



UNIONENS HØJTSTÅENDE  
REPRÆSENTANT FOR  
UDENRIGSANLIGGENDER  
OG SIKKERHEDSPOLITIK

Bruxelles, den 19.9.2018  
JOIN(2018) 31 final

**FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET  
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG, REGIONSUDVALGET  
OG DEN EUROPÆISKE INVESTERINGSBANK**

**Styrkede forbindelser mellem Europa og Asien – byggesten til en EU-strategi**

**FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET,  
RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG,  
REGIONSUDVALGET OG DEN EUROPÆISKE INVESTERINGSBANK**

**Styrkede forbindelser mellem Europa og Asien – byggesten til en EU-strategi**

## **1. Indledning**

Forholdet mellem Den Europæiske Union og Asien er af global betydning, og båndene kan forventes at blive tættere i de kommende år. Asien tegner sig med ca. 60 % af verdens befolkning for 35 % af EU's eksport (618 mia. EUR) og for 45 % af EU's import (774 mia. EUR)<sup>1</sup>. For både Europa og Asien er voksende global indbyrdes afhængighed en mulighed for øget samarbejde, fredeligt politisk samarbejde, retfærdige og stærkere økonomiske forbindelser, en bred samfundsmæssig dialog og samarbejde om international og regional sikkerhed. Europa og Asien kan sammen være drivkraften bag en mere samarbejdsorienteret tilgang til international politik, global stabilitet og regional økonomisk velstand.

For at foretage et yderligere kvantespring i dette samarbejde og frigøre muligheder i den globale økonomi bør EU og Asien sikre en effektiv og bæredygtig konnektivitet. Konnektivitet<sup>2</sup> bidrager til økonomisk vækst og beskæftigelse, global konkurrenceevne og handel og til bevægeligheden for personer, varer og tjenesteydelser på tværs af grænserne mellem Europa og Asien.

Det anslås, at Asien vil få behov for over 1,3 bio. EUR om året til infrastrukturinvesteringer i de kommende årtier for at opretholde de nuværende vækstrater og tilpasse sig til klimaændringer<sup>3</sup>. Til sammenligning anslås behovet for investeringer i det transeuropæiske transportnet i EU til 1,5 bio. EUR i perioden 2021-2030. Der er imidlertid ikke blot tale om en investeringsudfordring. Asien omfatter forskellige regioner med lande med meget forskellige økonomiske modeller og på meget forskellige udviklingsniveauer. Der er behov for konsekvente og ensrettede regler, standarder eller fremgangsmåder for at fremme markedsadgang og fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser, kapital og personer på tværs af grænserne. Der er behov for høje miljømæssige og sociale standarder, tilstrækkelig planlægning og en cost-benefit-analyse af hele livscyklussen for at sikre bæredygtigheder af investeringer i konnektivitet på længere sigt. Det skal sikres, infrastrukturprojekter er finanspolitisk og finansielt bæredygtige, for at undgå risikoen for gældskrise.

Dette er grunden til, at Kommissionen foreslår byggestenene til en **EU-strategi for, hvordan forbindelserne mellem Europa og Asien styrkes**, med konkrete politiske forslag og initiativer, der skal forbedre forbindelserne mellem Europa og Asien, herunder gennem interoperable transport- og energinet og digitale net<sup>4</sup>. Denne meddelelse er også en del af EU's bidrag til det 12. Asien-Europa-møde (ASEM) i oktober 2018, der vil give mulighed for at fremme konnektivitet og samarbejdet med asiatiske partnere.

---

<sup>1</sup> Jf. figur 2016, findes på: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc\\_147207.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf).

<sup>2</sup> Konnektivitet er defineret i formandserklæringen fra det 13. ASEM-udenrigsministermøde, der fandt sted den 20.-21. november 2017 i Nay Pyi Taw, Myanmar.

<sup>3</sup> Den Asiatiske Udviklingsbank, "Meeting Asia's Infrastructure Needs", 2017.

<sup>4</sup> Betydningen af konnektivitet for velstanden anerkendes i Europa-Kommissionens ti prioriteter, den globale strategi for EU's udenrigs- og sikkerhedspolitik og den europæiske konsensus om udvikling.

Denne meddelelse bør læses sammen med Kommissionens forslag til den næste flerårige finansielle ramme<sup>5</sup>, hvori der fastsættes klare prioriteter, som er blevet yderligere præciseret i nylige meddelelser fra Kommissionen<sup>6</sup>, og tilvejebringes midler til at fremme og støtte private investeringer på globalt plan.

## 2. Den europæiske tilgang til bæredygtig, omfattende og regelbaseret konnektivitet

EU har været en drivkraft for intern konnektivitet gennem de seneste årtier. Med skabelsen af det **indre marked** sikrede EU fri bevægelighed for personer, varer, tjenesteydelser og kapital. EU-dækkende regler – såsom EU's statsstøtteregler og offentlige udbudsregler – sikrer en fair og gennemsigtig konkurrence, og EU-politikker sikrer ligeledes miljøbeskyttelse, sikkerhed samt sociale og individuelle rettigheder<sup>7</sup>. På samme måde fremmer EU ligeledes en cirkulær økonomi, lave drivhusgasemissioner og en klimarobust fremtid med henblik på at nå målene for bæredygtig udvikling (SDG) og de mål, der er fastsat i Parisaftalen om klimaændringer. Disse politikker har fremmet investeringer i grænseoverskridende konnektivitet baseret på et klart transeuropæisk net (TEN) med velafgrænsede prioriteter og standarder. Borgerne som brugere af konnektivitet og virksomhederne nyder godt af adgangen til en effektiv paneuropæisk infrastruktur, fri og fair konkurrence og fælles standarder. EU's indre marked har ført til øget produktivitet og konkurrenceevne og kan være en inspirationskilde globalt.

