2010 de digitale tachograaf in te voeren voor nieuw ingeschreven voertuigen. De EU heeft de oostelijke ENB-landen ondersteuning geboden voor de invoering van de digitale tachograaf. Om de bepalingen van de AETR volledig in overeenstemming te brengen met de sociale EU-voorschriften voor het wegvervoer zal de Commissie een mandaat vragen om de EU als overeenkomstsluitende partij te laten toetreden tot de AETR.

Passagiersvervoer over de weg draagt bij tot de mobiliteit van de Europese burgers en het toerisme. Samenwerking met de buurlanden inzake wegvervoer kan het passagiersvervoer met

¹⁸ Gegevens voor de ENB-landen uit het rapport *Confronting “Death on Wheels” Making Roads Safe in Europe and Central Asia* (No. 51667-ECA, november 2009) van de Wereldbank; gegevens voor de lidstaten uit de Europese CARE-verkeersongevallendatabank.

¹⁹ Vastgesteld door het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE).

²⁰ Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg.

autobus en touringcar faciliteren door de vergunningen voor autobus- en touringcardiensten te vereenvoudigen en gelijkwaardige normen te hanteren inzake kwaliteit en veiligheid.

In dit verband zou de werkingssfeer van de Interbus-overeenkomst²¹ moeten worden verbreed zodat deze niet alleen van toepassing is op occasioneel internationaal passagiersvervoer per bus of touringcar, maar ook op geregeld vervoer en tevens wordt uitgebreid tot de buurlanden die zich bij de overeenkomst wensen aan te sluiten.

Voorgestelde maatregelen

Op korte termijn (tot 2013)

- overeenkomstsluitende partijen bij de AETR ondersteuning bieden bij de invoering van de digitale tachograaf;
- de buurlanden helpen bij de ontwikkeling en invoering van maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen;
- de effecten onderzoeken van de geleidelijke openstelling van de wegvervoersmarkt met bepaalde buurlanden;
- de douanesamenwerking met Wit-Rusland, Moldavië en Oekraïne versterken met het oog op een vlotter grensoverschrijdend vervoer;
- een mandaat vragen om de EU als overeenkomstsluitende partij te laten toetreden tot de AETR.

Op langere termijn

- de werkingssfeer van de Interbus-overeenkomst uitbreiden met het geregeld internationaal passagiersvervoer per autobus of touringcar en tot de ENB-landen.

2.4. Spoorvervoer

De belangrijkste goederenvervoersstromen tussen de EU en de buurlanden lopen van oost naar west. Het jongste decennium is het goederenvervoer tussen de EU en haar onmiddellijke burens in het oosten (Wit-Rusland, Moldavië en Oekraïne) met 7% gegroeid. Tegen 2020 verwacht men een toename van de vraag naar goederenvervoer per spoor van en naar de buurlanden van de Unie met 40%²².

In de EU is de markt voor het goederenvervoer per spoor sinds 2007 volledig geliberaliseerd; voor het internationaal passagiersvervoer is dat het geval sinds januari 2010. De openstelling van de goederenvervoersmarkt heeft nieuwe ondernemingen de kans geboden om op de markt te komen, de prijzen doen dalen en de vervoerde volumes aanvankelijk doen stijgen, ondanks de effecten van de economische crisis. De spoorwegsector kan nog extra worden gestimuleerd dankzij een sterkere samenwerking met de buurlanden op het gebied van spoorvervoer.

²¹ Overeenkomst betreffende het ongeregeld internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen.

²² Rapport van 2010 over "Situation and perspectives of the rail market" in opdracht van de Commissie.

Het **goederenvervoer per spoor** zou op de lange Euro-Aziatische corridors over een concurrentievoordeel kunnen beschikken ten opzichte van andere vervoerswijzen, maar stuit op een aantal fysieke en niet-fysieke belemmeringen. Hoewel de goederenstromen tussen de EU en Wit-Rusland, Oekraïne en Moldavië de jongste jaren zijn toegenomen, blijft het belangrijk om bij toekomstige samenwerking de nadruk te leggen op belangrijke aspecten zoals een betere infrastructuur en procedures voor grensoverschrijdend vervoer. Anders dreigen deze knelpunten de toekomstige groei van het volume te hypothekeren. Billijke, niet-discriminerende, transparante en efficiënte heffingsystemen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur op de corridors tussen de EU, haar buurlanden en Azië zijn noodzakelijk om de mogelijkheden van het goederenvervoer per spoor optimaal te benutten. De Commissie moedigt regionale samenwerking op dit gebied aan. Ook het gebrek aan interoperabele spoorwegsystemen, ontoereikende technologie en de slechte staat van het rollend materieel vormen fysieke belemmeringen voor de groei van de handel en het goederenvervoer. Een betere samenwerking bij grensovergangen kan de efficiency van het **passagiersvervoer** per spoor verhogen zonder grote investeringen in infrastructuur.

