

# UNIA EUROPEJSKA I SĄSIEDNIE REJONY: NOWA KONCEPCJA WSPÓŁPACY W DZIEDZINIE TRANSPORTU

W dniu 7 lipca br. Komisja Europejska przyjęła ostateczną wersję dokumentu COM(2011) 415. Publikujemy jego oficjalną wersję.

## 1. Wprowadzenie

### Cel pomocy

Wkład transportu w dobrobyt Europy jest niebagatelny. To ten sektor odpowiada za sprawne dostarczanie towarów i dzięki niemu obywatele cieszą się swobodą podróżowania. UE należy do najważniejszych partnerów politycznych i gospodarczych całego regionu otaczających ją państw. Zacieśniona współpraca w sektorze transportu pozwoli jej zdecydowanie skuteczniej wspierać rozwój gospodarczy państw ościennych, przyczyniając się do zwiększenia stabilizacji na płaszczyźnie politycznej. Udoskonalona współpraca w dziedzinie transportu, pozwalająca na oszczędność czasu i środków przeznaczanych na transport ludzi i towarów, niesie konkretne, bezpośrednie korzyści dla obywateli i przedsiębiorców w UE i w regionach sąsiednich. Ścisła integracja rynku może również oznaczać otwarcie nowych szans i nisz rynkowych dla przedsiębiorców – czy to unijnych, czy to działających w regionach sąsiednich.

Niniejszy komunikat zarysowuje nową koncepcję współpracy UE z regionami sąsiednimi w dziedzinie polityki transportowej, opierając się przy tym na założeniach skoncentrowanego na aspektach infrastrukturalnych komunikatu<sup>1</sup>, ogłoszonego przez Komisję w 2007 r. Obejmuje on w pierwszym rzędzie, jako najistotniejsze, kraje europejskiej polityki sąsiedztwa (EPS)<sup>2</sup>, uwzględniając jednocześnie kraje zainteresowane rozszerzeniem<sup>3</sup>. Osiągnięty dotychczas wysoki poziom współpracy transportowej z kraja-

mi zainteresowanymi rozszerzeniem może posłużyć za model doskonalenia połączeń transportowych z dalszymi regionami ościennymi<sup>4</sup>.

Komisja przeprowadziła ostatnio przegląd EPS, ustanawiającej wspólne ramy polityczne stosunków Unii z sąsiednimi krajami partnerskimi<sup>5</sup>, by wystąpić z propozycją nowej koncepcji działań w obliczu zmian zachodzących w sąsiedztwie. W myśl tej koncepcji współpraca transportowa ma być dostosowana do potrzeb każdego podregionu. Unia zamierza znacznie zwiększyć zakres zróżnicowania w sektorze transportowym, w zależności od ambicji poszczególnych krajów i ich zdolności do pogłębionej integracji z UE. Wsparcie UE, czy to w formie finansowania połączeń infrastrukturalnych, czy też w postaci ułatwionego dostępu do rynku, będzie uwarunkowane postępami osiąganymi przez poszczególne kraje.

### Kontekst polityczny

Wraz z traktatem z Lizbony weszło w życie unijne zobowiązanie do rozwijania szczególnych stosunków z krajami z nią sąsiadującymi (art. 8 Traktatu UE). Traktat stanowi ponadto, że Unia ma prawo zdecydować się na współpracę z krajami trzecimi w celu upowszechniania projektów leżących w obopólnym interesie, zapewniając interoperacyjność sieci (art. 171 ust. 3 TFUE).

Strategia „Europa 2020” przywiązuje wielką wagę do wykorzystywania zewnętrznych aspektów poszczególnych dziedzin polityki do celów wzmacniania wzrostu gospodarczego UE. Ma to zastosowanie szczególnie w przypadku polityki transportowej, jako że usprawnienia w ruchu na przejściach granicznych, szybsze i krótsze połączenia i liberalizowanie rynków ułatwiają przepływ ludzi i towarów ponad granicami UE.

W trosce o poprawę mobilności i wspomaganie wzrostu oraz zatrudnienia, w marcu 2011 r. Komisja przyjęła plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>6</sup>. Plan ów

<sup>1</sup> Wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiadujących. Wytyczne w zakresie transportu w Europie oraz regionach sąsiadujących, COM(2007) 32, z 31.1.2007.

<sup>2</sup> Wschodnia EPS: Armenia, Azerbejdżan, Białoruś, Gruzja, Mołdawia i Ukraina. Południowa EPS: Algieria, Egipt, Izrael, Jordania, Liban, Libia, Maroko, Autonomia Palestyńska, Syria i Tunezja.

<sup>3</sup> Kraje kandydujące: Chorwacja, była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Czarnogóra oraz Turcja. Kraje zainteresowane kandydowaniem: Albania, Bośnia i Hercegowina, Serbia i Kosowo (na mocy rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ 1244/99).

<sup>4</sup> Niniejszy komunikat nie dotyczy Islandii, Norwegii, Rosji ani Szwajcarii.

<sup>5</sup> COM(2011) 303 z 25.5.2011.

<sup>6</sup> Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, COM(2011) 144 z 28.3.2011 r.

proponuje rozszerzenie zakresu unijnej polityki transportu i infrastruktury o najbliższe kraje sąsiednie, przy jednoczesnym otwarciu rynków usług transportowych w krajach trzecich.

Aktualnie Komisja prowadzi **przeгляд rozwiązań przyjętych dla sieci TEN-T**, zmierzając w szczególności w kierunku poprawy połączeń między siecią TEN-T a sieciami infrastruktury w krajach ościennych.

Unia wdraża jednocześnie swoje **strategie makroregionalne**, takie jak unijna strategia na rzecz regionu naddunajskiego<sup>7</sup>, zmierzające do poprawy poziomu mobilności między regionami, ze ściślejszym włączeniem niektórych krajów w otaczające je sąsiedztwo.

## 2. Przez ściślejszą integrację rynku do szybszych i tańszych połączeń

Ścisła integracja poszczególnych rynków transportowych UE z rynkami krajów objętych przyszłym rozszerzeniem i EPS powinno pozwolić na **zapewnienie szybszych, tańszych i bardziej oszczędnych połączeń transportowych**, niosąc konkretne korzyści dla wszystkich obywateli i przedsiębiorców. Perspektywy ściślejszej integracji rynku uzależnione będą od zdolności i gotowości sąsiadów do zbliżania się do norm bezpieczeństwa, ochrony pasażerów i środowiska naturalnego, a także bezpieczeństwa i higieny pracy na poziomie odpowiadającym standardom stosowanym w UE. Niniejszy komunikat zarysowuje krótko- i długoterminowe działania dotyczące transportu wszelkiego rodzaju – drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego, w tym śródlądowego – służące połączeniu wszystkich systemów transportowych UE i jej sąsiadów.

Prace na rzecz ścisłej integracji rynku usług transportowych zostały zapoczątkowane jeszcze w toku negocjacji układów o stowarzyszeniu z państwami wchodzącymi w skład partnerstwa wschodniego<sup>8</sup>. Układy te staną się dla zainteresowanych państw podstawą przyszłego wolnego handlu z UE. Co do sąsiedztwa południowego UE, długoterminowym celem jest urzeczywistnienie Eurośródlądowej Strefy Wolnego Handlu. W ramach strategii rozszerzenia i w kontekście negocjacji przedakcesyjnych UE wspiera kraje zainteresowane rozszerzeniem w przystosowaniu do wymogów unijnego dorobku prawnego w celu stworzenia odpowiednich warunków dla zamierzonej integracji rynków usług transportowych. Przykładowo, projekt traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową z Bałkanami Zachodnimi przewiduje dalszą stopniową integrację rynkową na bazie dorobku prawnego UE w dziedzinach: ochrony, bezpieczeństwa, środowiska naturalnego i spraw socjalnych.

<sup>7</sup> Wśród celów strategii wymieniono poprawę wielostronnych połączeń między ośmioma państwami UE i sześcioma krajami sąsiadującymi (Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Mołdawia, Czarnogóra, Serbia i Ukraina) – COM(2010) 715 z 8.12.2010.

<sup>8</sup> Nie prowadzi się rokowań z Białorusią. Partnerstwo wschodnie, zainaugurowane w 2009 r., miało na celu zacieśnienie stosunków UE z Armenią, Azerbejdżanem, Białorusią, Gruzją, Mołdawią i Ukrainą.