EU's konnektivitetspolitikker sigter mod at fremme effektivitet i EU's indre marked og forbedre konnektiviteten på globalt plan med særlig fokus på fordelene for borgerne og deres rettigheder. Disse mål understøttes af politikker for bæredygtig udvikling, dekarbonisering, digitalisering, investeringer, innovation og globalt lederskab.

EU's erfaringer gør det muligt for EU at fremme en tilgang til konnektivitet, som er bæredygtig, omfattende og regelbaseret:

- **Bæredygtig konnektivitet.** For at fremme produktivitet og skabe vækst og beskæftigelse skal investeringer i konnektivitet sikre et effektivt marked og være finanspolitisk holdbare. For at imødegå udfordringerne forbundet med klimaændringer og miljøforringelse skal den fremme dekarbonisering af økonomien og opfylde høje standarder baseret på miljøkonsekvensvurderinger. For at fremme sociale fremskridt skal den opfylde høje standarder for gennemsigtighed og god forvaltning og inddrage de mennesker, der er berørt af projekterne, på baggrund af relevante offentlige høringer. Konnektivitetspolitikker bør reducere negative eksterne virkninger såsom miljømæssige virkninger, overbelastning, støj, forurening og ulykker. Kort sagt skal konnektivitet være økonomisk, finanspolitisk, miljømæssigt og socialt bæredygtig på lang sigt.

---

<sup>5</sup> Meddelelse "Et moderne budget for en Union, der beskytter, styrker og forsvare – Den flerårige finansielle ramme for 2021-2027", COM(2018) 321.

<sup>6</sup> Meddelelse "En ny alliance mellem Afrika og Europa med fokus på bæredygtige investeringer og jobs: vi bringer vores partnerskab vedrørende investeringer og jobs op på det næste niveau", COM(2018) 643, og meddelelse "Mod en mere effektiv finansiel arkitektur for investeringer uden for EU", COM(2018) 644.

<sup>7</sup> Forpligtelsen til at foretage miljøkonsekvensvurderinger af infrastrukturprojekter blev indført i EU-lovgivningen i 1985. Forsigtighedsprincippet, princippet om forebyggende indsats, princippet om indgreb over for miljøskader fortrinsvis ved kilden og princippet om, at forureneren betaler, bør finde anvendelse. Jf. artikel 174, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

- **Omfattende konnektivitet.** Konnektivitet handler om net og den strøm af mennesker, varer, tjenesteydelser og kapital, der passerer gennem dem, dvs. om transportforbindelser over land eller ad luft- eller søvejen. Det handler om digitale net, lige fra fastnet til mobilnet, fra internetbackbone til den sidste kilometer (last mile), fra kabler til satellitter. Det handler ligeledes om energinet og -strømme, lige fra gas-, herunder flydende naturgas, til elnet, fra vedvarende energi til energieffektivitet. Synergier mellem de tre sektorer, der undertiden fører til innovative og nye former for konnektivitet, bør optimeres. Konnektivitet er en afgørende menneskelig dimension, og borgernes interesser og rettigheder bør være kernen i enhver politik.
- **International regelbaseret konnektivitet.** Love og regler er en forudsætning for, at personer, varer, tjenesteydelser og kapital kan bevæge sig effektivt, rimeligt og gnidningsløst. Internationalt aftalte fremgangsmåder, regler, konventioner og tekniske standarder understøttet af internationale organisationer og institutioner gør det muligt at sikre interoperabilitet mellem net og handel på tværs af grænserne. I det indre marked garanterer EU ikkeforskelsbehandling og lige konkurrencevilkår for virksomhederne og fremmer et åbent og gennemsigtigt investeringsmiljø, samtidig med at EU's kritiske aktiver beskyttes<sup>8</sup>. EU bør fortsat fremme åbne og gennemsigtige udbudsprocedurer med lige konkurrencevilkår for virksomhederne.

På dette grundlag vil EU samarbejde med sine naboer og asiatiske partnere inden for tre indsatsområder:

- For det første ved at bidrage til effektive forbindelser og net mellem Europa og Asien gennem prioriterede transportkorridorer og samarbejde om digitale forbindelser og elnet til gavn for borgerne og de enkelte økonomier.
- For det andet ved at etablere partnerskaber for konnektivitet baseret på fælles regler og standarder, der muliggør en bedre forvaltning af strømme af varer, personer, kapital og tjenesteydelser.
- For det tredje ved at bidrage til at afhjælpe de betydelige investeringsmangler gennem bedre mobilisering af ressourcer, øget udnyttelse af EU's finansielle ressourcer og styrkede internationale partnerskaber.

