



Meddelande om EU och dess grannregioner: En ny strategi för transportsamarbete

Näringsdepartementet

2011-08-02

Dokumentbeteckning

KOM(2011) 415 slutlig

Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet. EU och dess
grannregioner: En ny strategi för transportsamarbete

Sammanfattning

Den 7 juli presenterade kommissionen meddelandet *EU och dess grannregioner: En ny strategi för transportsamarbete*. Det omfattar både den europeiska grannskapspolitiken och utvidgningsländerna, med huvudsaklig tonvikt på de länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken.

Närmare integration mellan transportmarknaderna i EU och i utvidgnings- och grannskapsländerna kan göra transporter snabbare, billigare och mer effektiva, vilket gagnar allmänheten och företagen. Möjligheterna till ökad marknadsintegrering kommer att bero på förmågan och beredvilligheten hos grannländerna att anpassa sig till standarder som är likvärdiga med de som tillämpas i EU inom områden som säkerhet, skydd, miljöskydd och arbetstagares hälsa och säkerhet. I meddelandet beskrivs på kort och lång sikt åtgärder inom alla transportsätt – väg, järnväg, luftfart, transporter till sjöss och på inre vattenvägar – för att sammanlänka EU:s och grannländernas transportsystem.

Regeringen är positiv till ansatsen i meddelandet och välkomnar en större integrering av EU:s grannregioner i transportsamarbetet.

1.1 Ärendets bakgrund

I detta meddelande redogörs för ett nytt transportpolitiskt samarbete med EU:s grannregioner, med utgångspunkt i kommissionens meddelande *Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna* från 2007, som fokuserade på infrastruktuaspekterna.

Med ikraftträdandet av *Lissabonfördraget* har EU åtagit sig att utveckla särskilda förbindelser med grannländer (artikel 8 i EUF-fördraget). I fördraget föreskrivs också att unionen kan besluta om att samarbeta med tredjeland för att främja projekt av gemensamt intresse och för att säkerställa nätens driftskompatibilitet (artikel 171.3 i EUF-fördraget).

Europa 2020-strategin fäster stor vikt vid att utveckla de yttre aspekterna av våra inre politikområden för att främja EU:s ekonomiska tillväxt. Detta berör bl.a. transportpolitiken, som effektiva gränspassager, kortare och snabbare förbindelser och avreglering av marknaderna, eftersom det underlättar flödet av varor och personer inom EU:s gränser.

I mars 2011 antog kommissionen en *färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* för att öka rörligheten och främja tillväxten och sysselsättningen. I denna färdplan föreslog kommissionen att EU:s transport- och infrastrukturpolitik utsträcks till våra närmaste grannländer och att man öppnar upp tredje länders marknader för transporttjänster.

Kommissionen håller för närvarande på med en översyn av *TEN-T-strategin*, som också har som mål att bättre koppla samman de transeuropeiska transportnäten med infrastrukturnät i grannländer.

EU har också utarbetat *makroregionala strategier*, t.ex. EU:s strategi för Donauregionen, som syftar till att förbättra rörligheten mellan regionerna och inbegripa vissa länder i grannregionerna.

Kommissionen har nyligen sett över den europeiska grannskapspolitiken – den enda samlade policyramen för EU:s förbindelser med partnerländer – och presenterade meddelandet *Ny respons på ett grannskap i förändring* i maj 2011. I linje med detta meddelande kommer transportsamarbetet att anpassas till varje delregions behov. EU kommer att tillämpa en högre differentieringsnivå inom transportsektorn i förhållande till varje lands ambitioner och beredskap att närmare integreras med EU. Framsteg i grannländerna utgör villkor för EU-stöd – antingen i form av finansiering av infrastruktursammanlänkningsverk eller av förbättrat marknadstillträde.

Den 7 juli presenterade kommissionen meddelandet *EU och dess grannregioner: En ny strategi för transportsamarbete*. Det omfattar både den europeiska grannskapspolitiken och utvidgningsländerna, med huvudsaklig tonvikt på de länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken.

Närmare integration mellan transportmarknaderna i EU och i utvidgnings- och grannskapsländerna kan göra transporter snabbare, billigare och mer effektiva, vilket gynnar allmänheten och företagen. Möjligheterna till ökad marknadsintegrering kommer att bero på förmågan och beredvilligheten hos grannländerna att anpassa sig till standarder som är likvärdiga med de som tillämpas i EU inom områden som säkerhet, skydd, miljöskydd och arbetstagares hälsa och säkerhet. I meddelandet beskrivs på kort och lång sikt åtgärder inom alla transportsätt – väg, järnväg, luftfart, transporter till sjöss och på inre vattenvägar – för att sammanlänka EU:s och grannländernas transportsystem.