### 2.1. Lotnictwo

W kwestii ścisłej integracji sektora lotniczego UE i jej sąsiadów ostatecznym celem jest utworzenie poszerzonego **Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (ECAA, z ang. European Common Aviation Area)**, który obejmowałby 1 miliard mieszkańców UE i krajów ościennych okalających ją od południa i wschodu<sup>9</sup>. Zważywszy, że większość krajów objętych EPS od UE oddziela morze albo leżą one w znacznym oddaleniu od większości stolic krajów UE, podróże drogą lotniczą odgrywają tu główną rolę w transporcie pasażerskim. Roczna stopa wzrostu liczby pasażerów lotniczych między UE a krajami sąsiedztwa południowego w latach 2004–2009 wyniosła przeciętnie 6,7%. Wskaźnik ten dla krajów sąsiedztwa wschodniego sięgał w tym czasie 11,6%. Zaczynając od południa, Maroko weszło już w skład Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, a przeciętny roczny wzrost lotniczych przewozów pasażerskich między tym królestwem a Unią wynosi 14,6%. Z kolei na wschodzie, największym natężeniem ruchu pasażerów na granicach UE szczyt osiągnęła Ukraina (aż 2,7 mln spośród 3,5 mln pasażerów w 2009 r.)<sup>10</sup>.

Pierwotnym celem utworzenia europejskiej wspólnej przestrzeni lotniczej miało być umożliwienie stopniowego otwarcia rynków między UE a jej sąsiadami, w połączeniu z coraz większą zbieżnością przepisów uzyskaną poprzez stopniowe wdrażanie unijnych regulacji prawnych, aby zapewnić przewoźnikom lotniczym nowe szanse rynkowe, a klientom – szerszy wybór. Procesy otwierania rynku i konwergencji regulacyjnej przebiegają równolegle, zmierzając do propagowania uczciwej konkurencji oraz unijnych norm bezpieczeństwa, ochrony oraz dbałości o środowisko naturalne. Wdrażaniu ECAA służy zawieranie **kompleksowych umów o komunikacji lotniczej**, propagujących ściśle stosunki gospodarcze, handlowe i rozwój turystyki.

Negocjowanie kompleksowych umów o komunikacji lotniczej można rozpocząć, gdy tylko dany kraj sąsiedni wykaże się zrozumieniem obowiązujących warunków i poczyni wyraźne zobowiązanie do podjęcia obowiązków, jakie niesie ze sobą przystąpienie do ECAA.

Jak dotąd UE zawarła takie umowy z krajami Bałkanów Zachodnich, Gruzją, Jordanią i Marokiem. W toku są negocjacje podobnych umów z Izraelem, Libanem i Ukrainą; w najbliższej przyszłości przewidywane jest otwarcie negocjacji z Tunezją. Komisja uzyskała już stosowne pełnomocnictwo, by rozpocząć negocjacje analogicznej umowy z Algierią. Komisja przygotowała również wniosek w sprawie udzielenia jej pełnomocnictw do podjęcia negocjacji z Mołdawią, i zamierza wystąpić z analogicznym wnioskiem w odniesieniu do Azerbejdżanu. W zależności od stopnia zainteresowania i przygotowania pozostałych krajów sąsiednich Komisja będzie zgłaszała dalsze wnioski w odniesieniu do negocjacji kolejnych podobnych umów.

<sup>9</sup> Zob.: plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu.

<sup>10</sup> Dane Eurostatu.

Umowy zawierane z krajami objętymi EPS mają charakter dwustronny, podczas gdy umowa z Bałkanami Zachodnimi jest umową wielostronną. Ta ostatnia, wielostronna umowa, w swych postanowieniach idzie o wiele dalej niż umowy dwustronne; wprowadza w szczególności, na terytoriach tych krajów, bezpośrednie stosowanie wyroków Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach związanych z lotnictwem.

W dążeniu do zacieśniania integracji regionalnej kolejnym krokiem byłoby opracowanie jednej, wielostronnej umowy obejmującej w całości EPS-Południe i kolejnej dla całej EPS-Wschód. Ostatecznie celem długoterminowym tej polityki jest zintegrowanie wszystkich regionów otaczających Europę i UE w jednej, europejskiej wspólnej przestrzeni lotniczej.

Budowana równocześnie jednolita europejska przestrzeń powietrzna również zostanie docelowo rozszerzona o kraje sąsiadujące z UE. Minimalnym warunkiem wstępnym takiego rozszerzenia byłoby jednak uznanie prymatu prawa unijnego oraz zasada wyznaczania UE. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna przyniesie poprawę bezpieczeństwa, zmniejszając opóźnienia, koszty i poziom emisji gazów i zanieczyszczeń. W ramach stopniowego wprowadzania w życie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej kraje sąsiadujące z UE czynią starania na rzecz utworzenia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub przyłączenia się do takiego bloku z udziałem państw członkowskich UE. Do grudnia 2012 r. państwa członkowskie UE winny utworzyć dziewięć funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB, z ang. *functional airspace block*), wspólnie wytyczając tym samym i racjonalizując swoją przestrzeń powietrzną i trasy lotnicze, aby lepiej zaspokajać zapotrzebowanie w sferze ruchu lotniczego.

W Bałkanach Zachodnich, Bośnia i Hercegowina oraz Chorwacja są już członkami funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej Europy Środkowej (FABCE). Podobnie jak w przypadku innych zainteresowanych państw, Albania, Egipt i Tunezja uzyskały status partnerów zrzeszonych, Jordania i Liban zaś – obserwatorów w procesie tworzenia bloku śródziemnomorskiego: BLUE MED FAB. Pozostałe kraje sąsiadujące mają włączyć się w inicjatywy tworzące podobne funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, składające się na całą jednolitą europejską przestrzeń powietrzną.

Szereg krajów sąsiednich zostało już pełnoprawnymi stronami Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol)<sup>11</sup>. Uczestniczą one w pracach Eurocontrolu, korzystając tym samym z jego usług. Organizacje niebędące jego członkami również mogą korzystać z pewnych usług Eurocontrolu, składając stosowne wnioski i na podstawie odrębnych umów z tą organizacją<sup>12</sup>. Celem współpracy z sąsiadami UE jest

przyjmowanie na forum Eurocontrolu stanowiska zgodnego ze stanowiskiem UE.

Niektóre z państw EPS są już dziś beneficjentami wspólnego przedsięwzięcia pod nazwą SESAR (z ang. *Single European Sky Air Traffic Management Research*, tj. programu badawczego w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej), modernizującego europejski system zarządzania ruchem lotniczym. Unia może również udostępnić wsparcie innym krajom EPS, pragnącym modernizować swoje systemy zarządzania ruchem lotniczym.

Poprawa bezpieczeństwa komunikacji lotniczej w krajach sąsiednich ma dla UE żywotne znaczenie. Należy bezwzględnie wprowadzać w życie międzynarodowe standardy w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ustalone przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)<sup>13</sup>. UE prowadzi już wspólne prace z krajami sąsiednimi nad zwiększeniem ich zdolności do spełniania tych wymogów o skali międzynarodowej. UE może pomóc w rzeczywistym przestrzeganiu norm poprzez wymianę informacji w zakresie rozwijania krajowych programów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, jak również propagowanie najlepszych praktyk we wdrażaniu oraz kontroli jakości środków bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Zbliżanie regulacji prawnych, obowiązujących w całym regionie znacznie przekraczających zakres norm międzynarodowych, można usprawnić dzięki pogłębieniu wiedzy i wdrożeniu przepisów w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego określonych w ramach Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), jak również zasad ustanowionych na mocy prawa pierwotnego UE.

Zapewnienie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na najwyższym poziomie jest naczelnym priorytetem polityki transportowej UE. Kraje sąsiadujące, które są sygnatariuszami kompleksowych umów o komunikacji lotniczej z UE, mogą poza tym uczestniczyć w pracach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Co więcej, każdy z europejskich sygnatariuszy ICAO może brać udział w pracach EASA na podstawie szczegółowej umowy, na mocy której przyjął i stosuje europejskie zasady bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego<sup>14</sup>.