### 3. Etablering af effektive forbindelser mellem Europa og Asien

For at styrke effektiviteten af eksisterende og fremtidige forbindelser yderligere bør EU sammen med sine partnere have fokus på transport- og energinet og digitale forbindelser mellem Europa og Asien under hensyntagen til den hurtige teknologiske udvikling, som har en stærk indvirkning på konnektivitet. Ud over fokus på de fysiske forbindelser mellem Europa og Asien bør EU sammen med sine partnere også fremme konnektivitet og mobilitet blandt studerende, akademikere og forskere.

#### 3.1. Transport

Både de asiatiske partnere og EU har en interesse i at udvikle effektive, økonomisk levedygtige og miljømæssigt bæredygtige handelsruter og -korridorer mellem Europa og Asien. Målt i værdi foregår 70 % af samhandelen i dag ad søvejen og mere end 25 % ad

---

<sup>8</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Den Europæiske Union, COM(2017) 487.

luftvejen, hvorimod samhandelen ad jernbane fortsat er relativt beskeden. Vækstpotentialet i alle sektorer er betydeligt.

EU bør forbedre transportkonnektiviteten sammen med sine naboer og asiatiske partnere. EU bør arbejde hen imod at **forbinde det veludviklede transeuropæiske transportnet (TEN-T) med netværk i Asien**. TEN-T er baseret på klare prioriteter og standarder til fremme af grænseoverskridende og interoperabel, multimodal transport, dvs. en kombination af jernbanetransport, søtransport og transport ad indre vandveje. For at nå dette mål kan EU yde teknisk bistand efter behov for at hjælpe sine partnere med at planlægge deres transportsystemer og sikre deres sammenkobling og bidrage til finansieringen af infrastrukturer efter behov (se del 4). Nye metoder til at vurdere niveauerne af konnektivitet, f.eks. ved brug af konnektivitetsindekser, vil bidrage til at identificere mangler og muligheder. EU bør også bidrage til at gøre transportkonnektiviteten med Asien mere sikker.

### Konnektivitet og sikkerhed

Verden er i stigende grad afhængig af avancerede datanet og -overførsler, energiforbindelser, perfekt timede værdikæder og personers mobilitet. I forbindelse med forvaltningen af disse strømme skal der findes den rette balance mellem at lette dem og garantere deres sikkerhed. I en tid med hybride trusler og terrorisme er sikre datastrømme ("flow security") et vigtigt aspekt. Adgang til handelsruter afhænger fortsat af de politiske og sikkerhedsmæssige forhold, og der er en række udfordringer, som skal tackles, såsom grænseoverskridende organiseret kriminalitet og alle former for ulovlig menneskesmugling og menneskehandel, cybersikkerhed og angreb på transport- og energisikkerheden. Disse udfordringer kan ikke udelukkende tackles gennem landenes og enhedernes interne eller eksterne politikker. EU bør samarbejde med partnerlande om at gøre transportkonnektiviteten med Asien mere sikker, navnlig inden for cybersikkerhed.

#### • Lufttransport

EU's **luftfartsaftaler** med tredjelande skaber nye økonomiske muligheder gennem åbning af markeder og fremme af investeringsmuligheder. For at muliggøre vækst inden for lufttransport til gavn for borgere og virksomheder fra EU og fra partnerlande forhandler EU i øjeblikket luftfartsaftaler med en række lande i EU's naboskabsområde og Asien<sup>9</sup>. EU har i denne forbindelse også fokus på luftfartens miljø- og klimapåvirkninger, især på emissioner fra luftfart. EU vil fortsat støtte den nødvendige **dekarbonisering** af lufttransport **på længere sigt** i Europa og Asien og på internationalt plan, herunder gennem effektiv gennemførelse af internationale aftaler<sup>10</sup> og gennem målrettede kapacitetsopbygningsaktiviteter i partnerlande.

#### • Søtransport

EU støtter ren og bæredygtig skibsfart gennem udvikling af politiske foranstaltninger på EU-plan og deltager i miljøindsatsen, herunder i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Som led sin strategi for dekarbonisering af transport vil Kommissionen yderligere fremme anvendelsen af **alternative brændstoffer** i havne i Europa og Asien. Ved fortsat at samarbejde med tredjelande i Asien gennem **relevante søtransportaftaler** vil EU bidrage til at regulere og lette skibsfarten. For at fremskynde toldformaliteterne bør EU fremme sine initiativer vedrørende digitalisering og forenkling af administrative formaliteter i asiatiske

<sup>9</sup> Forhandlingerne er afsluttet med Armenien og pågår stadig med ASEAN, Aserbajdsjan, Tyrkiet og Qatar. Kommissionen har parferet en aftale om et fælles luftfartsområde med Ukraine, en bilateral luftfartssikkerhedsaftale med Kina og forhandler i øjeblikket en aftale med Japan.

<sup>10</sup> ICAO-aftaler.

havne<sup>11</sup>. EU bør også tilskynde til en bredere tiltrædelse af Rotterdamreglerne, der vil gøre det lettere at anvende elektroniske dokumenter på søfartsområdet<sup>12</sup>. For styrke søfartssikkerheden bør EU foreslå yderligere foranstaltninger og fortsat støtte internationale bestræbelser, bl.a. gennem IMO. EU bør fortsat styrke Sortehavsområdet's betydning som brobygger.

