



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 31.1.2007
COM(2007) 32 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

Удължаване на основните трансевропейски оси до съседните страни

Насоки за транспорта в Европа и съседните региони

{SEC(2007) 98}
{SEC(2007) 99}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

Удължаване на основните трансевропейски оси до съседните страни

Насоки за транспорта в Европа и съседните региони

(текст от значение за ЕИП)

Съдържание

1.	Въведение и стратегически контекст	3
1.1.	ЕС и съседните региони	3
1.2.	Транспортен контекст.....	4
1.2.1.	Трансевропейски транспортни мрежи в Европейския съюз.....	4
1.2.2.	Паневропейски коридори/зони	4
1.2.3.	Развитие на мрежите на регионално равнище	5
1.3.	Процес на разработване на политиката	6
2.	Насоки за транспорта в Европа и съседните региони	7
2.1.	Пет оси ще свързват ЕС и неговите съседи.....	7
2.1.1.	Интеграция на паневропейските коридори/зони	8
2.1.2.	Сътрудничество с други организации.....	9
2.2.	Инфраструктурни проекти	9
2.3.	Хоризонтални мерки за осигуряване на експлоатационната съвместимост	9
2.3.1.	Сътрудничеството на ЕС в прилагането на хоризонталните мерки	10
3.	Изпълнение на стратегическите насоки.....	11
3.1.	Многостранна структура за координация и мониторинг	11
3.2.	Финансиране на мерките	11
3.3.	Институционална структура	12
3.4.	Поетапен подход	13

1. ВЪВЕДЕНИЕ И СТРАТЕГИЧЕСКИ КОНТЕКСТ

Важна цел на външната политика на Европейския съюз (ЕС) е да се улесни разпространението на политиките на Съюза, напр. принципите и правилата на вътрешния пазар, в съседните страни. Това е ясно подчертано в неотдавна приетото съобщение¹ за „Активизиране на европейската политика за съседство”. В транспортния сектор целта е законодателството, стандартите и техническите спецификации на основните ни търговски партньори да се приведат в съответствие с тези на ЕС, което ще допринесе за изпълнението на Лисабонската програма чрез насърчаване на търговията, устойчивия растеж и социалното единство.

Настоящото съобщение очертава първите стъпки на една всеобхватна политика за задълбочаване на интеграцията между транспортните системи на ЕС и съседните страни. Акцентите в тази политика са поставени върху основната инфраструктура, използвана от международния транспорт, и върху законодателството, регулиращо използването на тези оси във всички видове транспорт; постепенно този подход може да доведе до разработването на общи правила и нормативни документи за транспортния сектор като цяло и по този начин до създаването на ефективен транспортен пазар, включващ ЕС и неговите съседи.

1.1. ЕС и съседните региони

След историческо разширяване с 10 държави от Централна и Източна Европа и Средиземноморието през 2004 г. и присъединяването в началото на 2007 г. на Румъния и България, Хърватска и Турция са кандидат-членките, с които текат преговори за присъединяване. Бившата югославска република Македония е също кандидат-членка. Албания, Босна и Херцеговина, Черна гора и Сърбия, включително Косово², са потенциални кандидат-членки.

Европейската политика за съседство (ЕПС) е разработена с цел да се избегне появата на нови разделителни линии между ЕС и неговите съседи: целта □ е насърчаване на мира, стабилността, сигурността, растежа, развитието и просперитета на съседните страни, както и модернизация на икономиката и обществото. Първоначално ЕПС бе отправена към непосредствените съседи. Междувременно планове за действие бяха сключени с Израел, Йордания, Ливан, Молдова, Мароко, Палестинската автономия, Тунис, Украйна, Армения, Азербайджан и Грузия, като скоро ще бъде сключен такъв и с Египет. ЕС и Русия одобриха пътни карти за засилване на сътрудничеството си чрез установяване на „общи пространства” на срещата на върха през май 2005 г.