Komisja wraz z EASA zaproponowała ostatnio utworzenie w ramach EASA specjalnej komórki do spraw współpracy z niektórymi państwami należącymi do sąsiedztwa południowego (a mianowicie: z Izraelem, Jordanią, Libanem, Marokiem i Tunezją). Ma to na celu dalszą harmonizację norm i procedur bezpieczeństwa lotnictwa w ruchu między UE a tymi państwami. Uregulowana zostanie również podobna współpraca służąca poprawie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w krajach wschodniej EPS.

<sup>11</sup> Albania, Armenia, Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Czarnogóra, była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Mołdawia, Serbia, Turcja i Ukraina.

<sup>12</sup> Np. w ramach inicjatyw: Central Route Charges Office (CRCO), Central Flow Management Unit (CFMU) i European Air Traffic Management Database (EAD).

<sup>13</sup> Zob. aneks 17 (bezpieczeństwo) do konwencji chicagowskiej.

<sup>14</sup> Por.: artykuł 66 rozporządzenia 216/2008.

### Proponowane działania

#### krótkoterminowe (do roku 2013)

- Zakończenie bieżących negocjacji kompleksowych umów o komunikacji lotniczej, z rozszerzeniem negocjacji takich umów na inne zainteresowane kraje sąsiadujące, gdy tylko będą one gotowe.
- Kontynuacja udzielanej krajom sąsiednim pomocy na modernizację systemów zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) i udostępnienie jej innym zainteresowanym krajom.
- Dostarczanie krajom sąsiednim informacji, wskazówek i wsparcia technicznego w celu włączenia ich do jednego z europejskich funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB).
- Pomoc krajom sąsiednim w pełnym wdrożeniu europejskich i międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- Współpraca z sąsiadami UE nad przyjęciem wspólnego stanowiska na forum Eurocontrolu w zgodzie ze stanowiskiem UE.
- Wspomaganie krajów sąsiednich w dążeniu do osiągnięcia unijnych i międzynarodowych poziomów bezpieczeństwa lotniczego.

#### długoterminowe

- Konsolidacja umów o komunikacji lotniczej obejmujących kraje EPS wschodniej i południowej, w perspektywie dokończenia projektu ECAA.
- Rozszerzenie współpracy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego na mocy EASA o kraje wschodniej EPS oraz nieobjęte dotąd kraje EPS południowej.
- Całkowita integracja krajów sąsiednich w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

## 2.2. Żegluga morska i śródlądowa

Biorąc pod uwagę tonaż, wymiana towarowa UE z resztą świata opiera się w 90% na żegludze morskiej. Wizja europejskiego transportu morskiego przyszłości przewiduje rozwój konkurencyjnych usług frachtowych wysokiej jakości, odznaczających się wysokim poziomem efektywności ekologicznej, ochrony i bezpieczeństwa. Leży to we wspólnym interesie UE i jej sąsiadów, jako że dzielą oni między sobą morza regionalne.

Współpraca na Bałkanach Zachodnich w myśl projektu traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową ma gwarantować konwergencję przepisów w kierunku wdrożenia unijnych norm i sprawdzonych rozwiązań w dziedzinie polityki morskiej. UE będzie w dalszym ciągu propagowała liberalizację rynku usług transportu morskiego w celu zadbania o równe warunki działania dla krajów sąsiednich. Odnosi się to w szczególności do bieżących starań na rzecz utworzenia strefy wolnego handlu w basenie Morza Śródziemnego, włącznie ze swobodą świadczenia usług w zakresie transportu morskiego.

UE dba o upowszechnianie jej własnych i międzynarodowych wymogów bezpieczeństwa morskiego i ochrony transportu morskiego oraz środowiska. W trosce o równe warunki działania na morzach okalających terytorium UE ważną sprawą jest ratyfikowanie i prawidłowe wdrożenie przez kraje sąsiadujące międzynarodowych konwencji bezpieczeństwa i ochrony transportu morskiego, jak również warunków społecznych i środowiskowych, przy jednoczesnym dostosowaniu się do unijnych norm. Komisja służy wsparciem technicznym w wymienionych dziedzinach. UE dąży ponadto do czynnej współpracy z krajami sąsiednimi – pod patronatem Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Przez niedostateczny poziom ochrony i bezpieczeństwa, przepisów dotyczących środowiska i ochrony socjalnej, dumping podatkowy lub dyskryminacyjne praktyki pobierania opłat za korzystanie z sieci transportowej prowadzącej w głąb kraju, kraje sąsiadujące mogą zakłócać uczciwą konkurencję. Celem współpracy z krajami sąsiednimi jest unikanie tej groźby zakłócenia konkurencji poprzez wprowadzenie analogicznych reguł. To rozwiązanie niesie konkretne, bezpośrednio korzyści dla firm unijnych.

Mając na względzie poprawę bezpieczeństwa i ochrony transportu morskiego, jak również ochrony środowiska, UE będzie w dalszym ciągu udzielała swoim sąsiadom wsparcia technicznego w ramach projektów regionalnych SAFEMED na Południu i SASEPOL na Wschodzie. Dodatkowo, UE prowadzi debatę nad propozycją Komisji, przewidującą rozszerzenie pełnomocnictw Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) tak, by mogła udzielać pomocy technicznej również krajom objętym EPS.

W celu dalszej poprawy bezpieczeństwa i ochrony transportu morskiego oraz reagowania na wypadki na morzu Komisja zamierza propagować uczestnictwo krajów sąsiednich w prowadzonym przez EMSA systemie monitorowania ruchu statków SafeSeaNet, jak również nabywanie przez te kraje infrastruktury nadzoru ruchu morskiego, niezbędnej do celów uczestnictwa. Dodatkowo, w celu poprawy zdolności reakcji na nielegalne zrzuty zanieczyszczeń ze statków i identyfikacji winnych zanieczyszczeń wód, Komisja będzie propagowała uczestnictwo krajów sąsiednich w satelitarnym systemie CleanSeaNet, obsługiwanym również przez EMSA. Już dziś wszystkie państwa członkowskie i kandydujące do UE położone nad morzem wraz z Islandią i Norwegią mogą korzystać z usług CleanSeaNet, przekazującego w czasie niemal rzeczywistym dane o wyciekach ropy na morzach na podstawie analizy zdjęć satelitarnych.

Ogólnie rzecz biorąc, kraje sąsiadujące z UE nie wywiązują się w pełni z prawnych obowiązków, jakie spoczywają na państwie bandery. Na mocy najważniejszego dokumentu odniesienia w dziedzinie sprawności państw bandery, jakim są postanowienia paryskiego Protokołu Ustaleń w sprawie kontroli państwa portu, na tzw. szarej liście znalazły się: Azerbejdżan, Algieria, Tunezja i Maroko, na czarnej liście zaś – Ukraina, Gruzja, Mołdawia, Albania, Liban, Libia, Syria i Egipt.

W trosce o poprawę wdrażania przez te państwa obywateli spoczywających na państwie bandery apeluje się do krajów sąsiednich wpisanych na czarną listę o rozważenie ewentualnych korzyści z ubiegania się o objęcie programem audytu dla państw członkowskich IMO. Audyt IMO prowadzony jest obecnie na zasadzie dobrowolności, lecz od roku 2014 ma stać się obowiązkiem. UE będzie w dalszym ciągu udzielała pomocy krajom sąsiednim, które pragną lepiej wypełniać funkcję państwa bandery.

Wolna od przeszkód  **europejska przestrzeń transportu morskiego** ma być, w dalszej perspektywie, przekształcona w tzw.  **błękitny pas** swobodnego transportu morskiego w całej Europie i wokół niej. Nadrzędnym celem jest uproszczenie formalności wymaganych od statków przemierzających się między europejskimi portami. Obejmuje to wprowadzenie elektronicznych systemów wymiany danych między statkami a obsługą nabrzeżną. W myśl koncepcji błękitnego pasa, współpraca z krajami sąsiednimi zmierza do uproszczenia procedur administracyjnych, jakich wymaga  **żegluga morska bliskiego zasięgu**, ustanowienie jednego okienka dla wszystkich procedur portowych oraz zagwarantowanie interoperacyjności systemów informatycznych.