- **Landtransport**

Inden for **jernbanetransport** bør EU sammen med sine partnere arbejde hen imod at øge jernbaneforbindelsernes konkurrenceevne ved at nedbringe transittiderne og forbedre belastningsfaktorerne. EU har udvidet det transeuropæiske transportnet (TEN-T) til lande på Vestbalkan og nåede for nylig til enighed om at udvide TEN-T med seks østlige partnerskabslande (Armenien, Aserbajdsjan, Georgien, Hviderusland, Moldova og Ukraine). Både de **nord-sydgående** jernbaneforbindelser<sup>13</sup> og de **øst-vestgående** jernbaneforbindelser<sup>14</sup> kan komme til at spille en vigtig rolle i fremtiden. Jernbaneforbindelsen mellem EU og Kina har navnlig været i kraftig vækst. Udfordringerne forbundet med denne jernbaneforbindelses langsigtede økonomiske levedygtighed og konkurrenceneutralitet skal håndteres. EU støtter initiativet om en harmoniseret jernbanelovgivning fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), som arbejder på at harmonisere den retlige ordning for befordring af gods med jernbane på tværs af det eurasiske kontinent. EU vil arbejde sammen med relevante jernbanetransportorganisationer om at udvide anvendelsen af EU-rammerne for tekniske specifikationer og sikkerhedsstyring<sup>15</sup>. For så vidt angår konnektivitet mellem Europa og Asien, giver **vejtransport** normalt god mening over mellemlange afstande (f.eks. til Centralasien) og som et sekundært transportnet kombineret med andre transportformer. Det er det desuden afgørende at sikre rimelige arbejdsvilkår for arbejdstagere og fair konkurrence mellem virksomheder i vejtransportsektoren. I sin dialog med asiatiske lande bør EU fokusere på at fremme **trafiksikkerheden** gennem udveksling af bedste praksis og de bedste egnede løsninger til at nedbringe antallet af trafikdræbte og kvæstede. EU vil ligeledes bidrage til at fremme udvekslingen af **toldoplysninger** og styrke transitsamarbejdet, både bilateralt og gennem i Verdenstoldorganisationen (WCO).

### 3.2. Digital konnektivitet

**Netforbindelser med meget høj kapacitet** er helt afgørende for den digitale økonomi. Backboneforbindelser med Asien og andre tredjelande vil bidrage til et fuldmasket net, sikre den nødvendige båndbredde og opfyldelsen af andre kvalitetskriterier for denne stadig mere kritiske infrastruktur. Universel og økonomisk overkommelig adgang til internettet har vist sig at være en **drivkraft for socioøkonomisk udvikling**.

I sine forbindelser med asiatiske lande bør EU fremme et fredeligt, sikkert og åbent IKT-miljø og samtidig tackle trusler mod cybersikkerheden og beskytte menneskerettigheder og frihedsrettigheder på internettet, herunder beskyttelsen af personoplysninger. Der er behov for en sammenhængende reguleringstilgang for at støtte private og offentlige investeringer i

---

<sup>11</sup> Meddelelse "EU's søtransportpolitik frem til 2018 – strategiske mål og anbefalinger", KOM(2009) 8.

<sup>12</sup> FN's konvention om aftaler for international transport af gods helt eller delvis til søs (2008).

<sup>13</sup> De nord-sydgående jernbaneforbindelser forbinder Middelhavet, Sortehavet og Den Persiske Golf med Nordsøen, Østersøen og Det Arktiske Hav.

<sup>14</sup> De øst-vestgående jernbaneforbindelser forbinder EU med Kina og Centralasien.

<sup>15</sup> Den Mellemlandske Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) og Organisationen for Samarbejde mellem Jernbaner.

"digital" infrastruktur<sup>16</sup> og politikker og incitamenter til at slå bro over den digitale kløft, især i fjerntliggende regioner eller indlandsstater. EU vil med henblik herpå i relevant omfang videreføre sin **Digital4Development-strategi**<sup>17</sup> i Asien til fremme af digitale teknologier og tjenester for at fremme den socioøkonomiske udvikling.

### 3.3. Energikonnectivitet

Liberaliseringen af EU's energimarked kombineret med EU's 2020-mål for vedvarende energi og energieffektivitet og strategien for energiunionen har affødt en markedsorienteret omstilling til ren energi. Det har resulteret i et mere kulstoffattigt og sammenkoblet elnet, hvilket er helt afgørende for konkurrencen og en vigtig katalysator for integration af forskellige former for vedvarende energi. EU bør på baggrund af sine erfaringer fremme regionale **platforme for energikonnectivitet** med fokus på markedsprincipper, tilskynde til modernisering af energisystemet og indførelse af rene (decentraliserede) løsninger og energieffektivitet, og **støtte energikonnectivitet mellem og med partnere i Asien.**

### 3.4. Konnectivitet mellem mennesker

Konnectivitet og mobilitet blandt studerende, akademikere og forskere **er afgørende for den gensidige forståelse og økonomisk vækst.** Siden 2014 har forskellige programmer finansieret over 18 000 studerendes, forskeres og medarbejderes mobilitet. EU bør yderligere styrke udvekslingen af studerende og akademikere med asiatiske lande gennem Erasmusprogrammet, Marie Skłodowska Curie-aktioner, gensidig anerkendelse af eksamensbeviser og regional udveksling af forskere og innovatorer. EU bør tilskynde til samarbejde mellem byer, herunder samarbejde mellem EU's kulturhovedstæder og deres modparter i Asien, og øge kunstneres mobilitet og samarbejdet på sportsområdet.