Тези инициативи поставиха нова, всеобхватна и ориентирана към бъдещето рамка, чрез която ЕС се стреми да разшири обсега на принципите на „Единния пазар”, да насърчи политическите и икономически реформи, развитието и модернизацията от общ интерес. Както се подчертава в последното съобщение относно „Активизирането на европейската политика за съседство” съществуват голям брой взаимосвързани теми, сред които е и транспортът, по които ЕС и неговите съседи имат общи интереси и споделят еднакви опасения, за които би било по-добре да бъдат разгледани в

¹ COM(2006) 726, 4.12.2006 г.

² По силата на Резолюция на Съвета за сигурност на ООН № 1244 от 10.6.1999 г.

многоостранен контекст. За да се възползват в пълна степен от по-близките отношения с ЕС и перспективите за улеснен достъп до неговия пазар, транспортните системи на съседните страни трябва да са в състояние да поемат увеличения транспортен поток. Процесът на присъединяването и рамките на ЕПС ясно определят, че политиката по трансевропейските мрежи следва да включва стратегии за постигане на тази цел.

1.2. Транспортен контекст

1.2.1. Трансевропейски транспортни мрежи в Европейския съюз

Ревизираната през 2004 г.³ политика по отношение на трансевропейските транспортни мрежи (ТТМ) предвижда инвестиции в 30 приоритетни трансгранични оси и проекти. Политиката поставя силен акцент върху интегрирането на мрежите на новите държави-членки. Както бе подчертано от Европейския съвет през декември 2003 г., трансевропейските оси ще засилят конкурентоспособността и единството на разширения Съюз чрез по-добри връзки във вътрешния пазар. Но политиката по отношение на ТТМ не разглежда транспортните връзки между ЕС и съседните страни или други търговски партньори. Тези връзки се осъществяват чрез паневропейските коридори и зони от началото на 90-те години.

1.2.2. Паневропейски коридори/зони

Паневропейските коридори и зони (ПКЗ) са установени по време на две министерски конференции — в Крит (1994 г.) и Хелзинки (1997 г.), с цел свързването на ЕС на 15-те със съседните тогава държави. След разширението от 2004 г. и 2007 г. понастоящем коридорите са главно в рамките на ЕС и представляват част от ТТМ.

Сътрудничеството по отношение на ПКЗ е организирано съгласно необвързващи Меморандуми за разбирателство (МР), с които също така се създават ръководство и секретариат за повечето от тях. Финансирането на секретариатите, което е задължение на една от разположените по коридора държави, не е ритмично и зависи до голяма степен от конкретните обстоятелства, свързани с ПКЗ; в частност идентифицирани са следните слабости:

- Планирането и приоритетността на инвестициите в повечето случаи се извършва без цялостна концепция, като се следва националната логика и се пренебрегват нуждите на международното движение по цялата ос.
- Акцентът се поставя върху инфраструктурата, като на премахването на несвързаните с инфраструктурата пречки, които често са основната причина за закъсненията, особено по граничните пунктове, се отделя малко внимание.
- Не съществуват общоприети методологии за оценка на икономическото, социалното и екологичното въздействие на планове и проектите, които би трябвало да отговарят на стандартите на най-добрите международни практики.

³ Решение № 884/2004/ЕО.

1.2.3. Развитие на мрежите на регионално равнище

Идентификацията на основните мрежи в някои от съседните региони спомогна в известна степен за отстраняване на слабостите на паневропейските коридори/зони. Следните мерки, предвидени в рамките на присъединяването и двустранните планове за действие, залежали в европейската политика за съседство, имат за цел подобряване на прилагането на тази политика и инфраструктурата на регионалните транспортни системи:

- През 2004 г. страните от Западните Балкани⁴ и Европейската комисия подписват Меморандум за разбирателство за развитието на основна мрежа. Назначен е Ръководен комитет за изпълнението на МР, подпомаган от Секретариат и Транспортна обсерватория за Югоизточна Европа (ТОЮЕ). ТОЮЕ работи от юни 2005 г. и има за цел установяването на информационни системи и формулирането на петгодишен план и процедури за подобряване на основната мрежа. В допълнение международните донори начело със Световната банка и ЕС учредяват Инфраструктурна ръководна група за координиране на дейността на донорите.
- В Средиземноморския регион сътрудничеството в транспортния сектор започва през 1995 г. съгласно Процеса от Барселона, чиято цел е установяването на зона за свободна търговия в Средиземноморския регион до 2010 г. През 1998 г. е създаден Евро-средиземноморски форум за координиране на общите подходи и развитието на интегрирана регионална транспортна система. Първата Евро-средиземноморска министерска конференция по транспорта, състояла се през 2005 г., идентифицира основните приоритети за развитието на транспортния сектор и отправя до Форума искане за приемане на регионален транспортен план за действие за следващите пет години.
- Турция е в процес на идентифициране на основна мрежа и на списък с приоритетни инфраструктурни проекти като част от преговорите по присъединяването. Турция е включена както в паневропейските коридори, така и в коридора TRACECA.
- Започнатият през 1993 г. коридор TRACECA свързва Европа с Турция и с Армения, Азербайджан и Грузия в Южен Кавказ до Централна Азия. Сътрудничеството е организирано чрез основен многостранен договор, подписан от заинтересованите страни⁵, учредили Междуправителствена комисия и постоянен Секретариат. Последният контролира изпълнението на решенията на Комисията и прави предложения за осигуряване на реализирането на многостранния договор.
- За Беларус, Молдова и Украйна паневропейските коридори остават референтната мрежа.

⁴ Албания, Босна и Херцеговина, Хърватска, бившата югославска република Македония, Черна гора, Сърбия и Косово (по силата на Резолюция № 1244 на Съвета за сигурност на ООН).

⁵ Това са: Афганистан, Армения, Азербайджан, България, Грузия, Казахстан, Киргизка Република, Молдова, Румъния, Таджикистан, Турция, Украйна и Узбекистан. Пакистан и Иран са кандидатствали за членство в TRACECA.

- По отношение на Русия сътрудничеството в транспортния сектор е установено в рамките на започналия през 2005 г. диалог между ЕС и Русия. Създадени са пет експертни работни групи, покриващи транспортните стратегии, инфраструктурата и партньорството между публичния и частния сектор, сигурността на транспорта, въздушния, морския, морско-речния, вътрешно речния, пътния и железопътния транспорт.
- Установено е сътрудничество по отношение на Каспийско и Черно море като следствие от Министерската конференция по въпросите на транспортните връзки между ЕС, Черно море и Каспийския басейн, проведена през 2004 г. в Баку, обединяващи страните от TRACECA, Русия и Беларус. Като част от „Процеса от Баку“ са създадени четири експертни работни групи, покриващи въздушния транспорт, сигурността, пътния и железопътния транспорт и инфраструктурата. Целта е укрепване на сътрудничеството между ЕС и неговите партниращи страни, и което е още по-важно — между страните в региона.

Комисията смята, че тези инициативи са важна стъпка към постигането на устойчиво развитие и регионална интеграция. Трябва да се отбележи, че процесът на интеграция на съседните страни в пазарите и обществото на ЕС изисква съвместима и взаимосвързана инфраструктура и сходен нормативен контекст. Той изисква също така съсредоточаване върху ограничен брой ключови трансгранични връзки, за да се гарантира, че неизбежно недостатъчните ресурси ще доведат до забележимо оживление в търговията и икономическия растеж, както в ЕС, така и в съседните страни. По-долу са представени основните положения в тази политика (Глава 2).

1.3. Процес на разработване на политиката

За реализация на заложените в Европейската политика за съседство в транспортния сектор идеи и за намиране на начини за подобряване на връзките между ЕС и неговите съседи, Европейската комисия създаде през 2004 г.⁶ Група на високо равнище за *Удължаване на основните трансевропейски оси до съседните страни и региони* с председател бившия заместник-председател на Комисията Loyola de Palacio. Докладът⁷ на Групата бе представен пред Комисията през декември 2005 г. Организиран бе обществен дебат през цялото време на работа на Групата за вземане под внимание на възгледите и опасенията на заинтересованите страни. Въпреки че мнозинството от последните приеха положително препоръките на Групата, бяха изразени известни опасения относно включването на екологичните и социалните аспекти⁸.