**Żeglarze** z krajów sąsiednich, spełniający stosowne standardy międzynarodowe (Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht), mogą pracować na unijnych jednostkach pływających. Na wniosek państw członkowskich i przy poparciu EMSA Komisja ocenia procedury wystawiania świadectw marynarzom i instytucje szkoleniowe w krajach sąsiednich. Większość spośród krajów sąsiednich uzyskała uznanie UE w tym względzie<sup>15</sup>. Komisja zamierza dalszym ciągiem udzielać krajom sąsiednim pomocy technicznej w dążeniu do doskonalenia systemów szkolenia marynarzy.

Pragnąc wnieść wkład w prace nad bardziej strategiczną koncepcją polityki morskiej opartej na współpracy wszystkich sektorów, a w szczególności – transportu, Komisja wraz z IMO oraz EBI zapoczątkowały projekt służący do wyznaczenia działań pilotażowych zmierzających do poprawy współpracy między wszystkimi stronami zainteresowanymi bezpieczeństwem i nadzorem morskimi, aspektami społecznymi, szkoleniem i inwestycjami w infrastrukturę morską.

Celem rozwoju unijnej  **żeglugi śródlądowej** jest osiągnięcie w pełni sprawnego, zrównoważonego transportu drogą wodną. Istotne jest, aby wszystkie kraje sąsiadujące z UE stosowały odpowiednie konwencje międzynarodowe dla zapewnienia pełnej równorzędności z unijnym poziomem bezpieczeństwa w żegludze śródlądowej, a także w zakresie ochrony środowiska i warunków społecznych. Komisja służy krajom sąsiednim pomocą w dążeniu do realizacji tych celów.

W celu upowszechniania bezpieczeństwa, sprawności i wymiany informacji, Komisja będzie współpracowała z odpowiednimi państwami sąsiednimi w ramach  **usług informacji rzecznej**.

Co do żeglugi na Dunaju,  **unijna strategia na rzecz regionu naddunajskiego** przewiduje działania pozwalające na pełne wykorzystanie potencjału rynkowego żeglugi śródlądowej w całym regionie, z zaangażowaniem pięciu krajów sąsiednich: Bośni i Hercegowiny, Chorwacji, Mołdawii, Serbii i Ukrainy. Komisja wspiera modernizację Komisji Dunaju w ramach przeglądu konwencji belgradzkiej. Tekst owej konwencji, do której UE przystąpiła po negocjacjach prowadzonych przez Komisję Europejską, został już uzgodniony, jednak nie został on dotychczas podpisany. Komisja apeluje do dwóch pozostałych państw sygnatariuszy o rozstrzygnięcie sporu.

### Proponowane działania

#### krótkoterminowe (do roku 2013)

- Pomoc dla krajów sąsiednich w celu poprawy wypełniania obowiązków państwa bandery i spełniania wymogów bezpieczeństwa, ochrony i norm społecznych.
- Rozszerzenie mandatu EMSA w celu udzielania pomocy technicznej krajom sąsiednim.
- Upowszechnianie uczestnictwa krajów sąsiednich w SafeSeaNet i CleanSeaNet.
- Współpraca z krajami sąsiednimi w celu uproszczenia procedur w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, zgodnie z ideą europejskiej przestrzeni transportu morskiego i błękitnego pasa.
- Wspomaganie wysiłków krajów sąsiednich we wdrażaniu norm unijnych i międzynarodowych w dziedzinie żeglugi śródlądowej.
- Czynne zaangażowanie się w ponowny rozruch procesu modernizacji Komisji Dunaju.

#### długoterminowe

- Propagowanie ścisłej integracji krajów sąsiednich w ramach błękitnego pasa swobodnej żeglugi w całej Europie i wokół niej.

## 2.3. Transport drogowy

Transport drogowy odgrywa kluczową rolę w wymianie handlowej z krajami sąsiednimi, z którymi Unia ma granice lądowe. Jednak uciążliwe formalności na  **przejściach granicznych** wciąż stanowią przeszkodę w swobodzie przepływu towarów między UE a jej wschodnimi sąsiadami. Przeciętnie aż 40% czasu potrzebnego na przewóz<sup>16</sup> traci się na granicach z uwagi na różnicowanie procedur administracyjnych. Usprawnienie procedur przekraczania granic ma zatem kardynalną wagę dla pobudzenia handlu i oszczędności czasu i pieniędzy.

<sup>15</sup> UE uznała już Algierię, Chorwację, Iran, Izrael, Tunezję, Turcję i Ukrainę. Trwa ocena szeregu kolejnych państw, w szczególności: Azerbejdżanu, Egiptu, Jordanii i Maroka. Decyzja o uznaniu Gruzji została uchylona w 2010 r.

<sup>16</sup> Według szacunków Międzynarodowego Związku Transportu Drogowego.

Komisja zaproponowała strategiczne ramy współpracy w sprawach celnych z Białorusią, Mołdawią i Ukrainą, które mają zapewnić usprawnienia w handlu, przy jednoczesnej poprawie ochrony obywateli na wschodnich granicach UE poprzez określony zestaw priorytetowych działań. Należą do nich: bezpieczne i szybkie miejsca odpraw dla transportu komercyjnego, plany zarządzania ryzykiem i zwalczania oszustw, jak również wspieranie modernizacji infrastruktury celnej i obowiązujących procedur.

Niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach sąsiednich jest przedmiotem troski UE. Poprawa bezpieczeństwa ruchu na drogach poprzez szkolenia, wymianę najlepszych praktyk, podnoszenie poziomu świadomości publicznej i propagowanie bezpiecznej infrastruktury drogowej, w tym bezpiecznych parkingów, jest jednym z priorytetów współpracy UE z regionami sąsiednimi. Komisja rozważy możliwość rozszerzenia wspólnych, ogólnoeuropejskich inteligentnych usług wspomagających transport (np. eCall<sup>17</sup>) na kraje sąsiednie. Śmiertelność związana z obrażeniami odniesionymi w wypadkach drogowych w większości krajów objętych partnerstwem wschodnim (21,5 na 100 tys. osób na Ukrainie, 16,8 w Gruzji, 15,1 w Mołdawii) jest znacznie wyższa od przeciętnej europejskiej (6,1 na 100 tys. mieszkańców)<sup>18</sup>. Nie inaczej wygląda to w krajach partnerstwa południowego.

Celem zapewnienia równych warunków działania na światowym rynku samochodowym istotne znaczenie ma ratyfikowanie i stosowanie przez kraje sąsiednie norm UE i międzynarodowych w zakresie bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej pojazdów<sup>19</sup>. UE dąży do czynnej współpracy w tej sferze z krajami sąsiednimi na forum UNECE.

Usługi w dziedzinie transportu drogowego pozostają istotne dla zapewnienia skuteczności międzynarodowego łańcucha dostaw dla potrzeb produkcji, zwłaszcza na małych dystansach. W przeciwieństwie do sektora lotniczego, gdzie UE i kraje sąsiednie przestawiły się na otwarcie rynku, postępy w liberalizacji wzajemnego dostępu do rynku transportu drogowego są bardzo nieznaczne. Większość państw członkowskich UE podpisała dwustronne umowy o transporcie drogowym z krajami trzecimi, z którymi sąsiadują. Umowy te gwarantują im wzajemny dostęp do rynku w oparciu o limity. Na poziomie wielostronnym limity rozdzielane są również przez Międzynarodowe Forum Transportu (dawna EKMT), obejmują one jednak zaledwie 5% całkowitych obrotów.

Wiele spośród krajów sąsiednich wyrażało zainteresowanie zwiększeniem dostępu do rynku transportu drogowego w UE. Unia powinna skorzystać z właściwych jej kompetencji zewnętrznych w tej materii, w celu pogłębienia integracji rynkowej z tymi krajami, które przykładają w równej mierze wagę do istotnych kwestii bezpieczeństwa, ochrony, wpływu na środowisko i skutków społecznych. Głównym celem takiej inicjatywy powinno być stopniowe usuwanie ograniczeń ilościowych w zamian za wdrażanie norm gwarantujących jakość usług w zakresie transportu drogowego między Unią a krajami sąsiednimi; ta kwestia nie jest uwzględniona w obecnie obowiązujących umowach dwustronnych. Projekt traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową z Bałkanami Zachodnimi określa liczbę pozwoleń wspólnotowych dopuszczających samochody ciężarowe do rynku usług transportowych.

