



UNIONENS HÖGA
REPRESENTANT FÖR
UTRIKES FRÅGOR OCH
SÄKERHETSPOLITIK

Bryssel den 19.9.2018
JOIN(2018) 31 final

**GEMENSAMT MEDDELANDE TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN,
REGIONKOMMITTÉN OCH EUROPEISKA INVESTERINGSBANKEN**

Förbindelserna mellan Europa och Asien – byggstenar för en EU-strategi

**GEMENSAMT MEDDELANDE TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN,
REGIONKOMMITTÉN OCH EUROPEISKA INVESTERINGSBANKEN**

Förbindelserna mellan Europa och Asien – byggstenar för en EU-strategi

1. Inledning

Relationen mellan Europeiska unionen och Asien är av global betydelse, och förbindelserna kommer sannolikt att öka under de kommande åren. Asien, med ca 60 procent av världens befolkning, svarar för 35 procent av EU:s export (618 miljarder euro) och 45 procent av EU:s import (774 miljarder euro)¹. För såväl Europa som Asien utgör det växande globala ömsesidiga beroendet en möjlighet till ökat samarbete, till fredligt politiskt samarbete, till rättvisa och förstärkta ekonomiska förbindelser samt till heltäckande samhällsdialog och samarbete om internationell och regional säkerhet. Europa och Asien kan tillsammans verka för en starkare samarbetslinje vad gäller världspolitik, global stabilitet och regionalt ekonomiskt välstånd.

För att öka takten ytterligare i detta samarbete samt frigöra möjligheter inom den globala ekonomin bör EU och Asien säkerställa en effektiv och hållbar konnektivitet² bidrar till ekonomisk tillväxt och arbetstillfällen, global konkurrenskraft och handel samt personers, varors och tjänsters rörlighet inom och mellan Europa och Asien.

Enligt vissa beräkningar kommer Asien att under de kommande decennierna behöva infrastrukturinvesteringar på över 1,3 biljoner euro per år för att upprätthålla nuvarande tillväxttakt och anpassa sig till klimatförändringarna³. Som jämförelse kan nämnas att investeringsbehovet för det transeuropeiska transportnätet i EU beräknas uppgå till 1,5 biljoner euro under perioden 2021–2030. Utmaningen ligger emellertid inte enbart på investeringsplanet. Asien omfattar olika regioner, där länderna uppvisar stora skillnader sett till ekonomisk modell och utvecklingsnivå. Det behövs konsekventa och anpassade regler, standarder eller metoder för att främja marknadstillträde och gränsöverskridande rörlighet för varor, tjänster, kapital och människor. Det krävs strikta miljönormer och sociala normer, lämplig planering och en fullständig kostnads-nyttoanalys för hela livscykeln för att se till så att konnektivitetens investeringarna är hållbara på längre sikt. Det behöver säkerställas att infrastrukturprojekt är finanspolitiskt och finansiellt hållbara för att undvika skuldsättningsproblem.

Kommissionen föreslår därför olika byggstenar för en **EU-strategi för förbindelserna mellan Europa och Asien**, med konkreta politiska förslag och initiativ till hur Europa och Asien ska kopplas samman bättre, bland annat genom samverkande transportnät, energinät och digitala nät⁴. Detta meddelande utgör också en del av EU:s bidrag till det tolfte Asien-Europa-mötet (Asem) i oktober 2018, som kommer att ge möjlighet att främja konnektivitet och utveckla samarbetet med asiatiska partner.

¹ Se 2016 års siffror, finns på http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf.

² Konnektivitet definieras i ordförandenas uttalande från Asems trettonde utrikesministermöte i Na Pyi Taw, Myanmar, den 20–21 november.

³ Asiatiska utvecklingsbanken, *Meeting Asia's Infrastructure Needs*, 2017.

⁴ Konnektivitetens betydelse för välbefindandet konstateras i Europeiska kommissionens tio prioriteringar, den globala strategin för EU:s utrikes- och säkerhetspolitik och det europeiska samförståndet om utveckling.

Detta meddelande bör läsas tillsammans med kommissionens förslag till nästa fleråriga budgetram⁵ som anger tydliga prioriteringar, vilka har förtydligats ytterligare i kommissionens nyligen offentliggjorda meddelanden⁶, och samtidigt omfattar metoder för att främja och stödja privata investeringar globalt.

2. Den europeiska modellen – hållbar, heltäckande och regelbaserad konnektivitet

EU har varit pådrivande för en intern konnektivitet under de senaste decennierna. I och med upprättandet av den **inre marknaden** har EU möjliggjort fria människo-, varu-, tjänste- och kapitalflöden. EU-omfattande regler – t.ex. EU:s regler för kontroll av statligt stöd och upphandlingsregler – säkerställer en öppen och rättvis konkurrens, samtidigt som EU:s politik även säkerställer miljöskydd, säkerhet, trygghet samt sociala och individuella rättigheter⁷. På liknande sätt främjar EU även en cirkulär ekonomi, låga växthusgasutsläpp och en framtid med motståndskraft mot klimatförändringar, för att uppnå målen för en hållbar utveckling och målen enligt Parisavtalet om klimatförändringar. Denna politik har främjat investeringar i gränsöverskridande konnektivitet som bygger på ett tydligt transeuropeiskt nät (TEN) med väldefinierade prioriteringar och standarder. Både medborgarna som använder sig av konnektiviteten och företagen gynnas av att det finns en effektiv infrastruktur i hela Europa, en fri och rättvis konkurrens samt gemensamma standarder. EU:s inre marknad har lett till ökad produktivitet och konkurrenskraft, och kan vara något att inspireras av globalt.