Er moeten maatregelen worden genomen om de effecten van een belangrijke **technische handelsbelemmering**, namelijk het verschil tussen de spoorbreedte in Wit-Rusland, Moldavië en Oekraïne (1520 mm) en de standaardbreedte in de meeste EU-lidstaten (1435 mm), zoveel mogelijk te beperken. Door dit verschil gaat veel tijd verloren en verloopt het passagiers- en goederenverkeer trager. Als eerste stap moet het 1520/1524 mm-spoorsysteem worden gespecificeerd in de door het Europees Spoorwegbureau (ERA) ontwikkelde normen. Hierdoor krijgt de hele spoorwegindustrie een geschikte basis om systemen en producten te ontwikkelen die aan deze norm voldoen. Om dit mogelijk te maken zal de EU, via het Spoorwegbureau, haar technische samenwerking met de OSSHD-landen²³ voortzetten. Om de samenwerking met de zuidelijke buurlanden te versterken, betreft het Spoorwegbureau onafhankelijke deskundigen uit Algerije, Marokko en Tunesië uit bij zijn werkzaamheden inzake interoperabiliteit.

Als tweede stap kan de **overslag** (van 1520 mm naar 1435 mm en omgekeerd) worden bestudeerd en worden geoptimaliseerd door onderzoek. Daartoe kunnen verschillende samenwerkingsvormen worden gebruikt om buurlanden te helpen aan de EU-normen te voldoen. Een nauwere samenwerking zal helpen om de interoperabiliteit te verbeteren, gelijke concurrentievoorzwaarden creëren inzake veiligheid en het pad effenen voor een eventuele openstelling van de markt in de toekomst. Het ontwerpverdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap met de westelijke Balkan voorziet in de openstelling van de markt voor passagiers- en goederenvervoer per spoor voor zowel exploitanten uit de EU als uit Zuidoost-Europa.

Om de interoperabiliteit en veiligheid van de spoornetten in de EU en haar buurlanden te verbeteren, pleit de EU ook voor de invoering van het **Europees beheersysteem voor het spoorverkeer** (ERTMS) in haar buurlanden. ERTMS zorgt niet alleen voor een vlotter en kostenefficiënter spoorverkeer, maar het kan ook door meer producenten worden aangeboden zodat overheden, exploitanten en infrastructuurbeheerders een ruimere keuze krijgen.

²³ Van de ENB-landen zijn Azerbeidzjan, Wit-Rusland, Georgië, Moldavië en Oekraïne lid van de OSSHD. Ook de volgende EU-lidstaten zijn lid van de OSSHD: Bulgarije, Tsjechië, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Slowakije en Roemenië.

De hervormingen om de spoorwegsector van de buurlanden beter te doen aansluiten bij de EU-normen (veiligheid, beveiliging, milieu, sociale aspecten en interoperabiliteit) moeten worden voortgezet in de buurlanden van de Unie. Dit zou niet alleen het passagiers- en goederenvervoer ten goede komen, maar ook de investeringen in de spoorwegsector stimuleren. Voor bedrijven uit de EU ontstaan nieuwe mogelijkheden door de sterke vraag naar de modernisering van rollend materieel in de buurlanden. Om de markt in de toekomst te kunnen openstellen moeten eerst een aantal hervormingen worden doorgevoerd.

Ondanks het relatief grote marktaandeel van het spoor in Oekraïne, Wit-Rusland en Moldavië is de **markt voor het goederenvervoer** per spoor nog niet geliberaliseerd. Alle landen van de westelijke Balkan en Turkije werken aan de hervorming van hun spoorwegsysteem. De Commissie moedigt de zuidelijke ENB-landen aan de hervorming van de spoorwegen voort te zetten.

Voorgestelde maatregelen

Op korte termijn (tot 2013)

- het 1520/1524 mm-spoorsysteem opnemen in de normen (technische specificaties inzake interoperabiliteit) van het Spoorwegbureau;
- de invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) in de buurlanden aanmoedigen;
- de deelname van uitbreidings- en ENB-landen aan de werkzaamheden van het Spoorwegbureau aanmoedigen.