⁶ Решение С(2004) 3618 на Комисията от 29.9.2004 г.

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

⁸ Писмените и устни изказвания по двата дебата могат да бъдат свалени от http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm

2. НАСОКИ ЗА ТРАНСПОРТА В ЕВРОПА И СЪСЕДНИТЕ РЕГИОНИ

След разглеждане на предложенията на Групата на високо равнище и изразените мнения в общественения дебат, Комисията смята, че работата на Групата е добра основа за сътрудничеството между ЕС и съседните страни. Ето защо Комисията препоръчва на Съвета и Европейския парламент да вземат под внимание доклада на Групата и да приемат предложението за преразглеждане на концепцията за паневропейските коридори/зони (ПКЗ) в следните аспекти:

- Разширяване на географското покритие на концепцията за ПКЗ, за да се отчетат в пълна степен ревизираната политика за трансевропейските мрежи, целите на рамката за присъединяване и на европейската политика за съседство;
- Разширяване на съответните принципи и правила на вътрешния пазар върху съседните страни чрез вземане под внимание на устойчивото развитие и подчертаване на значението на мерките, които не са свързани с инфраструктурата, за улесняване на търговията и транспортния поток по основните оси;
- Засилване на координацията и мониторинга за осигуряване на пълна ангажираност на засегнатите държави, за обединяване на ресурсите за постигане на устойчиво развитие на инфраструктурата и проектиране на политиките на Съюза, по-специално в тяхното социално измерение.

2.1. Пет оси ще свързват ЕС и неговите съседи

Комисията смята, че обхватът на концепцията за паневропейски коридори/зони трябва да бъде актуализиран, за да отрази новия геополитически контекст след разширяването на ЕС и за да се постигне по-ефективна връзка между основните оси на трансевропейските мрежи и тези на съседните страни. Комисията предлага следователно да се одобрят следните пет трансгранични оси, съответстващи на тези, предложени от Групата на високо равнище (за трасирането им вж. приложение 1);

- Морски магистрални пътища: свързващи морските зони на крайбрежните страни на Балтийско море, Баренцово море, Атлантическия океан (включително и най-отдалечените райони⁹), Средиземно, Черно и Каспийско море, и включващи удължаване през Суецкия канал към Червено море.
- Северна ос: свързваща северните части на ЕС с Норвегия на север и с Беларус и Русия на изток. Предвижда се и връзка към региона на Баренцово море, свързваща Норвегия през Швеция и Финландия с Русия.
- Централна ос: свързваща централната част на ЕС с Украйна и Черно море и връзка по вътрешен воден път с Каспийско море. Предвидени са и директна връзка от Украйна до транссибирската жп линия и връзка от вътрешния воден път Дон/Волга до Балтийско море.

⁹ Канарските острови, Азорските острови и Мадейра

- Югоизточна ос: свързваща ЕС с Балканите, Турция, Южен Кавказ и Каспийско море, както и със Средния изток до Египет и Червено море.
- Югозападна ос: свързваща югозападната част на ЕС със Швейцария и Мароко, включително и с трансмагрибската връзка между Мароко, Алжир и Тунис и продължението □ до Египет.

Според направения от Групата на високо равнище анализ тези пет оси допринасят най-вече за международния обмен, търговия и трафик. Те включват и разклонения в региони, където обемите на трафика са сравнително малки поради текущите политически проблеми, с което се цели засилване на регионалното сътрудничество и интеграцията в по-дългосрочен план. В този контекст Комисията изтъква, че отворените и сигурни граници между ЕС и съседните страни, както и между самите съседни страни, са от основно значение за насърчаване на търговията и засилване на регионалното сътрудничество.

Комисията предлага на този етап да се разгледат само връзките на ЕС със съседните страни, а не връзките от съседните страни към трети страни (вж. все пак Глава 2.1.2). Тя подчертава също, че тези пет оси не променят приоритетите на ЕС, определени за трансевропейските транспортни мрежи (вж. Глава 1.2.1).