Dla zapewnienia, że w UE i krajach sąsiednich stosuje się podobne normy w transporcie drogowym, istotne byłoby wdrożenie cyfrowych tachografów w krajach sąsiednich, zgodnie z porozumieniem ONZ w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku w międzynarodowym transporcie drogowym (AETR)<sup>20</sup>. Wszystkie strony uczestniczące w AETR, a niebędące członkami UE (to jest: wszystkie kraje partnerstwa wschodniego z wyjątkiem Gruzji), miały prawny obowiązek wprowadzenia tachografów cyfrowych we wszystkich nowo rejestrowanych pojazdach, począwszy od roku 2010. UE udzieliła krajom wschodniej EPS pomocy we wdrażaniu tachografów cyfrowych. W celu całkowitego uzgodnienia warunków AETR z unijnymi przepisami socjalnymi w dziedzinie transportu drogowego Komisja zamierza wystąpić o pełnomocnictwo unijne, by stać się stroną AETR.

Usługi w drogowym transporcie pasażerskim przyczyniają się do zwiększenia mobilności Europejczyków i do ruchu turystycznego. Współpraca z sąsiadami w sektorze przewozów drogowych może usprawnić przewóz pasażerów autobusami i autokarami, upraszczając procedury autoryzowania linii autobusowych i autokarowych, a zarazem harmonizując poziom jakości i bezpieczeństwa usług.

W tym względzie zakres umowy Interbus<sup>21</sup> należy rozszerzyć tak, by obejmowała nie tylko międzynarodowe okazjonalne przewozy pasażerów autokarami i autobusami, ale również przewozy regularne i uwzględniała kraje sąsiednie, które wyraziły zainteresowanie przystąpieniem do umowy.

<sup>17</sup> *Nowe impulsy dla systemu eCall – Plan działania* (Trzeci komunikat na temat e-Bezpieczeństwa), COM(2006)0723.

<sup>18</sup> Dane dotyczące krajów EPS wg raportu Banku Światowego: *Confronting „Death on Wheels” Making Roads Safe in Europe and Central Asia* (Nr 51667-ECA, listopad 2009 r.), dane o państwach członkowskich – wg europejskiej bazy danych o wypadkach CARE.

<sup>19</sup> Ustalone przez światowe forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych na rzecz harmonizacji przepisów dotyczących pojazdów (UNECE).

<sup>20</sup> Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe.

<sup>21</sup> Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami.

### Proponowane działania

#### krótkoterminowe (do roku 2013)

- Wspieranie stron porozumienia AETR we wdrażaniu tachografów cyfrowych.
- Pomoc dla krajów sąsiednich w rozwijaniu i wdrażaniu działań zwiększających bezpieczeństwo na drogach.
- Badanie wpływu stopniowego otwierania rynku transportu drogowego z wybranymi krajami sąsiednimi.
- Umacnianie współpracy celnej z Białorusią, Mołdawią i Ukrainą, służącej usprawnianiu ruchu granicznego.
- Wystąpienie o pełnomocnictwo, by UE mogła stać się stroną AETR.

#### długoterminowe

- Rozszerzenie zakresu umowy Interbus tak, by obejmowała regularne międzynarodowe przewozy pasażerów autokarami i autobusami i uwzględniała kraje EPS.

## 2.4. Kolej

Największe natężenie ruchu kolejowego między UE a jej sąsiadami przebiega na osi Wschód–Zachód. W ciągu minioniej dekady wzrost masy towarów przewiezionych koleją między UE a jej bezpośrednimi wschodnimi sąsiadami (Białoruś, Mołdawia i Ukraina) wyniósł 7%. Do roku 2020 natomiast przewiduje się, że popyt na kolejowy przewóz towarów do wschodnich sąsiadów UE wzrośnie o 40%<sup>22</sup>.

Rynek towarowych przewozów kolejowych w UE był całkowicie otwarty od 2007 r., a od stycznia 2010 r. udostępniono rynek międzynarodowych przewozów pasażerskich. Otwarcie rynku towarowych przewozów kolejowych umożliwiło wielu nowym przedsiębiorstwom wejście na rynek, obniżyło ceny i początkowo zwiększyło całkowitą wielkość przewozów pomimo skutków kryzysu gospodarczego. Kolejnym bodźcem ożywiającym sektor kolejowy byłoby zacieśnienie współpracy w zakresie transportu kolejowego z krajami sąsiadującymi z UE.

**Przewóz towarów koleją** mógłby się okazać konkurencyjny dla innych rodzajów transportu na długich ośiach euroazjatyckich, lecz na przeszkodzie stoją czynniki psychologiczne, a nie fizyczne. Choć przepływ towarowych przewozów koleją między UE a Białorusią, Ukrainą i Mołdawią zwiększał się w ostatnich latach, wciąż istotne będzie skupienie przyszłej współpracy na najważniejszych zagadnieniach takich jak: poprawa infrastruktury, usprawnienie procedur na przejściach granicznych, które w razie braku dalszego rozwoju mogą powstrzymać wzrost rozmiarów przepływu towarów. Uczciwe, niedyskryminujące, przejrzyste i sprawne systemy pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na ośiach łączących UE, jej wschodnich sąsiadów i Azję, będą niezbędne dla pełnego

wykorzystania potencjału kolejowego transportu towarów. Komisja zachęca do bliższej współpracy regionalnej w tej sferze. Do barier fizycznych utrudniających wzrost natężenia wymiany handlowej i przewozów towarowych zalicza się między innymi brak interoperacyjnych sieci kolejowych, niedostateczny rozwój technologii i słaby stan taboru. Efektywność kolejowego transportu pasażerskiego można zwiększyć poprzez poprawę współpracy na przejściach granicznych – nie wymaga to poważnych inwestycji w infrastrukturę.

Konieczne są działania na rzecz zminimalizowania skutków podstawowej **bariery technicznej**, jaka utrudnia handel, a mianowicie różnicy rozstawu torów, między torami stosowanymi na Białorusi, w Mołdawii i na Ukrainie (1520 mm), a rozstawem standardowym używanym w większości państw UE (1435 mm). Różnica ta wywołuje znaczną stratę czasu, spowalniając znacznie przepływ towarów i pasażerów. Pierwszym krokiem powinno być wprowadzenie specyfikacji systemu torów o rozstawie 1520/1524 mm w ramach norm opracowywanych przez Europejską Agencję Kolejową (ERA). Utworzyłyby to odpowiednią podstawę dla całej branży, umożliwiając dostarczanie sieci kolejowych i produktów spełniających określone normy. W tym celu UE będzie w dalszym ciągu prowadziła współpracę z krajami Organizacji Współpracy Kolei (OSJD)<sup>23</sup> za pośrednictwem ERA. Dla umocnienia współpracy z krajami sąsiedztwa południowego ERA włącza specjalistów z Algierii, Maroka i Tunezji do prac nad kwestiami interoperacyjności.

Kolejnym krokiem byłoby opracowanie rozwiązań technicznych **przeładunku** między dwoma typami torów (z rozstawu 1520 mm na 1435 mm i w drugą stronę), w celu usprawnienia ich, w tym poprzez badania. W tym celu można stosować różne formy współpracy służące wspomaganie krajów sąsiednich w spełnianiu norm UE. Ścisła współpraca pomoże w zwiększeniu interoperacyjności, zapewnieniu równych szans w kontekście bezpieczeństwa oraz przygotowaniu gruntu dla ewentualnego otwarcia rynku w przyszłości. Wynegocjowany projekt traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową z Bałkanami Zachodnimi przewiduje otwarcie rynku kolei pasażerskich i towarowych zarówno dla przedsiębiorstw reprezentujących UE, jak i z południowo-wschodniej Europy.

Dla zapewnienia interoperacyjności i bezpieczeństwa sieci kolejowej w UE oraz w krajach sąsiednich UE propaguje również wprowadzanie do użytku **europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS)** w swoim sąsiedztwie. Niezależnie od dostarczenia systemu, który zapewni płynny ruch kolejowy po niższych kosztach, dodatkową zaletą ERTMS jest dostęp do szerszego kręgu producentów, co daje większy wybór administracji, operatorom sieci kolejowych i zarządcom infrastruktury kolejowej.