EU:s konnektivitetspolitik syftar till att främja effektiviteten på EU:s inre marknad och förbättra konnektiviteten på global nivå, med fokus på människors fördelar och rättigheter. Dessa mål stöds genom politiken för hållbar utveckling, minskning av koldioxidutsläpp, digitalisering, investeringar, innovation och globalt ledarskap.

På basis av sin erfarenhet kan EU förorda en konnektivitetsmetod som är hållbar, heltäckande och regelbaserad:

- **Hållbar konnektivitet.** För att vara en produktivetsdrivande faktor och skapa tillväxt och jobb måste konnektivitetsinvesteringar säkerställa en effektiv marknad och vara finanspolitiskt bärkraftiga. För att möta klimatförändringarnas utmaningar och hantera miljöförstöringen måste konnektiviteten främja en minskning av koldioxidutsläppen i ekonomin samt följa strikta normer på basis av miljökonsekvensbedömningar. För att främja social utveckling måste den följa strikta öppenhets- och förvaltningsnormer och ge en röst åt de människor som påverkas av projekten, på basis av lämpliga offentliga samråd. Konnektivitetspolitiken bör minska negativa externaliteter, t.ex. miljöpåverkan, trafikstockningar, buller, föroreningar och olyckor. Konnektivitet måste kort sagt vara ekonomiskt, finansiellt, miljömässigt och socialt hållbar på lång sikt.

⁵ Meddelandet *En modern budget för ett EU som skyddar, försvarar och sätter medborgarna i centrum – Flerårig budgetram 2021–2027*, COM(2018) 321.

⁶ *Meddelande om en ny allians mellan Afrika och Europa för hållbara investeringar och arbetstillfällen*, COM(2018) 643, och meddelandet *En effektivare finansiell struktur för investeringar utanför Europeiska unionen*, COM(2018) 644.

⁷ Skyldigheten att genomföra miljökonsekvensbedömningar för infrastrukturprojekt infördes i EU-lagstiftningen första gången 1985. Här gäller försiktighetsprincipen, principen om förebyggande åtgärder, principen om att miljöskador ska åtgärdas vid källan samt principen att förorenaren betalar. Se artikel 174.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

- **Heltäckande konnektivitet.** Konnektivitet handlar om nätverk och om de varu-, människo-, kapital- och tjänsteflöden som passerar genom dem. Detta avser transportförbindelser, via luft, land eller vatten. Det avser digitala nät: från mobila till fasta nät, från internets stamnät till accessnätet, från kablar till satelliter. Det avser även energinät och energiflöden, från gas, t.ex. flytande naturgas, till elektriska nät, och från förnybara energikällor till energieffektivitet. Synergier mellan de tre sektorerna, som ibland leder till nya, innovativa former av konnektivitet, bör optimeras. Konnektivitet har en viktig mänsklig dimension, och människors intressen och rättigheter bör stå i centrum för all politik.
- **Internationell regelbaserad konnektivitet.** Regler och föreskrifter behövs för att människor, varor, tjänster och kapital ska kunna röra sig effektivt, rättvist och smidigt. Internationellt överenskomna metoder, regler, konventioner och tekniska standarder som stöds av internationella organisationer och institutioner skapar förutsättningar för samverkande nät och gränsöverskridande handel. På den inre marknaden garanterar EU icke-diskriminering och lika villkor för företagen samt främjar ett öppet och transparent investeringsklimat, samtidigt som kritiska tillgångar skyddas⁸. EU bör fortsätta att verka för transparenta upphandlingsförfaranden där företagen ska ha likvärdiga förutsättningar.

Med detta som utgångspunkt kommer EU att samverka med sina grannar och asiatiska partner utifrån tre olika linjer:

- För det första genom att bidra till effektiva förbindelser och nätverk mellan Europa och Asien genom prioriterade transportkorridorer, digitala förbindelser och energisamarbete, vilket gynnar människorna och de olika ekonomierna.
- För det andra genom att upprätta partnerskap för konnektivitet baserat på gemensamt överenskomna regler och standarder, vilket möjliggör en bättre styrning av varu-, människo-, kapital- och tjänsteflöden.
- För det tredje genom att bidra till att ta itu med de omfattande investeringsgapen genom bättre mobilisering av resurser, i högre grad komplettera EU:s finansiella resurser med främmande kapital och arbeta för stärkta internationella partnerskap.

3. Bygga upp effektiva förbindelser mellan Europa och Asien

För att ytterligare effektivisera befintliga och framtida förbindelser bör EU tillsammans med sina partner ta itu med transport- och energiförbindelser samt digitala förbindelser mellan Europa och Asien, med hänsyn till den snabba teknologiska förändringen som har en stark inverkan på konnektiviteten. Samtidigt som EU och dess partner tar itu med de fysiska förbindelserna mellan Europa och Asien bör de även uppmuntra till konnektivitet och rörlighet mellan studenter, akademiker och forskare.

3.1. Transport

Såväl unionen som dess asiatiska partner har ett intresse av att utveckla effektiva, ekonomiskt bärkraftiga och miljömässigt hållbara handelsvägar och korridorer mellan Europa och Asien. Mätt i värde transporteras i dag 70 procent av handeln sjövägen och över 25 procent via flyg.

⁸ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i Europeiska unionen (COM(2017) 487).

Järnvägstransporterna är fortfarande relativt marginella. Det finns en betydande tillväxtpotential inom alla sektorer.

