



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.3.2008
COM(2008) 125 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH
EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

inzake

**de voortgang van de verkennende gesprekken over de samenwerking met de buurlanden
op het gebied van vervoer**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH
EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

inzake

**de voortgang van de verkennende gesprekken over de samenwerking met de buurlanden
op het gebied van vervoer**

(Voor de EER relevante tekst)

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
2.	Organisatie van de verkennende gesprekken	4
3.	Voorlopige conclusies van de eerste gespreksronde	5
3.1.	Sterke steun voor de aanpak van de Commissie	5
3.2.	Bijsturing van de aanpak	6
4.	Stand van zaken, verwezenlijkingen en toekomstige stappen	7
4.1.	Pan-Europese corridors/gebieden.....	7
4.2.	Snelwegen van de zee	8
4.3.	Noordelijke As	8
4.4.	Centrale As.....	9
4.5.	Zuidoostelijke As	9
4.5.1.	Kernnetwerk voor regionaal vervoer in de Westelijke Balkan	9
4.5.2.	Vertakkingen naar het Midden-Oosten, de Kaukasus en Centraal-Azië.....	10
4.6.	Traceca-corrridor.....	11
4.7.	Mediterrane assen en regionale actieplannen vervoer	11
5.	Conclusie.....	12

1. INLEIDING

In de Mededeling van de Commissie betreffende *de versterking van het Europees nabuurschapsbeleid*¹ is de aandacht gevestigd op de belangrijkste aspecten van de thematische/sectorale dimensie van het Europees nabuurschapsbeleid en op de behoefte om de multilaterale dialoog met de partnerlanden over thema's als energie, vervoer, milieu of grensbeheer te verbeteren. In dat document is ook de idee van multilaterale overeenkomsten op het gebied van energie en vervoer geopperd, en is benadrukt dat de verschillende lopende initiatieven moeten worden gestroomlijnd. Zo werd met name beklemtoond dat de beleidsdialoog en de daadwerkelijke ontwikkeling van vervoerscorridors beter op elkaar moeten worden afgestemd. Dit standpunt is verder ontwikkeld in de recente Mededeling over *een sterk Europees nabuurschapsbeleid*², waarin de Commissie de lidstaten en de partners bij het Europees nabuurschapsbeleid aanspoort om nauw samen te werken om de uitbreiding van belangrijke trans-Europese vervoersassen naar buurlanden te voltooien.

In de Mededeling van de Commissie over de *Westelijke Balkan*³ is benadrukt dat het Europees perspectief een van de drijvende krachten achter de hervormingen in deze regio is, en in belangrijke mate bijdraagt tot stabiliteit en vooruitgang. Sinds de voltooiing van de meest recente uitbreiding van de EU, grenst de Westelijke Balkan volledig aan het grondgebied van EU-lidstaten. Een gecoördineerde uitbouw van de vervoerssector is derhalve van cruciaal belang.

Het strategisch partnerschap tussen de EU en Rusland, dat is vastgelegd in de Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst en in de routekaarten voor de vier gemeenschappelijke ruimten, voorziet in het bevorderen van de complementariteit van de vervoerssectoren en de geleidelijke integratie van de vervoersnetwerken, waarbij technische en administratieve knelpunten moeten worden weggewerkt en de interoperabiliteit van de vervoersinfrastructuur moet worden gegarandeerd door de wetgeving van de betrokken landen op elkaar af te stemmen.

In de Mededeling van de Commissie over de *Richtsnoeren voor vervoer in Europa en de naburige regio's*⁴ wordt een overzicht gegeven van de eerste stappen van een breed opgevat beleid voor nauwere integratie van het vervoerssysteem van de EU met dat van buurlanden. Het beleid richt zich op de belangrijkste infrastructuur voor internationaal vervoer en op relevante wetgeving voor het gebruik van deze routes door alle vervoerstakken (zogenaamde "horizontale maatregelen")⁵. Na verloop van tijd kan deze benadering leiden tot het ontwikkelen van gemeenschappelijke regelgeving en wetgeving voor de vervoerssector als geheel, zodat een effectieve vervoersmarkt kan ontstaan die de EU en de buurlanden omvat. Verwacht wordt dat dit met name effect zal hebben in landen waar de samenwerking in de vervoerssector, om politieke redenen, op een laag pitje stond.