#### Nøgleaktioner for kapitel 3

*Kommissionen vil:*

- *Udvikle en metode til at vurdere niveauerne af bæredygtig konnectivitet i Europa og Asien og dens økonomiske virkninger i EU og dets regioner.*
- *Fremme udveksling af oplysninger til toldmyndighederne og digitale transportkorridorer og vurdere risici.*
- *Føre forhandlinger om en lufttransportaftale med Sammenslutningen af Sydøstasiatiske Nationer (ASEAN), Aserbajdsjan, Tyrkiet og Qatar og indgå bilaterale aftaler om luftfartssikkerhed med Folkerepublikken Kina (Kina) og Japan.*
- *Fremme aftaler om dekarbonisering af transporten i internationale fora, navnlig i luftfarts- og skibsfartssektorerne.*
- *Fremme digitaliseringen og den administrative forenkling af søtransport i Asien og Sortehavslandene samt tiltrædelsen af Rotterdamreglerne.*
- *Undersøge muligheden for at udvide mandatet for koordinatorerne af EU-TEN-T-*

<sup>16</sup> Jf. meddelelse "Et moderne budget for en Union, der beskytter, styrker og forsvare", COM(2018) 321), hvori Kommissionen har foreslået at fremme digital konnectivitet med Asien og andre lande gennem Connecting Europe-faciliteten for perioden 2021-27.

<sup>17</sup> Jf. arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "Digital4Development: mainstreaming digital technologies and services into EU Development Policy", SWD(2017) 157.

*korridorerne til udvidelses- og partnerskabsregionen som led i den planlagte revision af TEN-T-forordningen, som skal afsluttes senest i 2023.*

- *Arbejde med standarder for etisk anvendelse af fremadrettede teknologier såsom kunstig intelligens og fremme fuld overholdelse af ansvarlig statslig adfærd på internettet.*
- *Yderligere fremme Erasmusprogrammet og Marie Skłodowska Curie-aktionerne i Asien og tilknyttede gensidighedsordninger med henblik på at øge mulighederne for udveksling og mobilitet.*

#### **4. Opbygning af internationale partnerskaber for bæredygtig konnektivitet**

Der er en **række forskellige aktører** og dynamikker, som fastsætter parametrene for samarbejdet om bæredygtig konnektivitet<sup>18</sup>. EU bør styrke de eksisterende og bygge videre på nye bilaterale, regionale og internationale partnerskaber, som er bæredygtige, åbne, inklusive og regelbaserede, med henblik på at fremme konnektivitet på en effektiv måde.

##### **4.1. Bilateralt samarbejde**

EU er en vigtig **udviklings- og investeringssamarbejdspartner** i Asien. I udviklingsdialoger er der også fokus på investeringer og bæredygtig konnektivitet, og der bør ligeledes være fokus på potentielt samarbejde med tredjelande. I denne sammenhæng kan EU og dets asiatiske partnere arbejde bedre sammen om at forbedre de lovgivningsmæssige rammer, forvaltningen af offentlige finanser og mobiliseringen af nationale ressourcer. EU vil også tilbyde sin støtte, herunder gennem teknisk bistand, for at styrke kapaciteten til at planlægge, udvikle og gennemføre bæredygtige projekter, politikker og reguleringsordninger til fremme af konnektivitet på grundlag af internationale standarder og bedste praksis.

Det bilaterale samarbejde med de enkelte lande bør tilpasses til deres specifikke situation. EU bør f.eks. styrke det eksisterende samarbejde med Kina om den pågældende infrastruktur og udvikle samarbejdsinitiativer, fremme gennemførelsen af principperne om markedsadgang og lige konkurrencevilkår samt basere konnektivitetsinitiativer på internationale standarder. For så vidt angår Japan, bør EU samordne sine bestræbelser på at fremme internationale standarder og regionalt samarbejde i Asien i et tæt samarbejde, navnlig ved at puste nyt liv i transportdialogen mellem EU og Japan. I Sydøstasien bør EU fortsætte den transportdialog med Singapore, der blev indledt i 2011.

EU bør samtidig udvide dialogen om bæredygtig konnektivitet med andre partnere, herunder Afghanistan, Indien, Indonesien, Iran, Pakistan, Rusland, Republikken Korea, Tyrkiet og landene i Centralasien samt Australien og USA.

#### **Bæredygtig konnektivitet og EU's udvidelses- og naboskabspolitikker**

Konnektivitet er et vigtigt aspekt i EU's udvidelses- og naboskabspolitikker. Da de lande, der er omfattet af disse politikker, tilnærmer deres strategier til eller harmoniserer dem med

<sup>18</sup> Jf. det fælles arbejdsdokument fra tjenestegrene (SWD(2017) 436) "Euro-Asian Connectivity Mapping Exercise – Main Findings" vedrørende de forskellige konnektivitetsinitiativer, der er blevet iværksat af EU's partnere.



EU's strategier, er bæredygtig konnektivitet gradvis ved at blive indført i deres lovgivning.

I forbindelse med EU's nye politik for Vestbalkan<sup>19</sup> har Kommissionen for nylig iværksat en række flagskibsinitiativer vedrørende øget konnektivitet og en digital dagsorden for regionen. Desuden gives der i Sofiaerklæringen fra topmødet mellem EU og det vestlige Balkan i maj 2018 tilsagn om væsentligt at forbedre alle dimensioner af konnektivitet, dvs. transport- og energidimensionen og den digitale og menneskelige dimension<sup>20</sup>. En handlingsplan for transportinvesteringer i landene i det østlige partnerskab er under udarbejdelse ud over det nylige tilsagn om at intensivere samarbejdet inden for digital økonomi.