1.2.1 Luftfart – föreslagna åtgärder

På kort sikt (fram till 2013)

- Slutföra pågående förhandlingar om omfattande luftfartsavtal och utvidga förhandlingarna om dessa avtal till andra intresserade grannländer, när de är redo.
- Ge fortsatt stöd till grannländer för att modernisera deras SESAR-system (det europeiska systemet för flygledningstjänsten) och göra det tillgängligt för andra intresserade länder.
- Ge information, vägledning och tekniskt bistånd till grannländer för att ansluta sig till ett av de europeiska funktionella luftrummblocken.
- Stödja grannländer för att uppnå överensstämmelse med internationella och europeiska standarder för luftfartsskydd.
- Samarbeta med EU:s grannländer i syfte att anta ståndpunkter i Eurocontrol (Europeiska organisationen för luftfartssäkerhet) i linje med dem som utarbetats av EU.
- Bistå grannländer för att uppnå EU-nivå och internationell nivå på flygsäkerheten.

På lång sikt

- Konsolidera luftfartsavtal med de östliga respektive södra länder som ingår i den europeiska grannskapspolitiken med sikte på att förverkliga det gemensamma europeiska luftrummet (ECAA).
- Utvidga luftfartssäkerhetssamarbetet inom ramen för EASA (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet) till de östliga länderna i den europeiska grannskapspolitiken och återstående södra länder.
- Fullständig integrering av grannländerna i det gemensamma europeiska luftrummet (Single European Sky).

På kort sikt (fram till 2013)

- Hjälpa grannländerna att förbättra flaggstaternas prestationsnivå och att följa säkerhets-, skydds- och sociala standarder.
- Förlänga EMSA:s (Europeiska sjösäkerhetsbyrån) mandat för att tillhandahålla tekniskt stöd till grannländerna.
- Främja grannländernas deltagande i SafeSeaNet (EU:s övervakningssystem för sjötrafik) och CleanSeaNet (satellitjänst för utsläpp i vatten).
- Samarbeta med grannländerna för att förenkla förfarandena för närsjöfarten i linje med det europeiska området för sjötransporter och konceptet ”Blue Belt” för fri sjöfart i och kring Europa.
- Bistå grannländer för att nå upp till EU:s och internationella standarder för inlandssjöfart.
- Aktivt verka för att åter få igång processen för modernisering av Donaukommissionen.

På lång sikt

- Främja närmare integration av grannländerna i ”Blue Belt” för fri sjöfart i och kring Europa.

1.2.3 Väg – föreslagna åtgärder**På kort sikt (fram till 2013)**

- Bistå avtalsslutande parter i AETR (FN:s avtal om körtider och viloperioder vid internationella vägtransporter) med införandet av digitala färdskrivare.
- Hjälpa grannländerna att utveckla och genomföra åtgärder för att öka trafiksäkerheten.
- Studera följderna av en gradvis öppning av vägtransportmarknaden med utvalda grannländer.
- Förstärka tullsamarbetet med Vitryssland, Moldavien och Ukraina för att underlätta gränspassage.
- Begära mandat för EU att bli en avtalsslutande part till AETR.

På lång sikt

- Utvidga tillämpningsområdet för Interbus-överenskommelsen (avtalet om tillfällig internationell persontransport med buss) till att omfatta reguljära internationella persontransporter med buss och turistbuss samt grannskapsländerna.

På kort sikt (fram till 2013)

- Specificera systemet med 1520/1524 mm spårvidd i de standarder (tekniska specifikationer för driftskompatibilitet), som utarbetas av ERA (Europeiska järnvägsbyrån).
- Främja införandet av det europeiska ledningssystemet för järnvägstrafik (ERTMS) i grannländer.
- Främja utvidgnings- och grannländernas deltagande i ERA:s verksamhet.

På lång sikt

- Studera omlastningsmetoder (från 1520 mm till 1435 mm och vice versa) vid knutpunkter och försöka förbättra dem, bland annat genom forskning.
- Undersöka möjligheterna av att öppna järnvägsmarknaden med grannskapsländerna.