¹ COM(2006) 726, 4.12.2006.

² COM(2007) 774, 5.12.2007.

³ Vastgesteld op 5.3.2008.

⁴ COM(2007) 32, 31.1.2007.

⁵ De basis voor de beleidsontwikkeling werd voorbereid door de groep op hoog niveau, voorgezeten door voormalig vice-voorzitter van de Commissie Loyola de Palacia; zie het verslag *Networks for peace and development*, at http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm.

In die mededeling heeft de Commissie een tweestappenbenadering ter uitvoering van het beleid aangekondigd. In de eerste fase worden verkennende gesprekken met de buurlanden gehouden om te beoordelen in hoeverre deze landen geïnteresseerd zijn in en betrokken zijn bij de versterking van de bestaande coördinatiestructuren. Het doel van deze gesprekken is te garanderen dat de vorm en de inhoud van de samenwerkingsstructuur zo efficiënt mogelijk beantwoordt aan de behoeften en verwachtingen van de betrokken partijen. Als tweede stap zal de Commissie, op basis van het resultaat van de verkennende gesprekken, concrete aanbevelingen en/of voorstellen doen voor de tenuitvoerlegging van het beleid en de coördinatiestructuren.

In juni 2007 heeft de EU-Raad van Ministers van vervoer zich akkoord verklaard met de verdere uitbreiding van deze asgerichte benadering en met het feit dat de nadruk wordt gelegd op horizontale maatregelen; de Raad heeft de Commissie ook verzocht voorstellen in te dienen voor de praktische uitwerking van deze benadering en voor het versterken van de organisatie- en coördinatiestructuur van de assen.

De verkennende gesprekken zijn op gang gebracht in het voorjaar van 2007 en de eerste gespreksronde met alle naburige landen en regio's vorderen goed. In deze mededeling wordt verslag uitgebracht over deze gesprekken en worden de voorlopige conclusies gepresenteerd. De gesprekken met de Westelijke Balkan zijn reeds met succes afgerond. Parallel met deze mededeling stelt de Commissie dan ook onderhandelingsrichtsnoeren voor een verdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap in Zuidoost-Europa voor aan de Raad.

2. ORGANISATIE VAN DE VERKENNENDE GESPREKKEN

Naast de verkennende gesprekken, die in het voorjaar van 2007 van start zijn gegaan, is ook een eerste ronde vergaderingen gehouden met alle buurlanden, de pan-Europese corridors/gebieden en diverse belanghebbenden. In aanvulling op de diverse werkvergaderingen, hebben ook de volgende belangrijke vergaderingen plaatsgevonden:

- In de loop van 2007 heeft een reeks vergaderingen met de pan-Europese corridors/gebieden plaatsgevonden, waaronder twee vergaderingen van de voorzitters en secretariaten van de corridors, een eerste in januari en een tweede in oktober.
- De werkgroep "vervoersstrategieën, infrastructuur en publiek-private partnerschappen", die in het kader van de vervoersdialoog tussen de EU en Rusland is opgericht, is twee keer bijeengekomen, in oktober 2007 in Moskou en in januari 2008 in Brussel. De ad-hocwerkgroep logistieke problemen, die is opgericht om de toestand aan de grens tussen de EU en Rusland te bestuderen en om aanbevelingen voor verbetering van de vervoersstromen te doen, heeft zijn werkzaamheden in juni 2007, onder het Duitse EU-voorzitterschap, voltooid en zijn verslag overgemaakt aan de Commissie en het Russische ministerie van vervoer. Dit verslag moet nu ten uitvoer worden gelegd door de permanente werkgroepen die in het kader van de dialoog zijn opgericht. De aanbevolen maatregelen inzake infrastructuurverbeteringen en procedurele maatregelen zullen als input voor de ontwikkeling van de Noordelijke As en de horizontale kwesties worden gebruikt.
- Sinds maart 2007 zijn in Brussel en Kiev verscheidene productieve onderhandelingsrondes georganiseerd over een nieuwe, verbeterde overeenkomst met Oekraïne, de opvolger van de partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst.