EU bör förbättra transportkonnekтивiteten tillsammans med sina grannar och asiatiska partner. EU bör arbeta för att **ansluta det välutvecklade transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till nät i Asien**. TEN-T omfattar tydliga prioriteringar och standarder för att främja gränsöverskridande och samverkande multimodala transporter, dvs. en kombination av järnväg, sjötransport och transport via inre vattenvägar. För att uppnå detta mål kan EU tillhandahålla lämpligt tekniskt stöd för att hjälpa sina partner att planera transportsystemen och säkerställa deras sammankoppling samt om lämpligt bidra till infrastrukturens finansiering (se del 4). Nya metoder för att bedöma konnektivitetsnivåerna, t.ex. genom konnektivitetsindex, kommer att bidra till att identifiera luckor och möjligheter. EU bör även bidra till att höja säkerheten kring transportkonnekтивiteten med Asien.

Konnektivitet och säkerhet

Världen blir alltmer beroende av avancerade datanät och dataöverföringar, energianslutningar, tidsprecisa värdekedjor och människors rörlighet. När dessa flöden hanteras gäller det att göra rätt avvägning mellan att främja flödena och samtidigt se till så att de är säkra. I en tid av hybridhot och terrorism är det viktigt med "flödessaferhet". Tillgången till handelsvägar är alltjämt beroende av att det finns lämpliga politiska och säkerhetsmässiga förutsättningar, och här finns det en del utmaningar att ta itu med, t.ex. den transnationella organiserade brottsligheten och varje form av olaglig smuggling och människohandel, cybersäferhet och angrepp mot transport- och energitryggheten. Dessa utmaningar kan inte hanteras enbart genom länders eller organisationers inre eller yttre politik. EU bör samverka med partnerländer för att göra transportkonnekтивiteten med Asien säkrare och tryggare, särskilt vad gäller cybersäferhet.

• Flygtransport

EU:s **flygtransportavtal** med tredjeländer skapar nya ekonomiska förutsättningar i och med att marknader öppnas och investeringsmöjligheter främjas. För att möjliggöra utökade flygtransporter, vilket gynnar medborgare och företag från EU och partnerländerna, förhandlar EU nu fram flygtransportavtal med flera länder i EU:s grannkapsområde och Asien⁹. I samband med detta behandlar EU även flygtrafikens miljö- och klimatpåverkan, särskilt flygtrafikens utsläpp. EU kommer att fortsätta att i och utanför Europa och Asien stödja den nödvändiga **långsiktiga minskningen av flygtrafikens koldioxidutsläpp**, bland annat genom att främja ett effektivt genomförande av internationella avtal¹⁰ och använda riktad verksamhet för att bygga upp kapacitet i partnerländerna.

• Sjötransport

EU stöder en ren och hållbar fartygstrafik genom att utveckla EU-omfattande politiska åtgärder och delta i bland annat Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) miljöåtgärder. Som ett led i sin strategi för att få koldioxidfria transporter kommer kommissionen att fortsätta främja användningen av **alternativa bränslen** i hamnarna i Europa och Asien. Den fortsatta samverkan med tredjeländer i Asien genom tillämpliga **sjötransportavtal** gör det också möjligt att reglera och underlätta sjötrafiken. För att skynda på tullformaliteterna bör

⁹ Förhandlingar har slutförts med Armenien och förs nu med Asean, Azerbajdzjan, Turkiet och Qatar. Kommissionen har paraferat ett avtal om ett gemensamt luftfartsområde med Ukraina samt ett bilateralt flygsäferhetsavtal med Kina, och förhandlar om ett sådant avtal med Japan.

¹⁰ Icao-avtal.

EU främja sina initiativ för att digitalisera och förenkla de administrativa formaliteterna i de asiatiska hamnarna¹¹. EU bör även uppmuntra till ett allmänt antagande av Rotterdamreglerna, som kommer att göra det enklare att använda elektroniska dokument inom sjöfarten¹². För att stärka sjöfartsskyddet bör EU föreslå ytterligare åtgärder samt fortsätta att stödja de internationella insatser som görs bland annat via IMO. EU bör fortsätta att utveckla Svartahavsäckens brobyggande funktion.

- **Landtransport**

Inom sektorn **järnvägstransport** bör EU tillsammans med sina partner arbeta för järnvägsförbindelsernas ökade konkurrenskraft genom att sänka transittiderna och förbättra lastfaktorerna. EU har utökat det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till länderna i västra Balkan och nyligen enats om att utöka TEN-T till sex länder i det östliga partnerskapet (Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Moldavien, Ukraina och Vitryssland). Järnvägsförbindelserna i såväl **nord-sydlig**¹³ som **öst-västlig** riktning¹⁴ kan spela en viktig roll i framtiden. Särskilt järnvägsförbindelsen mellan EU och Kina präglas av stark tillväxt. Här finns det utmaningar att ta itu med vad gäller järnvägsförbindelsens långsiktiga ekonomiska lönsamhet och konkurrensneutralitet. EU stöder Uneces (FN:s ekonomiska kommission för Europa) initiativ för enhetlig järnvägslagstiftning, som syftar till att samla regelverket för järnvägsgodstrafik över den eurasiska kontinenten. EU kommer att arbeta med relevanta järnvägstransportorganisationer för att utöka tillämpningen av EU:s tekniska specifikationer och säkerhetsledningsramar¹⁵. Vad gäller konnektiviteten mellan Europa och Asien är **vägtransport** normalt ett ändamålsenligt alternativ för medellånga avstånd (exempelvis till Centralasien) och utgör ett sekundärt transportnät i kombination med andra transportsätt. Det är också viktigt att säkerställa lämpliga sociala villkor för arbetstagarna inom sektorn samt rättvis konkurrens mellan vägtransportföretag. Inom ramen för sitt samarbete med asiatiska länder bör EU inrikta sig på att främja **trafiksäkerhet** genom att utbyta bästa praxis och lämpligaste lösningar för att minska antalet trafikdödade och trafikskadade. EU kommer även att vara med och främja utbytet av **tullinformation** samt utveckla transitsamarbetet, såväl bilateralt som inom ramen för Världstullorganisationen (WCO).