<sup>22</sup> „Stan obecny i perspektywy rynku przewozów kolejowych”, sprawozdanie opracowane na zlecenie Komisji w 2010 r.

<sup>23</sup> Spośród krajów EPS Azerbejdżan, Białoruś, Gruzja, Mołdawia i Ukraina są członkami OSJD. Wśród państw członkowskich UE do OSJD należą: Bułgaria, Republika Czeska, Estonia, Węgry, Litwa, Łotwa, Polska, Słowacja i Rumunia.

Zmiany zmierzające do zbliżenia kolei krajów sąsiednich do unijnych norm (bezpieczeństwa, ochrony, w tym: środowiska, przepisów socjalnych oraz interoperacyjności) powinny być kontynuowane we wszystkich krajach sąsiednich. Przyniesie do korzyści nie tylko w zakresie przewozów pasażerów i towarów, ale również przyciągnie większe inwestycje do sektora kolei. Z punktu widzenia przedsiębiorstw UE wysoki popyt na modernizację taboru w krajach sąsiednich tworzy nowe szanse rynkowe. Zmiany te są przy tym warunkiem wstępnym przewidywanego na przyszłość otwarcia rynku.

Pomimo stosunkowo dużego udziału w rynku transportu kolejowego na Ukrainie, Białorusi i Mołdawii, rynek towarowego transportu kolejowego nie został dotąd zliberalizowany. Wszystkie kraje Bałkanów Zachodnich i Turcja podjęły natomiast wysiłek reform. Komisja apeluje do krajów południowej EPS o kontynuację zmian w sektorze kolejowym.

### Proponowane działania

#### krótkoterminowe (do roku 2013)

- Określenie specyfikacji znormalizowanego toru w rozstawie 1520/1524 mm (specyfikacji technicznych dla potrzeb interoperacyjności) opracowanej przez ERA.
- Upowszechnianie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w krajach sąsiednich.
- Propagowanie uczestnictwa krajów zainteresowanych rozszerzeniem i sąsiednich w działalności ERA.

#### długoterminowe

- Zbadanie możliwości rozwiązania przeładunku (między torem 1520 mm a 1435 mm) w punktach i analiza sposobów na usprawnienie go, włącznie z koniecznymi badaniami naukowymi.
- Zbadanie możliwości otwarcia rynku przewozów kolejowych dla krajów EPS.

### 3. Połączenia infrastrukturalne

W dążeniu do poprawy i upowszechnienia połączeń infrastrukturalnych Komisja skupia się na trzech najważniejszych elementach: ustaleniu sieci, wybraniu priorytetowych projektów i pobudzeniu źródeł finansowania.

#### Sieci

Pierwszym krokiem w kierunku propagowania połączeń infrastrukturalnych musi być zdefiniowanie strategicznych sieci transportowych łączących sąsiednie regiony. Sieci regionalne będą podstawą odnowionej współpracy unijnej z krajami sąsiednimi nad infrastrukturą transportową. Posłużą one jako przedłużenie zmienionej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) poza granicami UE, łączące kraje całego regionu. Sieci te powinny służyć upowszechnieniu integracji w skali całego regionu, odzwierciedlając kierunki przepływu komunikacyjnego w przyszłości.

Prace w Bałkanach Zachodnich, Turcji i krajach południowego sąsiedztwa UE są już zaawansowane. Komisja współpracowała z tymi krajami sąsiednimi w trakcie wyznaczania sieci infrastruktury transportowej tworzonej przez osi międzynarodowe. Współpraca w rejonie Bałkanów Zachodnich doprowadziła do opracowania kompleksowej sieci transportu regionalnego dla Europy Południowo-Wschodniej. Projekt traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową z Bałkanami Zachodnimi przewiduje dalsze prace nad tą siecią. Turcja rozwija sieć transportu we współpracy z Komisją. W ramach sąsiedztwa południowego eurośródziemnomorska współpraca transportowa doprowadziła do wytyczenia transśródziemnomorskiej sieci transportowej.

Komisja wraz z krajami sąsiednimi na Wschodzie będzie kontynuowała prace nad wytyczeniem regionalnej sieci transportowej w oparciu o komunikat Komisji z 2007 r.<sup>24</sup>, korytarze TRACECA<sup>25</sup> i uwzględniając negocjacje porozumień o stowarzyszeniu zawierających rozdział poświęcony sprawom transportu. Regionalne sieci transportowe na Wschodzie, łączące się z siecią TEN-T i sieciami sąsiadów krajów Azji Środkowej, mają szczególne znaczenie dla usprawniania połączeń alternatywnych między Europą i Azją.

Dla zapewnienia skutecznego planowania i monitorowania TEN-T Komisja opracowała system informacji TENtec, obejmujący monitorowanie przepływu danych i prognoz pochodzących z państw członkowskich, Chorwacji i Turcji. Komisja rozbudowuje właśnie zakres TENtec o dane o infrastrukturze transportowej w krajach EPS i innych krajach Bałkanów Zachodnich. Pozwoli to na wykorzystanie TENtec w charakterze narzędzia planowania rozszerzenia TEN-T poza granice UE.

Morski wymiar transeuropejskiej sieci transportowej reprezentuje koncepcja „autostrad morskich”. UE posługuje się tym terminem, opracowując połączenia intermodalnego transportu towarowego z krajami sąsiednimi. Autostrady morskie zwiększają przy tym integrację regionu, tworząc lepsze połączenia między samymi krajami sąsiednimi.

W basenach Morza Śródziemnego, Czarnego i Kaspijskiego wypróbowano w tym celu szereg projektów wsparcia technicznego. Łączy pilotażowe w rejonie Morza Śródziemnego przyczyniły się już do wprowadzenia dobrodziejstw efektywnej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu łączącej południowe państwa członkowskie UE z partnerami z basenu Morza Śródziemnego – skracając czas i ograniczając koszty. Mając na względzie kluczowy cel, jakim jest usprawnienie handlu, połączenia te będą rozwijane zarówno w sąsiedztwie południowym, jak i wschodnim, przy stałym wsparciu technicznym ze strony UE.

<sup>24</sup> COM(2007) 32 z 31.1.2007.

<sup>25</sup> Pierwotnie program Wspólnotowy, uregulowany od roku 1998 wielostronnym porozumieniem ze strukturami międzyrządowymi. Odegrał on główną rolę w rozwijaniu korytarzy transportowych między Europą a Azją, w skład jego członków wchodziły zaś Armenia, Azerbejdżan, Bułgaria, Gruzja, Iran, Kazachstan, Kirgistan, Mołdawia, Rumunia, Tadżykistan, Turcja, Ukraina Uzbekistan. Iran nie korzysta z pomocy finansowej UE.



## Projekty

Drugim krokiem będą projekty priorytetowe leżące w strefie zainteresowań regionu i UE, które muszą być wskazane w ramach regionalnych sieci transportowych. Projekty priorytetowe dla Bałkanów Zachodnich i sąsiedztwa południowego wyznaczono za pomocą pewnej liczby określonych kryteriów.

Dla sąsiedztwa wschodniego rozpoczęto już analogiczny proces priorytetyzacji – zarówno w ramach programu TRACECA, jak i w toku konsultacji z krajami sąsiednimi, jakie poprzedziły opracowanie niniejszego komunikatu. Obrano te same kryteria, co w przypadku projektów dla Bałkanów Zachodnich i sąsiedztwa południowego.

W myśl nowej koncepcji projekty muszą nieść korzyści w skali regionu i całej UE, mieścić się w sieci regionalnej, korzystać z pełnego zaangażowania krajów sąsiednich, zmierzać do rozładowania wąskich gardeł dla ruchu międzynarodowego (jak przejścia graniczne) i poprawiać stan połączeń między nową siecią TEN-T a siecią regionalną. Projekty te muszą również przyczyniać się do integracji i interoperacyjności między różnymi systemami transportu UE i jej sąsiadów, prowadzić do skrócenia czasu i zmniejszenia kosztów transportu, usprawniać międzynarodowy przepływ towarów pod względem bezpieczeństwa i ochrony oraz zwiększać poziom ochrony środowiska.

Komisja, z udziałem międzynarodowych instytucji finansowych, dokona przeglądu projektów złożonych przez kraje sąsiednie, posługując się wymienionymi kryteriami. W efekcie stopniowo wyłoniony zostanie szereg priorytetowych projektów, które następnie będą kwalifikowane do wykonania przez Komisję przy udziale międzynarodowych instytucji finansowych.