Op langere termijn

- bestuderen van de overslag (van 1520 naar 1435 mm en omgekeerd) op aansluitingspunten en trachten dit proces te optimaliseren, onder meer dankzij onderzoek;
- de eventuele integratie van de ENB-landen in de geliberaliseerde spoorwegmarkt onderzoeken.

3. INFRASTRUCTUURVERBINDINGEN

Om de infrastructuurverbindingen te verbeteren en te bevorderen zal de Commissie de nadruk leggen op drie belangrijke elementen: de afbakening van de netwerken, de selectie van prioritaire projecten en het zoeken naar financiële middelen.

Netwerken

Als eerste stap om de infrastructuurverbindingen te bevorderen moeten de strategische **vervoersnetwerken** van de naburige regio's worden gedefinieerd. Die regionale netwerken zullen de basis vormen voor een hernieuwde samenwerking met de buurlanden op het gebied van vervoersinfrastructuur. Zij zullen een verlengstuk vormen van het herziene trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) over de EU-grenzen heen en de landen in de regio met elkaar verbinden. Deze netwerken moeten de regionale integratie tussen deze landen bevorderen en afgestemd zijn op de toekomstige verkeersstromen.

De werkzaamheden in de westelijke Balkan, Turkije en de zuidelijke buurlanden van de EU zijn reeds ver gevorderd. De Commissie heeft in samenwerking met deze buurlanden vervoersinfrastructuurnetwerken omschreven die uit transnationale assen bestaan. De samenwerking in de westelijke Balkan heeft geleid tot de ontwikkeling van het Algemeen Zuidoost-Europees regionaal vervoersnetwerk. Het ontwerpverdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap voorziet in de verdere ontwikkeling van dit netwerk. Turkije ontwikkelt in samenwerking met de Commissie een vervoersnetwerk. In de zuidelijke buurlanden is in het kader van de Euro-Mediterrane vervoerssamenwerking een Trans-Mediterraan Vervoersnetwerk omschreven.

De Commissie zal in samenwerking met de oostelijke buurlanden een regionaal vervoersnetwerk vaststellen, voortbouwend op de mededeling van de Commissie van 2007²⁴, de TRACECA-corridors²⁵ en de vervoershoofdstukken van de onderhandelingen over associatieovereenkomsten. De regionale vervoersnetwerken in het oosten, die aansluiten op de TEN-V-netwerken van de landen die aan de buurlanden in Centraal-Azië grenzen, zijn bijzonder belangrijk om alternatieve verbindingen tussen Europa en Azië te creëren.

Om een efficiënte planning en monitoring van de TEN-V te waarborgen, heeft de Commissie het TENtec-informatiesysteem ontwikkeld met verkeersdatamonitoring en -prognoses van de lidstaten, Kroatië en Turkije. De Commissie werkt aan een uitbreiding van het TENtec met vervoersinfrastructuurgegevens van de ENB- en andere westelijke-Balkanlanden. Hierdoor zal het TENtec kunnen worden gebruikt als instrument voor de uitbreiding van de TEN-V over de grenzen van de EU.

De zogenaamde snelwegen op zee vormen de maritieme dimensie van het trans-Europese vervoersnetwerk. De EU gebruikt dit concept voor de ontwikkeling van intermodale scheepvaartverbindingen voor goederenvervoer van en naar de buurlanden. In het kader van het concept snelwegen op zee wordt ook de regionale integratie aangemoedigd met de ontwikkeling van betere verbindingen tussen de buurlanden onderling.

Verschillende projecten voor technische bijstand werden daartoe opgezet in de regio's rond de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en de Kaspische Zee. Proefverbindingen op de Middellandse Zee hebben reeds hun steentje bijgedragen tot een aantal gunstige effecten op de kustvaart tussen de zuidelijke EU-lidstaten en de Mediterrane partnerlanden in de vorm van tijdwinst en kostenverlaging. Met name om de handel te bevorderen, zullen dergelijke verbindingen worden ontwikkeld met zowel de zuidelijke als de oostelijke buurlanden en met permanente technische ondersteuning door de EU.

Projecten

Als tweede stap moeten op de regionale vervoersnetwerken **prioritaire projecten** van regionaal en EU-belang worden geselecteerd. In de westelijke Balkan en de zuidelijke buurregio's zijn prioritaire projecten naar voren geschoven aan de hand van een aantal selectiecriteria.

²⁴ COM(2007) 32 van 31.1.2007.