2.1.1. Интеграция на паневропейските коридори/зони

В съответствие с възгледите на ръководствата на паневропейските коридори, Комисията предлага пълното интегриране на ПКЗ в новите структури и ползване на натрупания във връзка с тях опит. Докато повечето паневропейски коридори — I, IV, V, VI и VII — понастоящем са на територията на ЕС и са част от приоритетния проект за трансевропейските транспортни мрежи, останалите коридори се покриват от предложените пет оси, както следва:

- Четирите паневропейски зони (Баренцово, Черно, Йонийско и Средиземно море) са включени в Морските магистрални пътища относно морските връзки.
- Северната ос включва ПК II и северната част от ПК IX. Тя включва и сухопътна връзка към паневропейската зона на Баренцово море, свързваща Норвегия през Швеция и Финландия с Русия.
- Централната ос включва ПК III и клон на ПК V и IX.
- Югоизточната ос се слива с ПК IV и X и ги продължава, включва ПК VII и VIII, както и клон на ПК V. Оста продължава до Средния изток и се съединява с TRACECA в Турция, Армения, Азербайджан и Грузия.
- Югозападната ос включва сухоземна връзка в паневропейската зона на Средиземноморието.

2.1.2. Сътрудничество с други организации

Комисията смята, че е важно изграждането на петте оси да се осъществява в тясна координация с организациите, разработващи международни транспортни коридори в други региони. Те включват в частност коридора TRACECA в Централна Азия, трансафриканските мрежи¹⁰, както и мрежите, свързващи Европа с Азия, изградени от Икономическата комисия за Европа на ООН, Икономическата и социална комисия за Азия и Тихия океан на ООН и Европейската конференция на министрите на транспорта.

2.2. Инфраструктурни проекти

Групата на високо равнище предложи голям брой инфраструктурни проекти, които е класирала в две категории в зависимост от степента им на развитие. В общественения дебат се изрази загриженост, че по-нататъшното развитие на някои от трансграничните оси може да окаже негативно влияние върху околната среда и особено върху биологичното разнообразие. В тази връзка Комисията предлага списъците с проекти да се считат за индикативни и изтъква важността на разработването на генерални планове за осите. Последните трябва да са предмет на оценка на стратегическите икономически, екологични и социални въздействия в съответствие с най-добрите международни практики и, при необходимост, със законодателството на ЕС¹¹.

2.3. Хоризонтални мерки за осигуряване на експлоатационната съвместимост

Комисията предлага да подкрепи хоризонталните мерки, предложени от Групата на високо равнище като база за сътрудничество, с оглед транспортът по осите да стане по-бърз и ефективен. Тези мерки имат за цел постепенното сближаване на законодателството и политиките на съседните страни със съответните *acquis communautaire*; те засягат всички видове транспорт и включват също така:

- Осигуряване на техническа, правна и административна съвместимост със системите на ЕС по отношение на железопътните мрежи, сигналните системи, схемите за заплащане на ползването на инфраструктурата;
- Ускоряване на формалностите при пресичане на границите чрез незабавно прилагане на вече приетите от ЕС международни конвенции, чрез въвеждане на общи за граничните страни гишета за обслужване „с едно спиране“, опростяване и хармонизиране на търговските и транспортните документи в съответствие с приетата в ЕС практика;

¹⁰ Разработени в рамките на Африканския съюз и Партньорството между ЕС и Африка по въпросите на инфраструктурата.

¹¹ За практическите насоки за социално-икономическа оценка и оценка на стратегически екологични въпроси вж. проектите по 6^{та} Рамкова проучвателна програма HEATCO на <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/> и BEACON на <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

- Прилагане на нови технологии, като системи за управление на трафика и информационни системи във всички видове транспорт (особено ERTMS¹² и SESAR¹³), включително и системата за сателитна навигация Galileo, които са ефективни и съвместими с тези, които се използват на територията на ЕС;
- Мерки за подобряване както на сигурността и безопасността, така и на условията на работа във всички видове транспорт, например чрез хармонизиране с показалите най-добри резултати стандарти и процедури;
- Прилагане на международните конвенции, продължаване на оценките за социалните и екологичните въздействия, на процедурите за обществени поръчки и пр., в съответствие със стандартите на ЕС, на правилата за финансиране на донорите и най-добрите международни практики.