## Finansowanie

Trzecim i ostatnim etapem budowy rzeczywistych łączy międzysystemowych powinno być uruchomienie odpowiednich środków na sfinansowanie projektów priorytetowych, które osiągną punkt dojrzałości.

Zapotrzebowanie na finansowanie infrastruktury transportowej w regionach sąsiadujących z UE przewyższa łączne możliwości UE, innych darczyńców, krajów sąsiednich i międzynarodowych instytucji finansowych. Dla zapalenia tej luki kapitałowej należy pogłębić współpracę między wszystkimi tymi partnerami, w tym również poprzez lepsze wykorzystanie istniejących nowatorskich instrumentów finansowania, utworzonych przez UE dla potrzeb regionów sąsiednich. Należy rozważyć zwiększone wykorzystanie programów unijnych w celach poprawy połączeń transportowych z krajami sąsiednimi.

Niedawny komunikat Komisji<sup>26</sup> na temat budżetu w perspektywie „Europy 2020” wskazuje, że projekty infrastrukturalne leżące w interesie UE, przebiegające przez kraje sąsiednie i przedakcesyjne powinno się w przyszłości połączyć i sfinansować poprzez nowy instrument pod nazwą *Connecting Europe*, który pozwala na finansowanie

z rozmaitych linii budżetu UE w ramach jednego, określonego zestawu reguł. W rejonie Bałkanów Zachodnich, specjalny projekt ram inwestycyjnych dla Bałkanów Zachodnich (WBIF) łączy dotacje z wielu źródeł z pożyczkami w celu współfinansowania projektów w dziedzinach środowiska, energii oraz infrastruktury transportowej. Komisja rozważy nadanie rangi priorytetu finansowaniu projektów, które przyczyniają się do opracowania kompleksowej sieci transportu regionalnego dla Europy Południowo-Wschodniej. W ramach WBIF zatwierdzono już 22 projekty transportowe, na które dzięki przyznanym dotacjom w wysokości 37 mln EUR można będzie zmobilizować poważne sumy inwestycji. Dodatkowo, za pomocą instrumentu pomocy przedakcesyjnej (IPA), zapewnia się finansowanie projektów ułatwiających połączenie regionalnych sieci transportu na Bałkanach Zachodnich z siecią TEN-T.

W regionach sąsiedztwa południowego i wschodniego, fundusz inwestycyjny europejskiej polityki sąsiedztwa (NIF, z ang. *Neighbourhood Investment Facility*) łączy dotacje z budżetu UE i pożyczki od międzynarodowych instytucji finansowych dla zapewnienia finansowania najważniejszych projektów infrastrukturalnych w sektorze transportu, energii, środowiska i w dziedzinach społecznych, jak również dla potrzeb rozwoju w sektorze prywatnym. Jak dotąd około 25% z całej dostępnej za pośrednictwem NIF sumy 745 mln EUR w bieżących ramach finansowych zostało przekazane na projekty infrastruktury transportowej. Do roku 2013 w budżecie NIF pozostaje niezagospodarowanych 465 mln EUR. Komisja będzie pracować wraz z międzynarodowymi instytucjami finansowymi oraz krajami sąsiednimi nad zwiększeniem liczby składanych projektów transportowych ubiegających się o dofinansowanie przez NIF.

Projekty infrastruktury transportowej, które Komisja wraz z międzynarodowymi instytucjami finansowymi uzna za dojrzałe, będą przedkładane NIF. Pozwoli to władzom NIF na ściślejsze skoncentrowanie się na kluczowych projektach łączy międzysystemowych. Komisja będzie ponadto dążyła do szerszego zaangażowania międzynarodowych instytucji finansowych w prace NIF.

W marcu 2011 r. Komisja, Europejski Bank Inwestycyjny i Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju podpisały protokół ustaleń w sprawie współpracy poza granicami UE, dotyczący między innymi rozszerzenia sieci TEN-T wymienionego wśród przewidzianych działań. Komisja będzie również dążyła do zacieśnienia współpracy z Bankiem Światowym i innymi zainteresowanymi międzynarodowymi instytucjami finansowymi w sprawie transportu poza UE. Ścisła współpraca z międzynarodowymi instytucjami finansowymi będzie obejmowała wymianę wiedzy specjalistycznej i informacji o zasobach finansowych sektora transportu, przeglądy projektów i przygotowywanie rankingów projektów do realizacji. Komisja oraz banki będą również wspierały kraje sąsiednie w rozwijaniu strategii transportu, pomagając im w obraniu priorytetowych projektów infrastrukturalnych oraz przygotowaniu

<sup>26</sup> COM(2011) 500 z 29.6.2011.

propozycji projektów. Siła nacisku politycznego Komisji w regionie, w połączeniu z finansowymi zdolnościami banków, mogą zdecydowanie spotęgować szanse na sfinansowanie projektów transportowych w krajach sąsiednich.

Komisja zamierza również propagować połączenia z krajami sąsiednimi poprzez inne, istniejące już, instrumenty, w ramach dwustronnego i regionalnego wsparcia dla krajów sąsiednich za pomocą instrumentu na rzecz europejskiej polityki sąsiedztwa. W tym: TAIEX, Twinning i współpracę transgraniczną ENPI.

### Proponowane działania

#### krótkoterminowe (do roku 2013)

- Zdefiniowanie strategicznych sieci transportowych w regionie partnerstwa wschodniego, z zapewnieniem łączy z nową siecią TEN-T.
- Przystosowanie planów przyszłej sieci transśródziemnomorskiej do kontekstu odnowionych założeń polityki TEN-T.
- Przygotowanie potencjalnego rankingu projektów leżących w interesie europejskim w krajach wschodniego partnerstwa, ze szczególnym priorytetowym uwzględnieniem projektów łączących kraje sąsiednie z UE.
- Umocnienie współpracy Komisji z międzynarodowymi instytucjami finansowymi w krajach objętych wschodnią i południową EPS.
- Zwiększenie wykorzystania projektów kombinowanych łączy transportowych poprzez fundusz inwestycyjny europejskiej polityki sąsiedztwa i rozpoczęcie finansowania dojrzałych projektów.
- Na Bałkanach Zachodnich nadanie rangi priorytetu finansowaniu projektów, które przyczyniają się do opracowania kompleksowej sieci transportu regionalnego dla Europy Południowo-Wschodniej.
- Zwiększenie zakresu systemu TENtec tak, by obejmował wszystkie kraje w regionach sąsiednich.
- Opracowanie kolejnych połączeń morskich poprzez koncepcję autostrad morskich.

#### długoterminowe

- Kontynuacja prac nad rankingiem projektów priorytetowych dzięki zwiększeniu nacisku na projekty służące integracji regionalnej i poprawie połączeń z UE.

## 4. Ramy wdrażania współpracy na poziomie działań i infrastruktury

Ramy kontroli lub monitorowania realizacji działań niniejszego komunikatu wraz z krajami sąsiednimi, zarówno pod kątem planowania infrastruktury transportowej, jak i współpracy politycznej, muszą zostać zdefiniowane dla każdego z zainteresowanych regionów. Takie ramy zostały już ustalone dla Bałkanów Zachodnich i regionów sąsiedztwa południowego.

Na Bałkanach Zachodnich współpracą w dziedzinie transportu regionalnego zajmuje się Obserwatorium ds. Transportu w Europie Południowo-Wschodniej (SEETO). SEETO określiło sieć transportu regionalnego, wyznaczając regularnie projekty priorytetowe leżące w interesie regionu w kolejnych wieloletnich planach (38 projektów priorytetowych wskazano na lata 2011–2015), monitorując działania w sferze polityki transportowej. Projekt traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową również przewiduje wskazanie projektów priorytetowych leżących w interesie regionu. Prace nad SEETO mogą przyczynić się do wdrożenia strategii UE dla regionu naddunajskiego.