²⁵ Dat was oorspronkelijk een communautair programma, maar valt sinds 1998 onder multilaterale overeenkomsten met intergouvernementele structuren. Het heeft een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van vervoerscorridors tussen Europa en Azië en omvat de volgende leden: Armenië, Azerbeidzjan, Bulgarije, Georgië, Iran, Kazachstan, Kirgizië, Moldavië, Roemenië, Tadzjikistan, Turkije, Oekraïne en Oezbekistan. Iran komt niet in aanmerking voor EU-financiering.

In de oostelijke buurregio is begonnen met een gelijkaardige prioritering in het kader van zowel het TRACECA-programma als de consultaties met de aangrenzende regio's bij de voorbereiding van deze mededeling. Voor die projecten werden dezelfde selectiecriteria gehanteerd als voor de projecten in de westelijke Balkan en de zuidelijke buurregio's.

In de nieuwe aanpak moeten projecten een regionaal en EU-belang hebben, zich op een regionaal netwerk situeren, ondersteund worden door een formele verbintenis door de buurlanden, tot doel hebben knelpunten voor het internationaal verkeer weg te werken, bv. bij grensovergangen, en zorgen voor een betere verbinding tussen het herziene TEN-V en het regionale netwerk. De projecten moeten tevens bijdragen tot een sterkere integratie en interoperabiliteit tussen de vervoerssystemen van de Unie en haar burens, een daling van de vervoerskosten en tijdswinst opleveren, de intermodale goederenstromen faciliteren en de veiligheid, beveiliging en de bescherming van het milieu ten goede komen.

Samen met de internationale financiële instellingen zal de Commissie de door de buurlanden ingediende projecten screenen aan de hand van deze criteria. Op basis van deze werkzaamheden zal door de Commissie en de internationale financiële instellingen gaandeweg een lijst worden opgesteld van uitvoeringsrijpe prioritaire projecten.

Financiering

Als derde en laatste stap om de eigenlijke verbindingen tot stand te brengen moeten **financiële middelen worden gevonden voor uitvoeringsrijpe projecten.**

De financieringsbehoeften voor vervoersinfrastructuur in de buurregio's van de Unie overstijgen de financieringsmogelijkheden van de EU, andere donoren, buurlanden en de internationale financiële instellingen. Om de financieringskloof te dichten moet de samenwerking tussen al deze partners worden versterkt, met inbegrip van een beter gebruik van de bestaande innoverende financiële instrumenten die de EU voor haar buurregio's heeft ingesteld. Er moet meer gebruik worden gemaakt van de EU-programma's om de vervoersverbindingen met de buurlanden te verbeteren.

In haar recente mededeling "Een begroting voor Europa 2020"²⁶ heeft de Commissie voorgesteld infrastructuurprojecten van EU-belang die buurlanden of kandidaat-lidstaten doorkruisen in de toekomst te koppelen en te financieren via de nieuwe financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen die het mogelijk maakt financiële middelen uit verschillende begrotingsrubrieken aan te wenden op basis van geïntegreerde voorschriften. In de westelijke Balkan combineert het Investeringskader voor de westelijke Balkan (WBIF) subsidies uit diverse bronnen met leningen voor de financiering van infrastructuurprojecten op het gebied van milieu, energie en vervoer. De Commissie zal bekijken of prioriteit kan worden gegeven aan de financiering van projecten die bijdragen tot de ontwikkeling van het algemeen Zuidoost-Europees regionaal vervoersnetwerk. Het WBIF heeft reeds 22 vervoersprojecten goedgekeurd en 37 miljoen euro aan subsidies vastgelegd. Die kunnen een katalysator vormen om grote investeringen op gang te brengen. Bovendien biedt het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA) financiering voor projecten die bijdragen tot de verbinding tussen het regionale vervoersnetwerk in de westelijke Balkan en het TEN-V.

²⁶ COM(2011) 500 van 29.6.2011.

In de zuidelijke en oostelijke aangrenzende regio's combineert de investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid (NIF) subsidies uit de EU-begroting en leningen van internationale financiële instellingen voor de financiering van belangrijke infrastructuurprojecten inzake vervoer, energie, milieu en in de sociale sector, alsmede voor de ontwikkeling van de particuliere sector. Tot dusver is ongeveer 25% van de 745 miljoen euro die op grond van de NIF binnen de huidige financiële vooruitzichten beschikbaar is, toegewezen aan vervoersinfrastructuurprojecten. Tot 2013 heeft de NIF nog een niet vastgelegd bedrag van 465 miljoen euro beschikbaar. De Commissie zal samenwerken met de internationale financiële instellingen (IFI) en de buurlanden om ervoor te zorgen dat meer vervoersprojecten voor financiering worden ingediend bij de NIF.