Kommissionen vil i denne forbindelse sikre, at der i højere grad tages hensyn til bæredygtig konnektivitet i EU's udvidelses- og naboskabspolitikker, og fremme yderligere teknisk og lovgivningsmæssig konvergens på dette område. Kommissionen vil ligeledes bistå yderligere med gennemførelsen af lovgivningen om offentlige udbud og fremme gennemsigtighed og bedste praksis.

## 4.2. Regionalt samarbejde

EU har erfaringer med etablering af regionale samarbejdsstrukturer såsom strukturerne omkring Østersøområdet. I samarbejdet med partnerlande, internationale organisationer og finansielle institutioner bør EU overveje at udvikle **tilgange til det regionale samarbejde om konnektivitet** i Asien og udarbejde en analyse af konnektivitetsrelaterede aktiviteter i specifikke regioner, konnektivitetsskløfter og samarbejdsmuligheder for at støtte konnektiviteten mellem EU og Asien.

Asien har flere internationale organisationer og mekanismer med konnektivitetsrelaterede mandater<sup>21</sup>. EU's samarbejde med disse organisationer afhænger af deres aktiviteter og virkeområde. ASEM er en vigtig platform for samarbejde med centrale partnere i Asien. EU bør fortsat styrke sit samarbejde med ASEAN, der er en central aktør inden for konnektivitet i Sydøstasien, gennem støtte til den overordnede plan for ASEAN-konnektivitet 2025 ("Master Plan on ASEAN Connectivity 2025") og til ASEAN's arbejde med konvergens af standarder, herunder via den igangværende transportdialog<sup>22</sup>. Endelig bør EU ligeledes fremme regionalt samarbejde om bæredygtig konnektivitet som et centralt aspekt i EU-strategien for Centralasien.

---

<sup>19</sup> Meddelelse "Et troværdigt udvidelsesperspektiv for landene på Vestbalkan og et øget engagement heri fra Den Europæiske Unions side", COM(2018) 65.

<sup>20</sup> Sofiaerklæringen (maj 2018). Findes her: [http://www.consilium.europa.eu/media/34780/sofia-declaration\\_da.pdf](http://www.consilium.europa.eu/media/34780/sofia-declaration_da.pdf).

<sup>21</sup> Herunder ASEM, ASEAN, initiativet for tværsektorielt teknisk og økonomisk samarbejde for landene ved Den Bengalske Havbugt, det regionale økonomiske samarbejde for Centralasien, Den Sydasiatiske Sammenslutning for Regionalt Samarbejde, det subregionale økonomiske samarbejde for Sydøstasien og Shanghaisamarbejdsorganisationen.

<sup>22</sup> Når det er relevant, kan EU samarbejde på teknisk plan med Den Eurasiske Økonomiske Union og dens medlemsstater med det formål at opnå større konvergens af deres tekniske forskrifter og standarder med internationale forskrifter og standarder.

### 4.3. Internationalt samarbejde

Internationalt samarbejde spiller en central rolle i fastlæggelsen af de retlige rammer og den konkrete udmøntning af konnektivitet. Det spiller en vigtig rolle med hensyn til at styrke bæredygtigheden af disse rammer, som det fremgår af EU's nylige initiativ om havforvaltning.

#### Havforvaltning

EU går ind for retten til fri sejlads og en bæredygtig forvaltning af havene. I en fælles meddelelse fra november 2016<sup>23</sup> foreslås 50 aktioner, der skal sikre, at verdenshavene forvaltes sikkert, rent og bæredygtigt, og udvikling af "havpartnerskaber" med centrale aktører. EU har i samarbejde med Verdensbanken udarbejdet en "udviklingsramme for den blå økonomi", som vil gøre det lettere for kyststater, -regioner og -samfund at omstille sig til blå økonomier gennem etablering af en mekanisme for blandet finansiering for offentlig-private partnerskabsinvesteringer over 30 år.

Internationale organisationer<sup>24</sup> udarbejder **internationale aftaler og standarder**, der skal håndhæves og anerkendes for at bekæmpe klimaændringer og miljøforringelse, fremme markedsadgang og fri og fair handel og sikre **interoperabilitet mellem net**<sup>25</sup>. Fælles internationale standarder sikrer teknisk harmonisering og fremmer interoperabiliteten mellem de forskellige net. Internationale og europæiske standardiseringsorganisationer<sup>26</sup> er vigtige partnere for EU, der sikrer teknisk harmonisering i Europa og Asien baseret på en konsensusbaseret udarbejdelse af industristyrede standarder. Kommissionen vil i samarbejde med disse organisationer og relevante sektorer undersøge behovet for konnektivitetsrelaterede standarder. Kommissionen vil øge sin tekniske bistand og samarbejde tættere med relevante internationale organisationer og udenlandske partnere for at sikre, at centrale tredjelande forpligter sig på disse standarder, og at de anvendes mere bredt. EU bør generelt styrke sit samarbejde med internationale organisationer og sin eksterne repræsentation, deltagelse og koordinering.