W sąsiedztwie południowym współpraca w zakresie transportu realizowana jest w myśl planu działania w dziedzinie transportu regionalnego w rejonie Morza Śródziemnego na lata 2007–2013 w ramach struktur Euromed. Kraje uczestniczące w Euromed planują wspólnie współpracę w dziedzinie transportu i rozwijają transśródziemnomorską sieć transportową z pomocą Komisji i międzynarodowych instytucji finansowych. Pozwoliło to już na wybranie 18 projektów priorytetowych. Ramy Euromed także pozwalają prześledzić współpracę w toku realizacji działań w sferze polityki transportowej. Dodatkowo współpraca nad wdrażaniem niedawnej oferty unijnego partnerstwa na rzecz demokracji i wspólnego dobrobytu z południowym regionem Morza Śródziemnego zostanie zacieśniona<sup>27</sup>.

Co do krajów partnerstwa wschodniego, rozpoczęto już szereg inicjatyw. Program TRACECA obejmuje m.in. Azerbejdżan, Armenię, Gruzję, Mołdawię i Ukrainę, podczas gdy Białoruś objęta jest partnerstwem wymiaru północnego w dziedzinie transportu i logistyki (NDPTL). Zgodnie z najlepszymi praktykami planowania ram na Bałkanach Zachodnich i w regionie sąsiedztwa południowego istnieje potrzeba utworzenia podobnych ram dla planowania infrastruktury transportowej, właściwej dla sześciu państw partnerstwa wschodniego.

Partnerstwo wschodnie ustanowiono w roku 2009, dzieląc je na cztery platformy tematyczne mające pogłębiać stosunki UE ze wschodnimi sąsiadami. Współpraca w dziedzinie transportu była jak dotychczas częścią platformy poświęconej współpracy gospodarczej. W obliczu wyraźnej potrzeby wprowadzenia ram planowania współpracy w dziedzinie transportu właściwej dla krajów partnerstwa wschodniego, Komisja ustanowi **panel partnerstwa wschodniego ds. transportu**. Ten panel ds. transportu będzie forum przedstawicieli Komisji Europejskiej, krajów sąsiednich, państw członkowskich i międzynarodowych instytucji finansowych, służącym debacie nad zmianami, jakich wymaga ściślejsza integracja rynków, planowanie sieci transportowych oraz przygotowywanie rankingu projektów infrastrukturalnych. Będzie on również koordynował i usprawniał prace technicznych grup roboczych działających na podstawie odpowiednich dotychczasowych ram prawnych.

<sup>27</sup> COM(2011) 200 z 8.3.2011.

Prace wschodniego panelu partnerstwa wschodniego ds. transportu pozwolą ukierunkować współpracę z krajami partnerstwa wschodniego i uzyskać wkład istniejących inicjatyw transportowych w regionie, takich jak program TRACECA i unijna strategia dla regionu naddunajskiego. W kontekście prowadzonej dotąd pod szyldem rozmaitych równoległych inicjatyw współpracy regionalnej celem panelu partnerstwa wschodniego ds. transportu jest zapoczątkowanie nowego modelu skoordynowanej współpracy we wszystkich aspektach transportu dotyczących krajów partnerstwa wschodniego.

### Proponowane działania

#### krótkoterminowe (do roku 2013)

- Utworzenie panelu partnerstwa wschodniego ds. transportu, który pokieruje współpracą na poziomie konkretnych rozwiązań i planowaniem infrastruktury transportowej.
- Podpisanie traktatu ustanawiającego wspólnotę transportową z Bałkanami Zachodnimi.

## 5. Podsumowanie

Niniejszy komunikat Komisji zarysowuje nową koncepcję współpracy w dziedzinie transportu z krajami objętymi EPS w szerszym kontekście umocnionej polityki EPS, wzorowaną na pewnych elementach procesu rozszerzenia Unii. Wskazuje również działania służące poprawie współpracy z krajami zainteresowanymi rozszerzeniem.

Komisja ściśle kontroluje wdrażanie wymienionych w komunikacie działań wraz z krajami zainteresowanymi rozszerzeniem bądź też objętymi EPS, partnerstwem wschodnim lub ramami Euromed. Do ścisłej współpracy zaproszone są nie tylko kraje EPS bądź zainteresowane rozszerzeniem, ale również państwa członkowskie i międzynarodowe instytucje finansowe. Wpisując się w plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, współpraca z sąsiednimi regionami będzie skupiona na usuwaniu przeszkód dla transportu i na zapewnianiu systemu transportu o wysokich normach bezpieczeństwa, ochrony, zasad społecznych i środowiskowych, zarówno w aspekcie infrastrukturalnym, jak i w kontekście integracji rynkowej.

## Reklama w „Transportcie Miejskim i Regionalnym”

Koszt reklamy w czasopiśmie wynosi:

4. strona okładki (kolor)	5000 zł + VAT
2., 3. strona okładki (kolor)	3500 zł + VAT
jedna strona wewnątrz numeru (cz.-b.)	1500 zł + VAT
jedna strona wewnątrz numeru (kolor)	2500 zł + VAT

Cena tekstów sponsorowanych oraz wkładek tematycznych do uzgodnienia.

W przypadku reklam w kilku kolejnych numerach możliwy upust do 20%.

Zgłoszenia w sekretariacie redakcji – Janina Mrowińska, tel. (12) 658-93-74

## Transport Miejski i Regionalny

Kontynuacja tytułu „Transport Miejski”, wydawanego od 1982 r.

### Wydawca:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej  
<http://www.sitk-rp.org.pl>

### Adres redakcji:

ul. Siostrzana 11, 30-804 Kraków  
 tel./fax 12 658 93 74  
 e-mail: [tmir@sitk.neostrada.pl](mailto:tmir@sitk.neostrada.pl)  
 Strona w Internecie: <http://czasopisma.sitk.org.pl>

### Rada programowa:

Wojciech Bąkowski, Jerzy Chudzicki, Alina Giedryś, Andrzej Grzegorzczak, Andrzej Rudnicki, Wojciech Suchorzewski, Antoni Szydło, Marian Tracz, Olgierd Wyszomirski, Barbara Żmizdzińska

### Redaktor naczelny:

Wiesław Starowicz – [starowicz@sitk.org.pl](mailto:starowicz@sitk.org.pl)

### Sekretarz redakcji:

Janina Mrowińska – [mrowinska@sitk.org.pl](mailto:mrowinska@sitk.org.pl)

### Zespół redakcyjny:

Tadeusz Dyr, Stanisław Gaca, Ryszard Janecki, Mariusz Szafkowski, Robert Tomanek

### Współpraca:

Katarzyna Hebel (Gdynia), Stefan Krychniak (Warszawa), Bartosz Mazur (Katowice), Bogusław Molecki (Wrocław), Stefan Sarna (Warszawa), Jacek Szotysek (Katowice), Michał Wolański (Warszawa)

### Streszczenia w języku angielskim:

Agata Mierzyńska

### Recenzowanie tekstów:

Czasopismo jest umieszczone na liście Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego z 6 punktami za umieszczoną w nim publikację naukową. Wszystkie publikacje podlegają procedurze recenzowania.

### Skład:

Tomasz Wojtanowicz

### Druk:

Wydawnictwo PiT Kraków  
 ul. Ulanów 54/51, 31-455 Kraków, tel.: 12 290-32-10

### Projekt graficzny okładki:

Lucyna Starowicz

### Prenumerata w 2011 roku:

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie  
 Adres: 30-804 Kraków, ul. Siostrzana 11  
 Konto: 43 1240 4722 1111 0000 4859 0666  
 Cena egzemplarza – 18 zł + Vat (zagraniczna – 8 euro + Vat)  
 Koszt prenumeraty półrocznej – 108 zł + Vat (zagraniczna – 48 euro + Vat)  
 Koszt prenumeraty rocznej – 216 zł + Vat (zagraniczna – 96 euro + Vat)  
 Studenci – 50% zniżki

Artykuły opublikowane w „Transportcie Miejskim i Regionalnym” są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych, indeksowane w bazie danych o zawartości polskich czasopism technicznych BAZTECH <http://baztech.icm.edu.pl>

Działalność wyszukiwarki tekstów i autorów na stronie internetowej:

[www.biblioteka.transport.pwr.wroc.pl/szukaj/tmir](http://www.biblioteka.transport.pwr.wroc.pl/szukaj/tmir).

Artykułów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów nadesłanych materiałów.

Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

Za wydrukowanie artykułu Autorzy nie otrzymują honorarium.