Prioritaire projecten die door de Commissie en de internationale financiële instellingen rijp worden geacht, zullen worden ingediend bij de NIF. Op die manier kan de NIF zich sterker concentreren op belangrijke verbindingenprojecten. De Commissie zal tevens streven naar een nauwere betrokkenheid van de internationale financiële instellingen bij de werkzaamheden van de NIF.

In maart 2011 hebben de Commissie, de Europese Investeringsbank en de Europese Bank voor Wederopbouw en Ontwikkeling een memorandum van overeenstemming ondertekend over samenwerking buiten de EU, onder meer voor de uitbreiding van de TEN-V. De Commissie streeft voorts naar een nauwere samenwerking met de Wereldbank en andere betrokken IFI inzake vervoerskwesties buiten de EU. Een nauwere samenwerking met de IFI omvat de uitwisseling van deskundigheid en informatie over financiële middelen in de vervoerssector, de screening van projecten en de opstelling van projectlijsten. De Commissie en de banken zullen buurlanden ondersteunen bij het uitstippelen van vervoersstrategieën, de selectie van prioritaire infrastructuurprojecten en de opstelling van projectvoorstellen. De combinatie van de politieke invloed van de Commissie in de regio met de financiële mogelijkheden van de banken kunnen de financiering van vervoersprojecten in de buurlanden een duw in de rug geven.

De Commissie zal de verbindingen met haar buurlanden tevens bevorderen via andere bestaande instrumenten in het kader van de bilaterale of regionale steun voor buurlanden uit het Europees nabuurschaps- en partnerschapsinstrument, onder meer TAIEX, jumelages en grensoverschrijdende ENPI-samenwerking.

Voorgestelde maatregelen

Op korte termijn (tot 2013)

- in het verlengde van het herziene TEN-V strategische vervoersnetwerken omschrijven in de oostelijke partnerregio;
- de planning van het toekomstige trans-Mediterrane vervoersnetwerk aanpassen aan het herziene TEN-V-beleid;
- een potentiële lijst opstellen van vervoersprojecten van Europees belang in de oostelijke nabuurschapslanden met prioriteit voor verbindingen tussen de EU en de buurlanden;
- de samenwerking tussen de Commissie en de internationale financiële instellingen in de oostelijke en zuidelijke ENB-landen versterken;
- de investeringsfaciliteit voor het nabuurschapsbeleid (NIF) meer aanwenden voor vervoersinfrastructuurprojecten en beginnen met de financiering van uitvoeringsrijpe

projecten;

- in de westelijke Balkan prioriteit verlenen aan de financiering van projecten die bijdragen tot de ontwikkeling van het Algemeen Zuidoost-Europees regionaal vervoersnetwerk;
- het TENtec-informatiesysteem uitbreiden tot alle landen in de naburige regio's;
- ontwikkelen van intermodale scheepvaartverbindingen via de snelwegen op zee.

Op langere termijn

- De ontwikkeling van een lijst van projecten voortzetten door de nadruk te leggen op projecten die een betere integratie en betere verbindingen met de EU tot stand brengen.

4. KADER VOOR DE TENUITVOERLEGGING EN SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN INFRASTRUCTUUR

Voor alle betrokken regio's moet een kader worden ontwikkeld om op de tenuitvoerlegging van deze mededeling samen met de buurlanden toe te zien, zowel voor de planning van vervoersinfrastructuur als voor beleidsmatige samenwerking. Een dergelijk kader bestaat reeds in zowel de westelijke Balkan als de zuidelijke naburige regio's.

In de westelijke Balkan verloopt de regionale samenwerking inzake vervoer via het waarnemingscentrum voor vervoer in Zuidoost-Europa (SEETO). Het SEETO heeft een regionaal vervoersnetwerk omschreven, een rollend meerjarenprogramma opgesteld met prioritaire projecten van regionaal belang (38 prioritaire projecten voor de periode 2011-2015) en verzekert de follow-up van het vervoersbeleid. Ook het ontwerpverdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap voorziet in de selectie van prioritaire projecten van regionaal belang. De werkzaamheden van het SEETO kunnen bijdragen tot de tenuitvoerlegging van de EU-strategie voor de Donauregio.