2.3.1. Сътрудничеството на ЕС в прилагането на хоризонталните мерки

Приетите във връзка с рамките на сътрудничество на ЕС планове за действие са едно от ключовите средства за прилагане на хоризонталните мерки. Тези планове за действие се съгласуват с партньорските страни със следните цели (вж. и Глава 1.2.3):

- За кандидат-членките и потенциалните кандидат-членки целта е постепенно хармонизиране с *acquis communautaire* във всички сектори;
- По отношение на страните по ЕПС двустранните планове за действие и стратегическите документи идентифицират приоритетите в широк кръг от области, включително транспорт и митници, както и в широко обхватни области като околна среда и социална политика;
- Многостранното сътрудничество, особено в рамките на осъществяването на стратегията TRACECA до 2015 г. и Процеса от Баку, както и на проектите за планове за действие в областта на транспорта в Средиземноморския регион, допълват двустранните планове за действие;
- Трансграничното сътрудничество между съседни региони в ЕС и съседните страни ще играе нарастваща роля, включително действията за подобряване на транспорта и за засилване на сътрудничеството в правната и административната област.

Докато рамките на сътрудничество на ЕС вече включват повечето хоризонтални мерки, Комисията смята, че е необходимо те да се разглеждат във връзка с развитието на инфраструктурата по основните трансгранични оси. Това ще гарантира, че най-важните пречки по осите ще се отстраняват своевременно и в синхрон и че различните процедури и стандарти ще бъдат съвместими по цялата ос, използвана от международния транспорт до и от Съюза.

¹² Система за управление на европейския жп трафик.

¹³ Програма за модернизация на инфраструктурата на европейския въздушен трафик.

3. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ НАСОКИ

3.1. Многостранна структура за координация и мониторинг

Нарастващите предизвикателства пред ЕС правят още по-важно повишаването на ефективността и последователността на неговите външни политики и на качеството на стратегическото планиране, съгласуваността между различните инструменти на външната политика и подобряването на сътрудничеството между институциите на ЕС, на държавите-членки и другите заинтересовани страни. Това сътрудничество следва да:

- обедини страните в многостранна структура, като същевременно се даде възможност за ефективно регионално сътрудничество;
- повиши експлоатационната съвместимост между мрежите на ЕС и съседните страни и доведе до по-нататъшно сближаване на законодателството и политиките на съседните страни със стандартите на ЕС с оглед осигуряване на непрекъснато икономическо и социално развитие и запазване на околната среда в дългосрочен план;
- отговори на нуждите от инфраструктурни проекти от взаимен интерес и привлече и насочва инвестиции към тези проекти;
- контролира отстраняването на пречките, които не са свързани с инфраструктурата, и прилагането на хоризонталните мерки по осите;
- гарантира и насърчава устойчивото развитие, отчитайки икономическите, екологичните и социалните последици от инфраструктурните планове и проекти и хоризонталните мерки.

3.2. Финансиране на мерките

Осъществяването на този амбициозен план изисква обединяването на всички източници на финансиране — публични и частни, както в национален, така и в международен мащаб. Независимо че значението на публичните средства остава голямо, ролята на международните финансови институции (МФИ), като Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) и Световната банка, ще бъде решаваща за финансиране на балансираното развитие на основните трансгранични оси и транспортната система като цяло.

Комисията препоръчва укрепване на успешното сътрудничество между МФИ и Инфраструктурната ръководна група в Западните Балкани (вж. Глава 1.2.3) и въвеждане на концепцията и в други региони. Държавите-членки на ЕС и други спонсори следва да бъдат включени в това сътрудничество, когато е необходимо.