- Het euro-mediterraan vervoersforum is in mei 2007 bijeengekomen en heeft een regionaal actieplan vervoer aangenomen voor de periode 2007-2013. Deze vergaderingen zijn uitgemond in een conferentie op hoog niveau over het mediterraan vervoerssysteem, die op 3 december 2007 in Lissabon heeft plaatsgevonden. Tijdens deze conferentie, die werd georganiseerd door de Europese Commissie, met steun van het Portugese EU-voorzitterschap, hebben vice-voorzitter Barrot en ministers uit de EU en de mediterrane landen erkend dat het actieplan van cruciaal belang is voor de uitbreiding van de belangrijke assen van de trans-Europese vervoersnetwerken en het communautaire acquis in deze regio.
- In het kader van het regionale samenwerkingsverband dat tot stand is gebracht door de Multilaterale Overeenkomst Traceca zijn verscheidene vergaderingen georganiseerd, gaande van vergaderingen van werkgroepen tot de vergadering van de Intergouvernementele Commissie op 13 en 14 december 2007 in Astana. Tijdens die laatste vergadering zijn de verkennende gesprekken officieel geopend en is het mandaat verleend om voor de top van 2008 voor te stellen of en hoe een toekomstig juridisch en institutioneel kader voor de as kan worden gebaseerd op de Tracecastructuren, waardoor een nieuwe basis voor samenwerking op lange termijn zou worden gelegd.

3. VOORLOPIGE CONCLUSIES VAN DE EERSTE GESPREKSRONDE

3.1. Sterke steun voor de aanpak van de Commissie

Er is nog verder overleg met alle buurlanden nodig alvorens de Commissie concrete voorstellen voor de versterking van de coördinatiekaders kan doen, maar toch kunnen al een aantal voorlopige conclusies worden getrokken. In het algemeen hebben de gesprekken bevestigd dat er sterke steun bestaat voor de aanpak die de Commissie in de mededeling heeft voorgesteld, en met name voor de volgende punten:

- het nut van de asgerichte benadering als basis voor samenwerking tussen de EU en de buurlanden;
- de noodzaak om verder te kijken dan infrastructuurmaatregelen en om de ontwikkeling van vervoerscorridors en het algemene beleidsoverleg nauwer op elkaar af te stemmen;
- het belang van een sterk en bindend coördinatiekader dat de vorm kan aannemen van een bindende intentieverklaring of een verdrag;
- de noodzaak om de bestuursfuncties van de assen in overeenstemming te brengen met het voorstel van de Commissie (zie kader), uitgaande van de bestaande regionale structuren en technische secretariaten.

Ministeriële vergaderingen per as/regio om strategische beslissingen te nemen over wijzigingen m.b.t. de as, de deelnemende landen en entiteiten en de financiering van de coördinatiestructuur.

De regionale stuurgroep houdt toezicht op de tenuitvoerlegging van de as; deze groep is samengesteld uit een vertegenwoordiger op hoog niveau van elk van de betrokken landen en heeft als opdracht masterplannen op te stellen voor de ontwikkeling van de as, met inbegrip van de identificatie van knelpunten, de opstelling van voorstellen en de prioritering van maatregelen.

Alle regionale stuurgroepen moeten regelmatig bijeenkomen om te garanderen dat de overeengekomen maatregelen coherent ten uitvoer worden gelegd en om overeenstemming te bereiken over, bijvoorbeeld, gemeenschappelijke methoden voor strategische en projectgebonden beoordeling en controle.

De regionale stuurgroep moet niet alleen de ministeriële vergaderingen voorbereiden, maar ook verslag uitbrengen aan het respectieve subcomité dat in het kader van het Europees nabuurschaps- en partnerschapsbeleid is opgericht teneinde relevante voorstellen op te nemen in de bilaterale en regionale actieplannen.