3.2. Digital konnektivitet

Nätförbindelser med hög kapacitet är avgörande för att stödja den digitala ekonomin. Stamnätsförbindelser till asiatiska länder och andra tredjeländer kommer att bidra till ett helt sammankopplat nät, som uppfyller bandbredds krav och övriga kvalitetskriterier för denna allt viktigare infrastruktur. Allmän och ekonomiskt överkomlig tillgång till internet har visat sig vara ett beprövat **sätt att åstadkomma socioekonomisk utveckling**.

I sina förbindelser med asiatiska länder bör EU främja en fredlig, säker och öppen IKT-miljö och samtidigt åtgärda hot mot it-säkerheten och skydda mänskliga rättigheter och friheter på nätet, bland annat genom skydd av personuppgifter. Det behövs en konsekvent lagstiftningsstrategi för att stödja privata och offentliga investeringar i ”digital”

¹¹ Meddelandet *Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018* (KOM(2009) 8).

¹² FN:s konvention om avtal om internationell transport av gods helt eller delvis till sjöss (2008).

¹³ Järnvägsförbindelserna i nord-sydlig riktning kopplar samman Medelhavet, Svarta havet och Adenviken med Nordsjön, Östersjön och Arktis.

¹⁴ Järnvägsförbindelserna i öst-västlig riktning kopplar samman EU med Kina och Centralasien.

¹⁵ Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) och Organisationen för järnvägssamarbete.

infrastruktur¹⁶ samt politik och incitament som överbryggat den digitala klyftan, särskilt i avlägsna regioner eller kustlösa länder. När så är lämpligt kommer unionen därför att fortsätta med sin **strategi Digital4Development**¹⁷ i Asien för att främja digital teknik och digitala tjänster i syfte att gynna den socioekonomiska utvecklingen.

3.3. Energikonnectivitet

Liberaliseringen av EU:s energimarknad i kombination med 2020 års mål för förnybara energikällor och energieffektivitet samt strategin för en energiunion har lett till att marknaden driver på för en övergång till ren energi. Detta har resulterat i ett mer koldioxidfritt och sammanlänkat elnät, vilket är avgörande för konkurrensen och en viktig faktor för att kunna integrera olika former av förnybar energi. EU bör använda sin erfarenhet för att främja regionala marknadsorienterade **energikonnectivitetsplattformar**, uppmuntra till modernisering av energisystemet och införandet av rena (decentraliserade) lösningar, energieffektivitet samt **stödja energikonnectiviteten både mellan och med sina partner i Asien**.

3.4. Konnectivitet mellan människor

Konnectivitet och rörlighet mellan studenter, akademiker och forskare **är avgörande för ömsesidig förståelse och ekonomisk tillväxt**. Sedan 2014 har rörligheten för över 18 000 studenter, forskare och annan personal finansierats genom olika program. EU bör ytterligare stärka student- och akademikerutbyten med asiatiska länder via Erasmusprogrammet, Marie Skłodowska Curie-åtgärderna, ömsesidigt erkännande av examensbevis samt regionalt forskar- och innovatörsutbyte. EU bör uppmana till samarbete mellan olika städer, bland annat i form av samverkan mellan EU:s kulturhuvudstäder och deras motparter i Asien, samt öka konstnärernas rörlighet och idrottssamarbetet.

Nyckelåtgärder för kapitel 3

Kommissionen kommer att göra följande:

- *Utveckla en metodik för att bedöma den hållbara konnectiviteten i Europa och Asien samt dess ekonomiska inverkan på EU och dess regioner.*
- *Främja datautbytet för tull och digitala transportkorridorer samt bedöma riskerna.*
- *Fortsätta förhandlingarna om luftfartsavtalet ATA med Asean (Sydostasiatiska nationers förbund), Azerbajdzjan, Turkiet och Qatar samt underteckna bilaterala flygsäkerhetsavtal med Folkrepubliken Kina och Japan.*
- *Inom internationella forum arbeta för avtal som syftar till att minska koldioxidutsläppen från transporter, särskilt inom flyg- och sjötransport.*
- *Främja att sjöfarten i Asien och Svartahavsländerna digitaliseras och förenklas administrativt samt att Rotterdamreglerna antas.*
- *I samband med den planerade översynen av TEN-T-förordningen, som behöver kompletteras senast 2023, undersöka om det är möjligt att utöka ansvarsområdet för*

¹⁶ Se meddelandet *En modern budget för ett EU som skyddar, försvarar och sätter medborgarna i centrum*, COM(2018) 321, där kommissionen föreslog att digital konnectivitet med asiatiska och andra länder skulle främjas genom Fonden för ett sammanlänkat Europa under perioden 2021–2027.

¹⁷ Se arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar *Digital4Development: mainstreaming digital technologies and services into EU Development Policy*, SWD(2017) 157.

EU-TEN-T-korridorernas samordnare till att även omfatta utvidgnings- och grannskapsregionen.

- *Arbeta med standarder för en etisk användning av framåtblickande teknik, t.ex. artificiell intelligens, samt arbeta för fullständigt iakttagande av ett ansvarsfullt statligt agerande online.*
- *Ytterligare främja Erasmus- och Marie Skłodowska Curie-åtgärderna i Asien, samt relaterade ömsesidighetsarrangemang för att skapa ökade möjligheter till utbyten och mobilitet.*

4. Upprätta internationella partnerskap för hållbar konnektivitet

Det finns ett **brett spektrum av aktörer** och dynamik som anger samarbetsparametrarna för hållbar konnektivitet¹⁸. För att arbeta effektivt för konnektivitet bör EU stärka de befintliga bilaterala, regionala och internationella partnerskap som är hållbara, öppna, inkluderande och regelbaserade samt fortsätta att upprätta nya partnerskap av samma slag.