#### Nøgleaktioner for kapitel 4

*Kommissionen vil:*

- *Intensivere samarbejdet med relevante tredjelande, herunder i konnektivitetsplatformen mellem EU og Kina, for at fremme den digitale økonomi, effektiv transportkonnektivitet og intelligent, bæredygtig og sikker mobilitet baseret på udvidelsen af TEN-T-nettet og fremme lige vilkår for investeringer.*
- *Støtte bæredygtig konnektivitet i politik- og udviklingsdialoger med tredjelande.*
- *Uddybe samarbejdet med relevante regionale organisationer i Asien og anvende*

<sup>23</sup> Fælles meddelelse om international havforvaltning – "International ocean governance", JOIN(2016) 49.

<sup>24</sup> Herunder Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling, UNECE og Landtransportkomitéen, inden for jernbanetransport OTIF, OSJD, og på energiområdet Det Internationale Energiagentur og Det Internationale Agentur for Vedvarende Energi. Andre vigtige organisationer med et globalt mandat er IMO, ICAO, ITU samt ILO for sociale rettigheder.

<sup>25</sup> Herunder, men ikke begrænset til, UNECE's konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet og UNECE's Espookonvention om vurdering af virkningerne på miljøet og protokollen om strategisk miljøvurdering.

<sup>26</sup> Den Internationale Elektrotekniske Kommission, Den Internationale Standardiseringsorganisation og Den Internationale Telekommunikationsunion, Den Europæiske Standardiseringsorganisation, Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering og Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation.

*nye tilgange til regionalt samarbejde om konnektivitet i Asien.*

- *Samarbejde med europæiske og internationale standardiseringsorganisationer og deres nationale medlemmer for at sikre en effektiv og fælles udvikling af de nødvendige tekniske standarder, herunder gennem målrettet teknisk bistand og teknisk samarbejde.*
- *Samarbejde med De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) om at harmonisere den retlige ordning for befordring af gods med jernbane på tværs af det eurasiske kontinent og med Den Mellemsstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) og Organisationen for Samarbejde mellem Jernbaner (OSJD) om at udvide anvendelsen af EU-rammerne for tekniske specifikationer og sikkerhedsstyring.*

## **5. Flere og bedre investeringer i bæredygtig konnektivitet**

Behovene for investeringer i konnektivitet dækkes ikke på globalt plan. Det fremgår af en undersøgelse fra Verdensbanken, at de fattigste lande forholdsmæssigt set har de største behov (12,5 % af BNP i gennemsnit) og de største udækkede behov (7,5 % af BNP) inden for infrastrukturomkostninger. En samlet tilgang til finansiering er nødvendig for at afhjælpe denne betydelige investeringsmangel. Dette handler i første omgang om bedre national ressourcemobilisering, prisfastsættelsesmodeller for benyttelse af infrastruktur og reguleringsmæssige rammer. Det gør sig ligeledes gældende for Asien, hvor der er store regionale forskelle<sup>27</sup>.

### **5.1. Ny og innovativ EU-finansiering af konnektivitet**

Formålet med denne meddelelse er ikke at etablere en investeringsplan, selv om EU's eksisterende og fremtidige finansielle instrumenter i et vist omfang kan anvendes til at støtte private investeringer i konnektivitetsrelaterede projekter.

EU har allerede med stor succes ydet økonomisk støtte til konnektivitet<sup>28</sup>. Geografiske investeringsfaciliteter såsom naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF), investeringsfaciliteten for Centralasien (IFCA) og den asiatiske investeringsfacilitet (AIF) har ydet tilskud og teknisk bistand til infrastruktur og konnektivitet. Den asiatiske investeringsfacilitet og investeringsfaciliteten for Centralasien har alene mobiliseret over 4,2 mia. EUR til investeringer mellem 2010 og medio 2018 gennem en kombination af tilskud og lån<sup>29</sup>. I investeringsplanen for Europa er der også konkrete muligheder for fælles investeringer i Europa.

I den næste flerårige finansielle ramme (2021-2027) har Kommissionen foreslået en række nyskabende foranstaltninger, der kan fremme offentlige og private investeringer i konnektivitet. Kommissionens forslag omfatter navnlig en investeringsramme for

<sup>27</sup> Inderst, George (2018), "Infrastructure Investment, Private Finance and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective", Asian Development Bank Institute.

<sup>28</sup> Mellem 2014 og medio 2018 har investeringsfaciliteten for Vestbalkan mobiliseret ca. 2,4 mia. EUR til investeringer i konnektivitet, og naboskabsinvesteringsfaciliteten har mobiliseret ca. 2,9 mia. EUR til investeringer i konnektivitet i østlige partnerskabslande.

<sup>29</sup> EIB bidrager f.eks. med 70 mio. EUR til projektet "Central Asia South Asia Electricity Transmission and Trade Project" (CASA-1000), som muliggør eltransmission mellem Kirgisistan og Tadsjikistan og Afghanistan og Pakistan.

foranstaltninger udadtil, der bygger på den nuværende Europæiske Fond for Bæredygtig Udvikling<sup>30</sup> (som indgår i EU's eksterne investeringsplan og dækker Afrika og naboskabsområdet), og som skal sikre finansiering for at katalysere yderligere offentlig og privat kapital. Det primære fokus vil være på Afrika og EU's naboskabsområde, men en del af ressourcerne vil også blive afsat til andre geografiske områder.