De regionale stuurgroep kan beslissen werkgroepen of taakgroepen op te richten, waarin alle of sommige leden vertegenwoordigd zijn, om bepaalde technische kwesties in detail te bestuderen. De regionale stuurgroep organiseert ook donorconferenties en betreft sociale partners en andere belanghebbenden bij het beleid.

Het permanent secretariaat verleent administratieve en technische ondersteuning. Het secretariaat gaat na welke studies relevant zijn voor de as, bereidt de vergaderingen van de stuurgroep en de ministeriële vergaderingen voor en verzorgt de logistiek voor deze vergaderingen.

De stuurgroep en het secretariaat moeten samenwerken met de Europese coördinatoren, met name die welke zijn aangesteld voor de binnenwateren en de snelwegen op zee of voor de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN).

3.2. Bijsturing van de aanpak

Uit de verkennende gesprekken is naar voren gekomen dat er behoefte is aan enkele kleine aanpassingen van de aanpak zoals die oorspronkelijk door de Commissie is voorgesteld. Deze aanpassingen hebben voornamelijk betrekking op het geografische en sectorale bereik van de totale aanpak:

- Er moet worden gestreefd naar samenwerking met **Zwitserland** binnen de bestaande structuren omdat deze al goed ingeburgerd zijn in de vervoerssector. De samenwerking moet worden gebaseerd op bilaterale betrekkingen en overeenkomsten tussen de EU en Zwitserland; de vervoerscorridors door Zwitserland die Italië verbinden met Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk, vormen al een onderdeel van het trans-Europese vervoersnetwerk.

- Overeenkomstig de conclusies van de Raad vervoer van juni 2007 gaat de Commissie ermee akkoord dat het nuttig is de **Centraal-Aziatische landen**, via hun deelname aan het Traceca-kader, te betrekken bij deze asgerichte benadering omdat de handels- en dus ook de vervoersrelaties een mondiale dimensie moeten hebben in deze steeds sterker geglobaliseerde wereld.
- Het **gemeenschappelijk Europees luchtruim** breidt zich snel uit naar de naburige gebieden en de Commissie verzoekt de Raad haar onderhandelingsrichtsnoeren te geven om tegen 2010 een grotere gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen via uitgebreide luchtvaartovereenkomsten met buurlanden. Daarom wordt voorgesteld de luchtvaartsector niet op te nemen in de benadering. Investerings in luchthaveninfrastructuur komen daarentegen wel in aanmerking voor de benadering omdat ze voor mogelijke knelpunten langs de assen kunnen zorgen.
- Wat de ontwikkeling van **Galileo, het satellietnavigatiesysteem van de EU**, betreft, is eveneens vooruitgang geboekt. De Commissie stelt voor de samenwerking voort te zetten binnen het specifiek daarvoor opgerichte kader en Galileo niet op te nemen in de geplande coördinatiestructuren die voor de vervoersassen.

Wat het verzoek van de Raad betreft om in het kader van de uitbreiding van de grote trans-Europese vervoersassen naar de buurlanden ook te voorzien in koppelingen met de **Afrikaanse netwerken**, benadrukt de Commissie dat zij al steun verleent voor de ontwikkeling van geïntegreerde trans-Afrikaanse vervoersnetten en –diensten. Deze steun heeft in 2007 een nieuwe impuls gekregen door de lancering van het Infrastructuurpartnerschap tussen de EU en Afrika.

4. STAND VAN ZAKEN, VERWEZENLIJKINGEN EN TOEKOMSTIGE STAPPEN

4.1. Pan-Europese corridors/gebieden

Tijdens de vergaderingen met de pan-Europese corridors/gebieden is gekeken naar de verschillen tussen corridors binnen en buiten het grondgebied van de EU, naar het optimale geografische bereik van een as, naar de functies die nodig zijn voor een doeltreffende stuurgroep en naar de rol van horizontale maatregelen. De ervaring uit eerste hand die de voorzitters en secretariaten van de corridors hebben opgedaan met de sterke en zwakke punten van de werking van de corridors, heeft belangrijke inzichten opgeleverd.