От 2007 г. нататък Европейският инструмент за съседство и партньорство (ЕИСП) ще осигурява финансова помощ на съседните страни. Той ще включва подкрепа за кредитиращите в приоритетните сектори финансови институции чрез вече предложените „Инвестиционни облекчения в рамките на ЕПС“, както и съдействие в осъществяването на хоризонталните мерки. В допълнение сътрудничеството на ЕС би могло да помогне на страните да се подготвят за инвестирането чрез съдействие в проучванията относно дефинирането на генералните планове, осъществимостта на проектите и сътрудничеството между публичния и частния сектор.

Освен това, предложението на Комисията за нови мандати на ЕИБ за отпускане на външни заеми през 2007—2013 г. предвижда значително увеличаване на кредитните тавани за съседните страни. Между Комисията, ЕИБ и ЕБВР е подписан Меморандум за разбирателство за засилване на сътрудничеството в Източна Европа и Южен Кавказ, в Русия и Централна Азия.

Предприсъединителният инструмент (ППИ) ще осигурява финансова подкрепа за кандидат-членките и потенциалните кандидат-членки (вж. Глава 1.1). В зависимост от статута на съответната страна обхватът на тази подкрепа ще варира. На кандидат-членките ще се предложи пълния обхват на предприсъединителна подкрепа, включително подкрепа за изпълнение на критериите за присъединяване и подготовка за политиката на сближаване, както и инвестиции в инфраструктурата, а потенциалните кандидат-членки ще се ползват от по-ограничен обхват от мерки.

3.3. Институционална структура

След представения в предходните глави анализ и силната подкрепа, получена от различните заинтересовани страни чрез обществения дебат, Комисията е на мнение, че създаването на здрава договорна рамка на сътрудничество е от основно значение. Това ще гарантира сериозната ангажираност и съвместната отговорност на заинтересованите страни за своевременното и синхронизирано осъществяване на необходимите мерки по осите.

Една от възможните координационни рамки би могла да предвиди създаването на икономически рентабилна институционална структура за подкрепа на изграждането и мониторинга на осите. Това би могло да бъде структура на три нива, състояща се от:

- Регионални ръководни групи, които ще следят изграждането на договорените оси и осъществяването на мерките на техническо ниво. Регионалните ръководни групи биха могли да организират конференции на донорите по оси и да ангажират социални партньори и други заинтересовани страни, когато е необходимо. Регионалните ръководни групи следва да се срещат редовно, например веднъж в годината, за осигуряване на последователното прилагане на договорените мерки, както и за съгласуване на общи методи за оценка и мониторинг на проектите от стратегическа гледна точка.
- Срещи на министрите за приемане на стратегически решения във връзка с координационните рамки, трансграничните оси, инфраструктурните проекти и хоризонталните мерки и по-нататъшното им осъществяване на базата на съвместните препоръки на регионалните ръководни групи.
- Секретариат за осигуряване на административна и техническа помощ. Следва да се осигури стабилно, достатъчно и дългосрочно финансиране на Секретариата, предвиждащо участие на заинтересованите страни по осите за засилване на ангажираността и отговорността им.