4.1. Bilateralt samarbete

EU är en viktig **samarbetspartner för utveckling och investeringar** i Asien. Utvecklingsdialogerna bör även behandla investeringar och hållbar konnektivitet samt omfatta potentiellt samarbete i länder utanför EU. I detta sammanhang kan EU och dess asiatiska partner samarbeta i högre grad för att förbättra regelverket, den offentliga finansiella förvaltningen och mobiliseringen av inhemska resurser. EU kommer även att erbjuda sitt stöd, bland annat i form av tekniskt stöd, för att stärka deras kapacitet att planera, utveckla och genomföra projekt, politik och regelverk för hållbar konnektivitet, baserat på internationella standarder och bästa praxis.

Det bilaterala samarbetet med enskilda länder bör anpassas utifrån deras specifika situation. Med Kina bör EU t.ex. stärka det befintliga samarbetet kring olika samarbetsinitiativ för infrastruktur och utveckling, främja genomförandet av principerna om marknadstillträde och likvärdiga förutsättningar samt utgå från internationella standarder inom ramen för konnektivitetsinitiativ. Med Japan bör EU ingå ett nära samarbete i syfte att samordna sina insatser för att främja internationella standarder och regionalt samarbete i Asien, bland annat genom att gjuta nytt liv i transportdialogen mellan EU och Japan. I Sydostasien bör EU fortsätta den transportdialog som unionen inledde med Singapore 2011.

Samtidigt bör EU utöka dialogen om hållbar konnektivitet med andra partner, däribland Afghanistan, Indien, Indonesien, Iran, Pakistan, Republiken Korea, Ryssland, Turkiet, länder i Centralasien samt Australien och USA.

Hållbar konnektivitet och EU:s utvidgnings- och grannskapspolitik

Konnektivitet är en viktig aspekt av EU:s utvidgnings- och grannskapspolitik. Eftersom de länder som omfattas av denna politik tillnärmar eller harmoniserar sina metoder med EU,

¹⁸ Se det gemensamma arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar SWD(2017) 436, *Euro-Asian Connectivity Mapping Exercise – Main Findings* om de olika konnektivitetsinitiativ som utförs av EU:s olika partner.

införs hållbar konnektivitet successivt i deras lagstiftning.

Inom ramen för EU:s nya politik för västra Balkan¹⁹ lanserade kommissionen nyligen flaggskeppsinitiativ för ökad konnektivitet samt för en digital agenda för regionen. Sofioförklaringen från toppmötet mellan EU och västra Balkan i maj 2018 omfattar även ett åtagande om att avsevärt öka alla dimensioner av konnektiviteten: transport, energi samt digitala och mänskliga aspekter²⁰. Utöver det åtagande som nyligen gjordes om att utöka samarbetet om digital ekonomi håller det nu på att utarbetas en handlingsplan för transportinvesteringar i länderna i det östliga partnerskapet.

I detta sammanhang kommer kommissionen att säkerställa att ökad hänsyn tas till hållbar konnektivitet i EU:s utvidgnings- och grannskapspolitik samt främja ytterligare teknisk konvergens och konvergens i lagstiftningen inom detta område. Kommissionen ska även ge ytterligare stöd till genomförandet av lagstiftningen om offentlig upphandling samt främja öppenhet och bästa praxis.

4.2. Regionalt samarbete

EU har erfarenhet av att upprätta regionala samarbetsstrukturer, så som man t.ex. har gjort kring Östersjöregionen. I sitt arbete med partnerländerna, internationella organisationer och finansinstitut bör EU överväga att utveckla **regionala metoder för konnektivitetssamarbetet** i Asien och analysera konnektivitetsrelaterad verksamhet i specifika regioner, konnektivitetssluckor och samarbetsmöjligheter som kan stödja konnektiviteten mellan EU och Asien.

Asien har flera internationella organisationer och strukturer som arbetar med konnektivitetsrelaterade frågor²¹. EU:s samverkan med dessa organisationer kan se olika ut, beroende på deras aktiviteter och verksamhetsområde. Asem är en viktig plattform för att samarbeta med nyckelpartner i Asien. EU bör fortsätta att stärka sitt samarbete med Asean, som spelar en central roll för konnektiviteten i sydöstra Asien, genom att stödja genomförandet av huvudplanen för konnektivitet inom Asean 2025 (*Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*) samt konvergens av standarder inom ramen för denna plan, bland annat genom den pågående transportdialogen²². Slutligen bör en viktig aspekt i EU:s strategi för Centralasien även vara att EU ska främja regionalt samarbete om hållbar konnektivitet.

4.3. Internationellt samarbete

Internationellt samarbete spelar en central roll för att fastställa de rättsliga ramarna och de konkreta konnektivitetsformerna. Det spelar en viktig roll för att stärka dessa ramars

¹⁹ Meddelandet *Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan*, COM(2018) 65.

²⁰ Sofioförklaringen (maj 2018). Finns på: http://www.consilium.europa.eu/media/34804/sofia-declaration_sv.pdf.

²¹ Omfattar Asem, Asean, Bengaliska vikens initiativ för tekniskt och ekonomiskt samarbete mellan flera olika sektorer, Centralasiens regionala ekonomiska samarbete, Sydasiatiska sammanslutningen för regionalt samarbete, Sydasiens subregionala ekonomiska samarbete och Shanghais samarbetsorganisation.