In de zuidelijke buurregio valt de samenwerking inzake vervoer onder het regionaal vervoersactieplan voor het Middellandse Zeegebied 2007-2013 in het kader van Euromed. Binnen Euromed geven de deelnemende landen hun vervoerssamenwerking samen vorm en ontwikkelen zij het trans-Mediterrane vervoersnetwerk met ondersteuning van de Commissie en de internationale financiële instellingen. In dit verband werden reeds 18 prioritaire projecten geselecteerd. Het Euromed-kader verzekert ook de follow-up van de samenwerking inzake vervoer. Voorts zal de samenwerking voor de realisatie van het recent voorgestelde Partnerschap voor democratie en gedeelde welvaart met het zuidelijke Middellandse Zeegebied worden verdiept²⁷.

Voor de landen van het oostelijk partnerschap zijn reeds een aantal initiatieven genomen. Het TRACECA-programma bestrijkt onder meer Azerbeidzjan, Armenië, Georgië, Moldavië en Oekraïne, terwijl Wit-Rusland onder het Partnerschap van de noordelijke dimensie voor vervoer en logistiek (NDPTL) valt. Na de beste praktijken op het gebied van planningskaders

²⁷ COM(2011) 200 van 8.3.2011.

in de westelijke Balkan en de zuidelijke aangrenzende regio's is er behoefte aan een vergelijkbaar specifiek kader voor de planning van infrastructuursamenwerking voor de zes oostelijke partnerlanden.

Het Oostelijk Partnerschap is in 2009 opgericht en omvat vier thematische platforms om de relaties tussen de EU en haar oostelijke burens te verdiepen. De samenwerking inzake vervoer maakte tot dusver deel uit van een platform inzake economische samenwerking. In het licht van de geconstateerde behoefte aan een specifiek planningskader voor vervoerssamenwerking voor de landen van het Oostelijk Partnerschap zal de Commissie een **Vervoerspanel voor het Oostelijk Partnerschap** oprichten. Dit panel zal bestaan uit de Europese Commissie, de buurlanden, de lidstaten en de internationale financiële instellingen. Zij zullen binnen dit panel overleg plegen over de nodige hervormingen met het oog op een sterkere marktintegratie, planning van vervoersnetwerken en de opstelling van een lijst van infrastructuurprojecten. Het panel zal tevens de technische werkgroepen van de bestaande kaders coördineren en stroomlijnen.

De werkzaamheden van het Vervoerspanel voor het Oostelijk Partnerschap zal de samenwerking op vervoersgebied met de landen van het oostelijk partnerschap aansturen en input krijgen van andere reeds bestaande vervoersinitiatieven in de regio, zoals het TRACECA-programma en de EU-strategie voor de Donauregio. Aangezien de regionale samenwerking tot dusver via verschillende parallelle initiatieven verliep, zal het Vervoerspanel voor het Oostelijk Partnerschap een nieuwe aanpak uitstippelen voor een gecoördineerde samenwerking rond alle vervoersthema's die betrekking hebben op de oostelijke buurlanden.

Voorgestelde maatregelen

Op korte termijn (tot 2013)

- in het kader van het Oostelijk Partnerschap een vervoerspanel oprichten om de beleidsmatige samenwerking en de vervoersinfrastructuurplanning aan te sturen;
- ondertekenen van het Verdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap met de landen van de westelijke Balkan.

5. CONCLUSIES

Deze mededeling schetst de vernieuwde aanpak van de Commissie inzake vervoerssamenwerking met de ENB-landen in een bredere context van een sterker ENB-beleid en voortbouwend op een aantal elementen van het uitbreidingsproces. Voorts worden een aantal acties voorgesteld om de samenwerking met de uitbreidingslanden te verbeteren.

De Commissie zal de tenuitvoerlegging van de in deze mededeling voorgestelde acties van nabij volgen in overleg met de uitbreidings- en ENB-landen in het kader van het uitbreidingsbeleid, het Oostelijk Partnerschap en Euromed. Zij zal daarbij nauw samenwerken met de ENB- en uitbreidingslanden en met de lidstaten en de internationale financiële instellingen. Overeenkomstig het Stappenplan naar een eengemaakte Europese vervoersruimte wordt bij de samenwerking met de buurlanden de nadruk gelegd op het wegwerken van vervoersbelemmeringen en op de ontwikkeling van een vervoerssysteem dat zowel inzake infrastructuur als de verschillende aspecten van marktintegratie aan strenge normen voldoet inzake veiligheid, beveiliging, milieu en sociale aspecten.