Het concept van pan-Europese corridors heeft duidelijk voordelen, maar het is al even duidelijk dat het concept moet worden herzien. De Commissie vindt het met name van essentieel belang een duidelijk onderscheid te maken tussen de corridors die, door de uitbreiding, deel uitmaken van de prioritaire trans-Europese netwerken⁶ en die welke de EU verbinden met de buurlanden. Tegelijk is het van belang de functies en de waardevolle ervaring met de corridors op passende wijze te integreren in de bestaande of op te richten regionale structuren.

⁶ De pan-Europese corridors I, IV, V, VI en VII bevinden zich nu grotendeels op het grondgebied van de EU.

4.2. Snelwegen op zee

De groep op hoog niveau heeft de snelwegen van de zee geïdentificeerd als een van de assen die op gelijke voet staan met de vier landcorridors. Hoewel alle snelwegen van de zee gemeenschappelijke kenmerken vertonen, zijn er ook duidelijke verschillen die een gedifferentieerde benadering verantwoorden, zoals het type knelpunten, de frequentie en kwaliteit van de diensten volgens de toepasselijke internationale wetgeving en de mate van handhaving. De Commissie stelt dan ook voor de snelwegen van de zee te laten ressorteren onder de relevante regionale structuren die voor de overeenkomstige landassen zullen worden opgezet. De nauwe samenwerking met de Europese coördinator voor de snelwegen van de zee moet in elk geval worden gegarandeerd.

4.3. Noordelijke As

De Noordelijke As valt grotendeels onder het EU-beleid inzake de Noordelijke Dimensie (ND), dat betrekking heeft op de noordelijke EU-lidstaten, Rusland, Noorwegen en IJsland. De ND heeft tot doel specifieke uitdagingen voor de regionale ontwikkeling van Noord-Europa aan te gaan, zoals het gebrek aan vervoer en faciliteiten voor grensoverschrijding. De belangrijkste regionale organisaties die in dit gebied actief zijn, zijn de Raad van de Baltische-Zeestaten, de Raad voor het Europees-Arctische Barentsz-zeegebied, de Arctische Raad en de Noordse raad van ministers.

In de politieke verklaring die is goedgekeurd op de topontmoeting van de Noordelijke Dimensie in november 2006 is gevraagd de wenselijkheid van een ND-partnerschap inzake vervoer en logistiek, waarbij alle landen van de Noordelijke As worden betrokken, te onderzoeken. Het partnerschap zou ervoor moeten zorgen dat de financiële middelen van internationale financiële instellingen, overheden en de particuliere sector in de eerste plaats worden gebruikt voor grote vervoersinfrastructuurprojecten van regionaal belang in plaats van projecten van lokaal belang. Na de vergadering van de hoge ambtenaren van de ND in Sint-Petersburg op 21 november 2007 is een werkgroep opgericht om de mogelijkheden voor de oprichting van het nieuwe partnerschap te bestuderen en om overleg te plegen over het werkingsgebied en de rol van dit partnerschap, rekening houdende met de effectieve controle en toepassing van de Noordelijke As en de snelwegen op zee in dit gebied. De groep zal in juni 2008 verslag uitbrengen; dit verslag zal worden besproken tijdens de ministeriële vergadering van de ND in het najaar van 2008.

Tijdens de verkennende gesprekken werd de oprichting van de werkgroep positief onthaald, maar werd ook benadrukt dat het belangrijk is dat het partnerschap een integrerend onderdeel vormt van de coördinatiestructuren die moeten worden opgezet voor de ND-regio en dat een volledig coherente benadering zonder overlapping tot stand wordt gebracht. Tijdens de tweede fase van de gesprekken zou dieper moeten worden ingegaan op de volgende aspecten:

- het geografische bereik van het partnerschap, overeenkomstig de beleidsdoelstellingen en de aligering van de Noordelijke Dimensie. Er is een voorstel gedaan om Belarus uit te nodigen als waarnemer in de werkgroep, om de continuïteit langs alle takken van de as te garanderen;

- het mandaat van het partnerschap met betrekking tot het type projecten dat in aanmerking moet worden genomen, rekening houdende met de ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden en de vooruitgang die geboekt is in andere fora die zich bezighouden met relevante normen en wetgeving, ook op het gebied van douane (horizontale maatregelen), die een invloed hebben op de logistieke processen langs de assen;
- hoe het partnerschap de functies van regionale stuurgroep en/of secretariaat voor de regio van de Noordelijke As kan vervullen, en hoe het partnerschap het beste past in de coördinatie- en controlestructuren die moeten worden opgericht voor de regio van de Noordelijke As (zie kader in punt 3.1).