²² När detta är relevant kan EU samverka på teknisk nivå med Eurasiska ekonomiska unionen och dess medlemsstater, i syfte att uppnå närmare konvergens av deras tekniska föreskrifter och standarder med de internationella motsvarigheterna.

hållbarhet, vilket också visar sig genom det initiativ för världshavsförvaltning som nyligen tagits av EU.

Världshavsförvaltning

EU verkar för en fri sjöfart och för en hållbar havsförvaltning. I november 2016 kom ett gemensamt meddelande²³ med förslag till 50 åtgärder för säkra, rena och hållbart förvalta hav runt om i världen och en strävan efter ”världshavspartnerskap” med nyckelaktörer. Tillsammans med Världsbanken har EU utarbetat en utvecklingsram för blå ekonomier som ska hjälpa kuststater, kustregioner och kustområden att genomföra övergången till blå ekonomier. Genom denna ram upprättas en blandfinansieringsmekanism för offentlig-privata partnerskaps investeringar under 30 år.

Internationella organisationer²⁴ utvecklar **internationella avtal och standarder**, som behöver verkställas och erkännas för att bekämpa klimatförändringar och hantera miljöförstörelsen, främja marknadstillträde samt en fri och rättvis handel och säkerställa **nätens driftskompatibilitet**²⁵. Gemensamt antagna internationella standarder ger teknisk harmonisering som skapar förutsättningar för att olika nät kan samverka. Internationella och europeiska standardiseringsorganisationer²⁶ är viktiga EU-partner, eftersom de säkerställer den tekniska harmoniseringen i Europa och Asien utifrån branschledda standarder som bygger på samförstånd. Kommissionen kommer att arbeta med dessa organisationer och de relevanta branscherna samt se över behovet av konnektivitetsrelaterade standarder. Kommissionen kommer att utöka sitt tekniska stöd och genomföra samordningen närmare tillsammans med relevanta internationella organisationer och utländska partner för att säkerställa att viktiga tredjeländer åtar sig att följa dessa standarder och att de antas allmänt. EU bör generellt sett stärka sitt samarbete med internationella organisationer samt stärka sin externa representation, sitt deltagande och sin samordning.

Nyckelåtgärder för kapitel 4

Kommissionen kommer att göra följande:

- *Utöka samarbetet med relevanta tredjeländer, bland annat inom ramen för EU:s och Kinas konnektivitetsplattform, främja den digitala ekonomin, en effektiv transportkonnektivitet och en smart, hållbar, säker och trygg rörlighet som utgår från det utökade TEN-T-nätet, samt främja likvärdiga förutsättningar i fråga om investeringar.*
- *Stödja hållbar konnektivitet i politik- och utvecklingsdialoger med tredjeländer.*
- *Fördjupa samarbetet med relevanta regionala organisationer i Asien samt pilotmetoder för regionalt konnektivitetssamarbete för Asien.*

²³ Gemensamt meddelande *Internationell havsförvaltning*, JOIN(2016) 49.

²⁴ Omfattar Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling, Unesco och dess landtransportkommitté, inom järnvägstransport Otif och OSJD, inom energi Internationella energioorganet och Internationella byrån för förnybar energi. Andra nyckelorganisationer med ett globalt mandat är t.ex. IMO, Icao, ITU och ILO för sociala rättigheter.

²⁵ Omfattar bland annat Unescos konvention om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor samt Unescos Esbokkonvention om miljökonsekvensbeskrivningar och dess protokoll om strategiska miljöbedömningar.

²⁶ Internationella elektrotekniska kommissionen, Internationella standardiseringsorganisationen och Internationella teleunionen. Europeiska standardiseringskommittén, Europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering och Europeiska institutet för telekommunikationsstandarder.

- *Samarbeta med europeiska och internationella standardiseringsorganisationer samt deras nationella medlemmar för en effektiv och gemensam utveckling av nödvändiga tekniska standarder, bland annat genom riktat tekniskt stöd och tekniskt samarbete.*
- *Arbeta med FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) för att samla regelverket för järnvägsgodstrafik över den eurasiska kontinenten samt med Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (Otif) och Organisationen för järnvägssamarbete (OSJD) för att utöka tillämpningen av EU:s tekniska specifikationer och säkerhetsledningsramar.*

5. Mer och bättre investeringar i hållbar konnektivitet

På global nivå tillgodoses inte investeringsbehoven. En studie från Världsbanken visar att de fattigaste länderna proportionellt sett har störst behov (i genomsnitt 12,5 procent av BNP) och störst luckor (7,5 procent av BNP) i infrastrukturutgifterna. För att ta itu med detta omfattande investeringsgap krävs en övergripande strategi för finansiering. Utgångspunkten här är en bättre mobilisering av inhemska resurser, prissättningsmodeller för utnyttjandet av infrastruktur samt rättsliga ramar. Detta gäller även för Asien, där det finns stora regionala skillnader²⁷.

5.1. Ny och innovativ EU-finansiering av konnektivitet

Syftet med detta meddelande är inte att upprätta en investeringsplan, även om EU:s nuvarande och framtida finansieringsinstrument kan ge en del inblickar i hur privata investeringar stöds i konnektivitetsrelaterade projekt.

Vad gäller finansiellt konnektivitetsstöd kan EU redan uppvisa goda **resultat**²⁸. Finansiering av och tekniskt stöd till infrastruktur och konnektivitet har tillhandahållits genom geografiska investeringsinstrument, t.ex. investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken (NIF), investeringsinstrumentet för Centralasien (IFCA) och investeringsinstrumentet för Asien (AIF). Mellan 2010 och första halvåret 2018 uppbådade investeringsinstrumenten för Asien och Centralasien över 4,2 miljarder euro i investeringar genom en blandning av bidrag och lån²⁹. I investeringsplanen för Europa presenteras även konkreta möjligheter till saminvesteringar i Europa.