1.2.5 Sammanlänkning av infrastruktur – förslag till åtgärder och finansiering

På kort sikt (fram till 2013)

- Definiera strategiska transportnät i den östliga partnerskapsregionen med sammanlänkning med det reviderade TEN-T (transeuropeiska transportnäten).
- Anpassa planeringen av det framtida transportnätet i Medelhavsområdet till den reviderade strategin för de transeuropeiska transportnäten.
- Förbereda ett antal potentiella transportprojekt av intresse för EU i de östra grannländerna med prioritering av projekt som sammanlänkar grannländerna med EU.
- Stärka kommissionens samarbete med internationella finansinstitut i de länder i öster och söder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken.
- Utnyttja investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken för transportsammanlänkingsprojekt i större utsträckning och påbörja finansiering av färdigutvecklade projekt.
- Prioritera finansiering av projekt på västra Balkan som bidrar till att utveckla sydöstra Europas omfattande regionala transportnät.
- Utvidga tillämpningsområdet för informationssystemet TENtec till att omfatta samtliga länder i grannområdena.

- Utveckla fler sjöbaserade förbindelser genom konceptet sjömotorvägar.
- 2010/11:FPM144

På lång sikt

- Fortsätta att utveckla ett antal prioriterade projekt och lägga tonvikt på projekt som främjar regional integration och bättre förbindelser med EU.

1.2.6 Ram för genomförande och infrastruktursamarbete

För alla berörda regionerna måste det fastställas en ram för att tillsammans med grannländerna följa upp genomförandet av detta meddelande, både när det gäller planering av transportinfrastruktur och politiskt samarbete. En sådan ram har redan fastställts både på västra Balkan och i de södra grannskapsområdena. På västra Balkan handläggs det regionala transportsamarbetet inom ramen för transportobservatoriet för sydöstra Europa (South East Europe Transport Observatory, SEETO). I södra grannskapsområdet styrs transportsamarbetet under perioden 2007–2013 av en regional transporthandlingsplan för Medelhavsområdet genom Europa–Medelhavsramen.

Det östliga partnerskapet inrättades 2009 med fyra tematiska plattformar för att fördjupa EU:s förbindelser med sina grannar i öster. Samarbete på transportområdet har hittills varit del av en plattform för ekonomiskt samarbete. Med tanke på behovet av att inrätta en ram för planering av samarbetet på transportområdet som är specifikt för länderna inom det östliga partnerskapet kommer kommissionen att inrätta en transportpanel för det östliga partnerskapet. Transportpanelen för det östliga partnerskapet kommer att leda transportsamarbetet med länderna inom det östliga partnerskapet och ta emot synpunkter från andra transportinitiativ i regionen.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet innehåller inte några bindande bestämmelser i sig, men anger inriktningen på kommande förslag. De olika förslagen är dock i nuvarande utformning inte av en sådan art att effekten på svensk lagstiftning går att avgöra eller bedöma på ett meningsfullt sätt. När kommissionen väl har presenterat dessa förslag finns det anledning att redovisa vilka effekter de har på relevanta svenska regler.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Vissa av de åtgärder som föreslås i meddelandet skulle kunna medföra en belastning på EU-budgeten. Några närmare analyser av meddelandets budgetära konsekvenser är dock i detta skede inte möjliga att göra. Först när konkreta rättsakter eller mer detaljerade förslag presenteras kan detta bli möjligt.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till ansatsen i meddelandet och välkomnar en större integrering av EU:s grannregioner i transportsamarbetet. Beredningen av meddelandet pågår för närvarande och flera av förslagen kräver ytterligare analyser. Några mer ingående överväganden av ståndpunkter i övrigt och av de föreslagna åtgärderna är det därför ännu för tidigt att göra. Det kan dock konstateras att flera av de frågor som Sverige lyfter fram i olika sammanhang har tagits med i meddelandet, däribland betydelsen av smidiga handelsprocedurer och användandet av standarder, såväl tekniska som inom säkerhet, miljö med flera områden.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Kommissionen presenterade meddelandet på ett arbetsgruppsmöte i rådet i mitten på juli. Av de mycket preliminära och kortfattade synpunkter som framfördes där framgick att medlemsstaterna välkomnade ansatsen och överlag de åtgärder som lagts fram. Många medlemsstater betonade dock vikten av att gå försiktigt fram med marknadsliberaliserande åtgärder och att social och teknisk harmonisering måste gå före.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har inte remitterats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Inte aktuellt.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Inte aktuellt. Meddelandet innehåller inga konkreta lagförslag.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det polska ordförandeskapet siktar på rådsslutsatser om meddelandet vid TTE-rådet den 6 oktober 2011, då även en riktlinjedebatt ska äga rum.

4.2 Fackuttryck/termer

TEN-T = Transeuropeiska transportnäten. Det nätverk av transportinfrastruktur till vilket det är möjligt att erhålla medel för investeringar och studier från EU:s budget. TEN-T utgör även referens för viss EU-lagstiftning inom transportsektorn.