4.4. Centrale As

De verbeterde overeenkomst waarover momenteel wordt onderhandeld met Oekraïne heeft tot doel de politieke samenwerking op het gebied van democratie, mensenrechten en de rechtsstaat te verdiepen, een uitgebreide vrijhandelszone op te richten, de energie-efficiëntie en de veiligheid van de energievoorziening te verbeteren, het milieu te beschermen en de samenwerking op belangrijke gebieden zoals vervoer te versterken. Over de oprichting van een vrijhandelszone, die integrerend deel zal uitmaken van de overeenkomst, zal worden onderhandeld zodra Oekraïne het toetredingsproces tot de Wereldhandelsorganisatie heeft voltooid.

Op het gebied van vervoer gaan de onderhandelingen in de eerste plaats over de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen van de groep op hoog niveau, zoals bevestigd in de mededeling van de Commissie, met betrekking tot de Centrale As, de Traceca-corridor en de aanpassing aan de EU-wetgeving. De Commissie is verheugd dat de gesprekken goed vorderen en dat in de loop 2008 concrete resultaten mogen worden verwacht. Tijdens de tweede fase van de onderhandelingen moet worden nagedacht over de bijzonderheden van de institutionele structuur, met name wat het multilaterale karakter van de stuurgroep en het secretariaat betreft. Voorts moet tijdens de gesprekken ook worden ingegaan op de bestaande koppelingen tussen de Centrale As enerzijds en de Noordelijke en Zuidoostelijke Assen anderzijds, en op de wijze waarop de Republiek Moldavië in de benadering kan worden geïntegreerd.

4.5. Zuidoostelijke As

4.5.1. Kernnetwerk voor regionaal vervoer in de Westelijke Balkan

In de Westelijke Balkan zijn Kroatië en de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië kandidaat voor toetreding tot de EU⁷, terwijl Albanië, Bosnië en Herzegovina, Montenegro en Servië en Kosovo⁸, potentiële kandidaten zijn. De samenwerking op vervoersgebied en de uitbreiding van het communautaire acquis zijn in deze landen dan ook verder gevorderd dan in de andere regio's.

⁷ De toetredingsonderhandelingen met Kroatië zijn in 2005 van start gegaan. In december 2005 heeft de Europese Raad de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië de status van kandidaatland verleend; de toetredingsonderhandelingen met Macedonië zijn nog niet van start gegaan.

⁸ Krachtens resolutie 1244 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties van 10 juni 1999.

De landen van de Westelijke Balkan en de Europese Commissie hebben in 2004 een intentieverklaring ondertekend met het oog op de ontwikkeling van een kernnetwerk voor regionaal vervoer, dat bij de toetreding deel zou gaan uitmaken van de trans-Europese netwerken. Tijdens de derde jaarlijkse vergadering van ministers op 4 december 2007 is een aanhangsel bij de intentieverklaring ondertekend, met betrekking tot de toegang tot en liberalisering van de spoorwegmarkt. Hierdoor kwam de sector weer een stap dichterbij de toepassing van het communautaire spoorwegacquis, met inbegrip van de sociale dimensie.