I nästa fleråriga budgetram (2021–2027) har kommissionen föreslagit flera innovativa åtgärder som kan stimulera till offentliga och privata konnektivitetsinvesteringar. Kommissionens förslag omfattar bland annat en investeringsram för externa åtgärder, som utgår från den nuvarande europeiska fonden för hållbar utveckling³⁰ (som ingår i EU:s yttre investeringsplan och gäller för Afrika och grannskapet) och tillhandahåller finansiering som

²⁷ Inderst, George (2018), *Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective*, Asiatiska utvecklingsbankens institut.

²⁸ Mellan 2014 och första halvåret 2018 uppbådade investeringsinstrumentet för västra Balkan cirka 2,4 miljarder euro i konnektivitetsinvesteringar, medan investeringsinstrumentet för grannskapspolitiken uppbådade cirka 2,9 miljarder euro i konnektivitetsinvesteringar i länderna i det östliga partnerskapet.

²⁹ EIB bidrar t.ex. med 70 miljoner euro till projektet CASA-1000 (projekt för elöverföring och elhandel i Central- och Sydasiens), som möjliggör elöverföring från Kirgizistan och Tadzjikistan till Afghanistan och Pakistan.

³⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1601 av den 26 september 2017 om inrättande av Europeiska fonden för hållbar utveckling (EFHU), EFHU-garantin och EFHU-garantifonden.

ska fungera som katalysator för ytterligare offentligt och privat kapital. Även om dess primära fokus ligger på Afrika och EU:s grannskap kommer en del av resurserna även att gå till andra geografiska områden.

Kommissionen stöder även alla insatser för att ytterligare effektivisera och utveckla den institutionella och operativa ramen för EU:s externa investeringar, så att den kan tillgodose våra stora investeringsutmaningar. I ett nyligen offentliggjort meddelande från kommissionen³¹ framhålls att det krävs internationellt samarbete för att man ska kunna använda sig av en kombination av finansieringskällor, framför allt för att få in mer privatinvesteringar. Här understryks även behovet att utnyttja befintliga instrument optimalt, inte minst vad gäller Europeiska fonden för hållbar utveckling. I meddelandet efterlyses även ett starkare samarbete mellan de främsta finans- och utvecklingsinstituten som arbetar med utvecklingsfinansiering.

Innovativ finansiering av internationellt samarbete i nästa fleråriga budgetram (2021–2027)

I maj 2018 lade kommissionen fram sitt förslag³² till EU:s fleråriga budgetram, som omfattar åtgärder för att främja investeringar i bland annat hållbar konnektivitet. Kommissionen föreslår en ny struktur för externa investeringar, med utökad global täckning, som inbegriper Asien³³. Liksom föregångaren kommer den att mobilisera offentlig och privat finansiering genom en stärkt EU-garanti, som kan kompletteras med bidrag och lån. Om den nya strukturen godkänns kommer den att främja ytterligare investeringar i bland annat hållbar konnektivitet. En föreslagen utökning av EU:s forskningsbudget kommer att stödja övergången till mer hållbara former av konnektivitet.

EU bör stärka samarbetet med **EU-medlemsstaternas offentliga och privata finansinstitut, däribland statliga fonder**, samt sträva efter att i högre grad planera verksamheten tillsammans med dem. För att främja hållbar finansiering bör EU:s och Europas utlåningsinstitut också förbättra dialogen med tredjeländers offentliga och privata finansinstitut, i enlighet med handlingsplanen för finansiering av hållbar tillväxt³⁴. Handlingsplanen är ett diskussionsunderlag för internationella forum och syftet är att uppnå en mer hållbar förvaltning av det finansiella systemet. Kommissionen uppmanar europeiska banker, däribland offentliga banker, och andra nationella banker utanför EU att samarbeta om hållbar finansiering samt utbyta bästa praxis. Den kommer även att stödja initiativ för företagens sociala ansvar som syftar till att genomföra internationella standarder för finansiering av konnektivitetsrelaterade projekt. EU kommer att stödja det arbete som bedrivs inom G7, G20 och OECD för att anpassa de offentliga finansinstitutens utlåningspraxis till principerna om hållbar konnektivitet.

³¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet och Europeiska investeringsbanken. *En effektivare finansiell struktur för investeringar utanför Europeiska unionen*, COM(2018) 644.

³² Meddelandet *En modern budget för ett EU som skyddar, försvarar och sätter medborgarna i centrum – Flerårig budgetram 2021–2027*, COM(2018) 321. I kommissionens meddelande *En effektivare finansiell struktur för investeringar utanför Europeiska unionen*, COM(2018) 644, presenteras den föreslagna strukturen för externa investeringar.

³³ Se fotnot 30 för ovannämnda meddelande.

³⁴ Meddelandet *Handlingsplan för finansiering av hållbar tillväxt*, COM(2018) 97.

5.2. Internationella partnerskap inom finansiering

Internationella finansinstitut och multilaterala utvecklingsbanker spelar en central roll i den globala strukturen för konnektivitetsfinansiering. Europeiska investeringsbanken (EIB), som utgör EU:s bank- och investeringspartner, och Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD) har båda utökat sin långivning, vilket skapar nya samarbetsmöjligheter. IMF och Världsbanken är viktiga samarbetspartner vad gäller hållbar skuldsättning och konnektivitet. EU bör även fördjupa sitt samarbete med Asiatiska utvecklingsbanken (ADB) och Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar (AIIB) och samtidigt säkerställa att EU:s prioriteringar respekteras fullt ut vid dessa förbindelser. Stödet från multilaterala utvecklingsbanker är avgörande för att genomföra G20:s färdplan till infrastruktur som tillgångsklass (*Roadmap to Infrastructure as an Asset Class*). Projektgenomförandet skulle också underlättas om plattformar för infrastrukturförvaltning infördes i större omfattning³⁵. En förbättrad samordning av EU:s medlemskap i de multilaterala utvecklingsbankerna bör också eftersträvas.