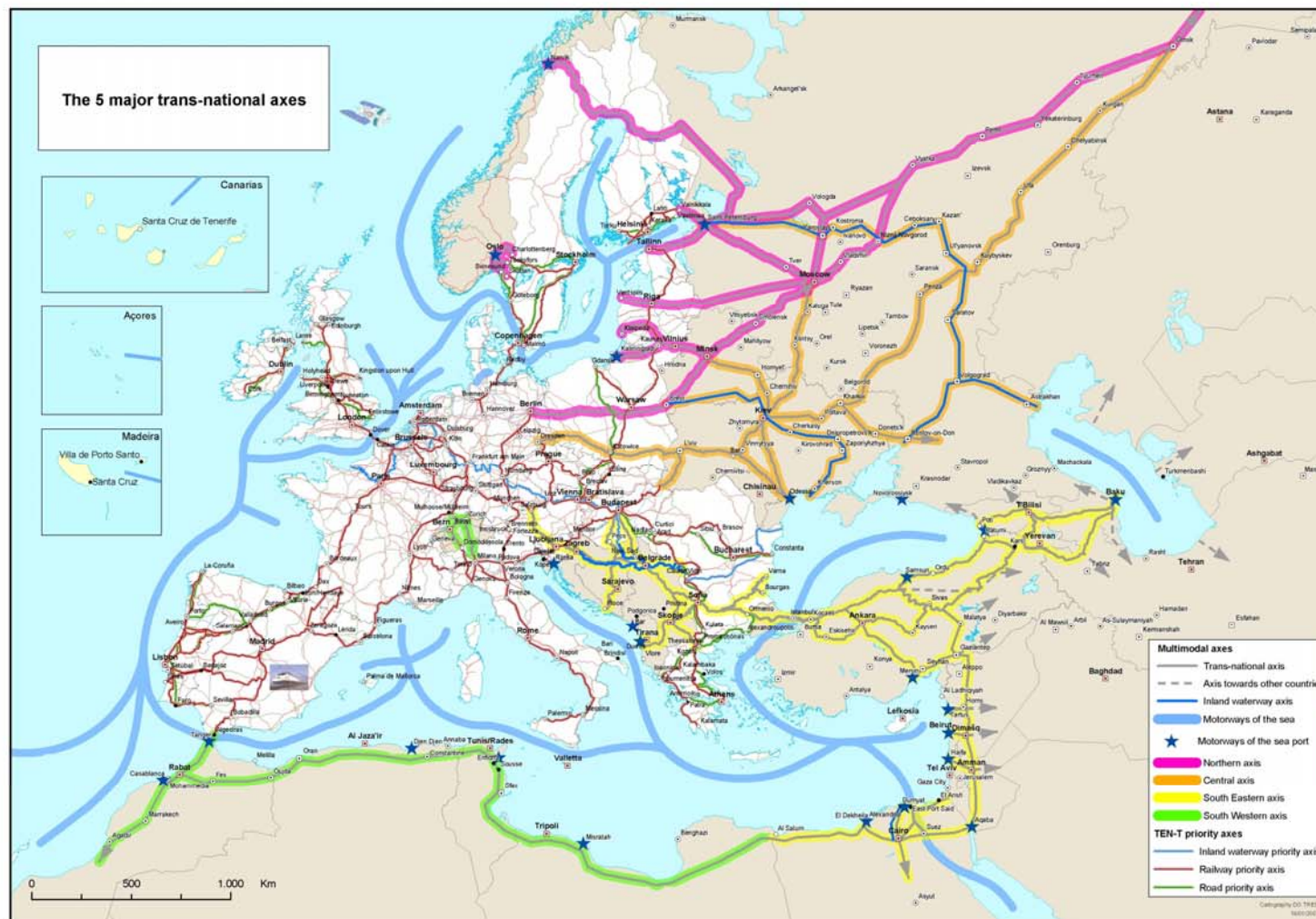
За осигуряване на рентабилност и за избягване на ненужното прекриване на функциите, съществуващите регионални групи и секретариати следва да изпълняват горните функции (вж. Глава 1.2.3).

3.4. Поетапен подход

За ускоряване на цялостния процес и за да се гарантира, че формата и съдържанието на структурата на сътрудничество отговарят на нуждите и очакванията на заинтересованите страни, Комисията възприема двуетапен подход при осъществяване на политиката:

1. На първия етап се предвиждат проучвателни разговори с всички съседни страни. Тези разговори ще имат за цел да се оценят интереса и ангажираността на страните в укрепването на многостранните рамки на сътрудничество, ако съществуват такива, или създаването на такива, ако липсват. На този етап ще се търсят евентуални временни решения, за да се осигури непрекъснатото развитие на осите.
2. Като втори етап, след провеждането на проучвателните разговори, Комисията ще направи конкретни препоръки и/или предложение за осъществяване на политиката и координационната рамка.

Приложение 1 – Трасиране на петте трансгранични оси



Капра

BG

BG