De Commissie is van mening dat de Westelijke Balkan zich moet focussen op het kernnetwerk voor regionaal vervoer om volledig profijt te kunnen trekken van het toetredingskader; de Commissie moedigt de landen in kwestie daarom aan om hun nationale wetgeving sneller in overeenstemming te brengen met het communautaire acquis inzake vervoer en andere relevante domeinen. Nu de verkennende gesprekken met succes zijn afgerond, stelt de Commissie samen met deze mededeling ook richtsnoeren voor met het oog op de onderhandelingen over een verdrag tot oprichting van een vervoersgemeenschap in Zuidoost-Europa. Het doel van dat verdrag is om een geïntegreerde markt voor infrastructuur en vervoer over land en waterwegen en maritiem vervoer tot stand te brengen,⁹ en om de relevante wetgeving van de Westelijke Balkan in overeenstemming te brengen met het communautaire acquis.

4.5.2. *Vertakkingen naar het Midden-Oosten, de Kaukasus en Centraal-Azië*

De toetredingsonderhandelingen met Turkije, eveneens een kandidaatland, gingen van start in 2005. Als eerste stap in het bepalen van het toekomstige trans-Europese vervoersnetwerk voor Turkije wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een beoordeling van de behoeften inzake de vervoersinfrastructuur. Deze onderhandelingen moeten natuurlijk volgens dezelfde agenda verlopen als de toetredingsonderhandelingen. Gezien de geostrategische locatie van Turkije, op het kruispunt tussen de EU, de Kaukasus en Centraal-Azië enerzijds en het Midden-Oosten anderzijds, nodigt de Commissie Turkije uit om ook een belangrijke rol te spelen in de asgerichte benadering. Zonder de definitie van de as te wijzigen, heeft de Commissie voorgesteld om de Zuidoostelijke As te splitsen in twee takken, die allebei betrekking hebben op Turkije: de verbinding tussen Turkije en de Kaukasus valt onder het Traceca-kader en de tak naar Egypte onder de Euromediterrane structuren. Deze laatste tak wordt bovendien aan de Zuidwestelijke As gekoppeld als onderdeel van de mediterrane assen (zie punten 4.6 en 4.7).

⁹ De luchtvaartsector valt reeds onder de overeenkomst inzake een Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte.

4.6. Traceca-corridor

Van de vijf assen is de Traceca-corridor de enige waarbij de samenwerking georganiseerd is via een multilaterale overeenkomst die door de betrokken landen¹⁰ is ondertekend. Bij deze overeenkomst zijn onder meer de volgende instellingen opgericht: een intergouvernementele commissie die bestaat uit de hoogste gouvernementele autoriteiten of hun gemachtigde vertegenwoordigers, gewoonlijk de vice-premiers die verantwoordelijk zijn voor vervoer en de ministers van vervoer en/of buitenlandse zaken, en een permanent secretariaat. Voorts zijn ook diverse werkgroepen opgericht. De intergouvernementele commissie heeft in 2006 een langetermijnstrategie tot in 2015 vastgesteld en in 2007 een kortetermijnactieplan dat tegen 2010 moet worden uitgevoerd.

Gezien de solide rechtsgrondslag, de instellingen en de strategie die gericht is op de tenuitvoerlegging van de corridor, lijkt het Traceca-kader een geschikte basis om op voort te bouwen. De Europese Commissie is echter van mening dat de institutionele en beleidsmatige dimensie van Traceca moet worden versterkt en gemoderniseerd, met name om de corridor efficiënt te kunnen ontwikkelen en de beleidsgesprekken, die nu onder het proces van Baku vallen, efficiënt te kunnen voeren.

In december 2007 is in de intergouvernementele Commissie reeds bevestigd dat in de tweede fase van de verkennende gesprekken specifiek moet worden bekeken of en hoe een toekomstig juridisch en institutioneel kader kan worden uitgebouwd op basis van de Traceca-structuren, waardoor een nieuwe basis voor samenwerking op lange termijn zou worden gelegd. Er moet ook worden gezocht naar een optimale manier om met het Bakuproces om te gaan, aangezien de vernieuwde reeks documenten en structuren in staat moet zijn zowel de infrastructuurmaatregelen (corridors) als de horizontale maatregelen (regionale toenadering) efficiënt te ondersteunen.

4.7. Mediterrane assen en regionale actieplannen vervoer

Sinds de start van het Barcelonaproces in 1995 ondersteunt de Commissie actief de ontwikkeling van een geïntegreerd vervoerssysteem in de mediterrane regio. Het is dan ook in deze regio dat de daadwerkelijke uitbreiding van de trans-Europese vervoersnetwerken in de realiteit waarschijnlijk het verst gevorderd is.