5.3. Likvärdiga förutsättningar för företag

De viktigaste förutsättningarna för att företag ska utveckla och främja konnektivitet mellan EU och Asien är att det finns lämpliga likvärdiga förutsättningar i fråga om marknadstillträde och utländska direktinvesteringar, rättvisa villkor och transparens vid offentlig upphandling, icke-diskriminerande marknadspraxis och ett välavvägt skydd av immateriella rättigheter³⁶. Det är därför viktigt att det finns starka ramar för makroekonomisk och finanspolitisk stabilitet, en sund sektorspolitik och sunda sektorsreformer, heltäckande finanspolitiska ramar och budgetramar på årsbasis samt medellång sikt samt system för en sund offentlig finansiell förvaltning. EU kommer att fortsätta stödja initiativ som säkerställer likvärdiga förutsättningar för företag. En bredare anslutning till WTO:s **avtal om offentlig upphandling** skulle vara ett konkret steg framåt. Det vore positivt om kommissionens förslag om det internationella upphandlingsinstrumentet³⁷ kunde antas snabbt, eftersom detta skulle uppmuntra partner att delta och vara mer tillmötesgående när det gäller åtaganden för marknadstillträde. EU bör fortsätta att uppmuntra partner att använda kvalitetskriterier och livscykelkostnader i förfaranden för offentlig upphandling. Om likvärdiga förutsättningar ska kunna uppnås, måste även öppenheten kring **exportkreditsystem** förbättras. Diskriminerande förfaranden bör undanröjas. Den internationella arbetsgruppen för exportkrediter bör upprätta en ordning för att säkerställa likvärdiga förutsättningar för exportörer från olika länder.

EU avser att öka sina ansträngningar inom den **ekonomiska diplomatin**³⁸ i Asien. EU har även för avsikt att stödja matchningsplattformar för europeiska och asiatiska företag med fokus på små och medelstora företag och planerar att bilda en rådgivande näringslivsgrupp för konnektiviteten mellan Europa och Asien. EU bör fortsätta att marknadsföra sin portal för

³⁵ För förvaltningsplattformen Source, se t.ex. Sustainable Infrastructure Foundations webbplats, <https://public.sif-source.org/>.

³⁶ Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om hinder för handel och investeringar, 1 januari 2016–31 december 2016.

³⁷ Kommissionens förslag till förordning om tillträdet för varor och tjänster från tredjeländer till unionens inre marknad för offentlig upphandling och förfaranden till stöd för förhandlingar om tillträde för varor och tjänster från unionen till tredjeländers marknader för offentlig upphandling, COM(2016) 34. Förslaget behandlas nu av Europaparlamentet och rådet.

³⁸ Kommissionens diskussionsunderlag *Hur vi bemöter globaliseringen*, COM(2017) 240.

investeringsprojekt på europeisk nivå (framöver InvestEU-portalen), som synliggör investeringsmöjligheter i EU för alla berörda investerare.

Nyckelåtgärder för kapitel 5

Kommissionen (och om lämpligt den höga representanten) kommer att:

- *Underlätta investeringar i konnektiviteten mellan Europa och Asien genom att använda sig av investeringsfaciliteter och garantier samt involvera europeiska offentliga banker (EIB, EBRD och medlemsstaternas nationella banker och institutioner) och internationella finansinstitut, i enlighet med internationella standarder och principen om likvärdiga förutsättningar.*
- *Stärka EU:s investeringsamarbete med Asiatiska utvecklingsbanken och Asiatiska banken för infrastrukturinvesteringar.*
- *Upprätta en rådgivande näringslivsgrupp för konnektiviteten mellan Europa och Asien.*
- *Verka för ökad öppenhet kring offentlig upphandling i Europas och Asiens infrastruktur, bland annat genom en bredare anslutning till WTO:s avtal om offentlig upphandling och antagande av särskilda standarder för detta avtal, samt stödja upprättandet av särskilda webbplatser för offentlig upphandling.*

6. Slutsatser

Detta gemensamma meddelande innehåller underlag till en EU-strategi för förbindelserna mellan Europa och Asien. **Principerna om en hållbar, heltäckande och internationell regelbaserad konnektivitet ligger till grund för denna strategi.** Genom denna metod kommer EU att arbeta för ett förbättrat regelverk och likvärdiga förutsättningar vad gäller konnektivitet, med inspiration från den inre marknaden. EU kommer att använda sin erfarenhet för att bidra till utvecklingen av transportnät, energinät och digitala nät med gränsöverskridande konnektivitet. EU kommer att arbeta för att stärka sina partnerskap med tredjeländer, regioner och internationella organisationer. EU avser att öka samarbetet inom utbildning, forskning, innovation, kultur, idrott och turism för att på så sätt bidra till att främja mångfalden och det fria idéflödet. För att stödja dessa olika politikområden och åtgärder bör EU använda alla manövermöjligheter och verktyg i sin budgetram i syfte att mobilisera offentliga och privata investeringar i hållbar konnektivitet. För att denna strategi ska bli framgångsrik krävs även att EU och dess medlemsstater samarbetar för bättre information, varumärkesutveckling och marknadsföring av konnektivitetsprojekt och konnektivitetsprogram gentemot asiatiska partner.

Kommissionen uppmanar därför Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Regionkommittén, Europeiska investeringsbanken och berörda aktörer att diskutera och stödja de åtgärder som presenteras i detta gemensamma meddelande.