De relevante instellingen bestaan reeds, met inbegrip van ministeriële conferenties om strategische beslissingen te nemen, het Euromediterraan vervoersforum om gemeenschappelijke benaderingen te coördineren en een geïntegreerd regionaal vervoerssysteem te ontwikkelen en diverse werkgroepen, onder meer voor infrastructuur en horizontale maatregelen. Het regionale actieplan vervoer, dat in mei 2007 door het forum is goedgekeurd, is een belangrijke stap op weg naar de tenuitvoerlegging van de grote assen in de regio, via hervorming van de regelgeving en een uitgebreid gamma aan horizontale maatregelen. Bovendien is een technisch secretariaat (CETMO) opgericht voor de landen van de westelijke mediterrane regio; in de oostelijke mediterrane regio bestaat een dergelijke structuur nog niet.

¹⁰ Deze overeenkomst is ondertekend door Afghanistan, Armenië, Azerbeidzjan, Georgië, Kazachstan, Kirgizië, de Republiek Moldavië, Tadjikistan, Turkije, Oekraïne en Oezbekistan en door de EU-lidstaten Roemenië en Bulgarije. Pakistan en Iran hebben een lidmaatschapsaanvraag ingediend.

Tijdens de conferentie van Lissabon op 3 december 2007 heeft vice-voorzitter Barrot de ministers gefeliciteerd met hun actieve inzet voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van de mediterrane assen. Het forum en de werkgroepen werden verzocht hun succesvolle werkzaamheden voort te zetten en de resterende aspecten te behandelen tijdens de tweede fase van de verkennende gesprekken. Het gaat dan onder meer om het effectieve toezicht op de tenuitvoerlegging van de assen in de regio, waarbij een technisch secretariaat voor de oostelijke mediterrane regio moet worden opgericht, en de versterking van de coördinatie via een intentieverklaring of een internationale overeenkomst.

5. CONCLUSIE

Uit de eerste ronde verkennende gesprekken is gebleken dat de buurlanden en andere belanghebbenden de asgerichte benadering en de ruimere beleidsdialoog dichter bij elkaar willen brengen. De gesprekken hebben geleid tot kleine aanpassingen aan de aanbevelingen die zijn voorgesteld in de Mededeling *Richtsnoeren voor vervoer in Europa en de naburige regio's*, teneinde beter rekening te houden met de recente vooruitgang, met name wat het gemeenschappelijk Europees luchtruim, Galileo en de ontwikkeling van de toekomstige trans-Europese vervoersnetten in de regio van de Westelijke Balkan en Turkije betreft.

Het door de Commissie voorgestelde institutionele kader kreeg de steun van de buurlanden en de andere belanghebbenden. Alle buurlanden en andere belanghebbenden benadrukken dat het belangrijk is dat regionale samenwerking langsheen een as tot stand wordt gebracht en dat wordt voortgebouwd op de bestaande kaders.

In de tweede fase van de verkennende gesprekken moeten, behalve de in de vorige punten vermelde specifieke punten voor bepaalde assen, ook de volgende kwesties aan bod komen:

- de solide steun van de buurlanden voor deze vorm van versterkte samenwerking moet worden gezocht;
- met de bestaande regionale structuren moet overeenstemming worden bereikt over nieuwe taken die garanderen dat effectief toezicht wordt gehouden op de assen;
- er moet overeenstemming worden bereikt over de oprichting of voltooiing van regionale structuren voor de assen, indien deze nog niet bestaan.

De Commissie heeft reeds een reeks ontmoetingen gepland in het voorjaar van 2008. In september 2008 zal een tweede voortgangsverslag over de verkennende gesprekken worden gepresenteerd. Indien nodig zal dit verslag een aanbeveling aan de Raad bevatten om onderhandelingen te openen, en een beoordeling van de financiële behoeften, onverminderd het meerjarig financieel kader voor de betrokken beleidsgebieden.