Kommissionen støtter desuden alle bestræbelser på at gøre de institutionelle og operationelle rammer for EU's eksterne investeringer endnu mere effektive og operationelle for at imødekomme EU's vigtigste investeringsudfordringer. I en nylig meddelelse fra Kommissionen<sup>31</sup> fremhæves behovet for internationalt samarbejde for at sikre, at der er adgang til en kombination af finansieringskilder, navnlig ved at tiltrække flere private investeringer, og det understreges, at de eksisterende instrumenter skal udnyttes bedst muligt, i første omgang i Den Europæiske Fond for Bæredygtig Udvikling. I meddelelsen opfordres de centrale finansielle institutioner og udviklingsinstitutioner, der er involveret i udviklingsfinansiering, til at styrke deres samarbejde.

#### **Innovativ finansiering af internationalt samarbejde i den næste flerårige finansielle ramme (2021-2027)**

I maj 2018 fremlagde Kommissionen sit forslag<sup>32</sup> til EU's næste flerårige finansielle ramme, som omfatter foranstaltninger til fremme af investeringer, herunder i bæredygtig konnektivitet. Kommissionen foreslår en ny ekstern investeringsarkitektur med udvidet global dækning, herunder i Asien<sup>33</sup>. Som det forrige program vil det fremme offentlig og privat finansiering gennem en styrket EU-garanti, som kan suppleres med tilskud og lån. Hvis der opnås enighed, vil den nye arkitektur fremme yderligere investeringer, herunder i bæredygtig konnektivitet. En foreslået udvidelse af EU's forskningsbudget vil lette overgangen til mere bæredygtige former for konnektivitet.

EU bør styrke samarbejdet med **EU-medlemsstaternes offentlige og private finansielle institutioner, herunder statsejede investeringsfonde**, og arbejde hen imod en tættere samordning af aktiviteterne med dem. For at fremme bæredygtig finansiering bør EU og de europæiske långivende institutioner ligeledes forbedre dialogen med de offentlige og private finansielle institutioner i tredjelande i overensstemmelse med handlingsplanen for finansiering af bæredygtig vækst<sup>34</sup>. Handlingsplanen er et oplæg til drøftelser i internationale fora, der skal sikre en mere bæredygtig forvaltning af det finansielle system. Kommissionen tilskynder til samarbejde om bæredygtig finansiering og udveksling af bedste praksis mellem europæiske banker, herunder offentlige banker, og andre banker i tredjelande. Den vil ligeledes støtte initiativer vedrørende virksomhedernes sociale ansvar for at gennemføre internationale standarder for finansiering af konnektivitetsrelaterede projekter. EU vil støtte processerne i G7, G20 og OECD for at tilpasse offentlige finansielle institutioners udlånspraksis til principperne om bæredygtig konnektivitet.

<sup>30</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/1601 af 26. september 2017 om oprettelse af Den Europæiske Fond for Bæredygtig Udvikling (EFSD), en EFSD-garanti og en EFSD-garantifond.

<sup>31</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet og Den Europæiske Investeringsbank "Mod en mere effektiv finansiel arkitektur for investeringer uden for EU", COM(2018) 644.

<sup>32</sup> Meddelelse "Et moderne budget for en Union, der beskytter, styrker og forsvare – Den flerårige finansielle ramme for 2021-2027", COM(2018) 321. I Kommissionens meddelelse "Mod en mere effektiv finansiel arkitektur for investeringer uden for EU", COM(2018) 644, redegøres for den foreslåede eksterne investeringsarkitektur.

<sup>33</sup> Jf. meddelelsen nævnt ovenfor i fodnote 30.

<sup>34</sup> Meddelelse "Handlingsplan for finansiering af bæredygtig vækst", COM(2018) 97.

## 5.2. Internationale finansieringspartnerskaber

**Internationale finansielle institutioner (IFI'er) og multilaterale udviklingsbanker** er et centralt element i den globale arkitektur for finansiering af konnektivitet. Den Europæiske Investeringsbank (EIB) som EU-bank og -investeringspartner og Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling (EBRD) har begge øget deres udlån, hvilket skaber nye samarbejds muligheder. IMF og Verdensbanken er vigtige samarbejdspartnere inden for gældsberedygtighed og konnektivitet. EU bør også uddybe sit samarbejde med Den Asiatiske Udviklingsbank (ADB) og Den Asiatiske Infrastrukturinvesteringsbank (AIIB) og samtidig sikre, at EU's prioriteter respekteres fuldt ud i dette samarbejde. Støtten fra multilaterale udviklingsbanker er afgørende for gennemførelsen af G20's køreplan for infrastruktur som en aktivklasse, og en bredere anvendelse af infrastrukturforvaltningsplatforme vil bidrage til at forbedre projektgennemførelsen<sup>35</sup>. EU-medlemskabet af de multilaterale udviklingsbanker bør ligeledes koordineres bedre.

## 5.3. Lige konkurrencevilkår for virksomheder

De vigtigste forudsætninger for, at virksomheder kan udvikle og fremme konnektivitet mellem EU og Asien, er lige vilkår for markedsadgang og udenlandske direkte investeringer, retfærdighed og gennemsigtighed i offentlige udbud, ikkediskriminerende markedspraksis og afbalanceret beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder<sup>36</sup>. Stærke rammer for makroøkonomisk og finanspolitisk stabilitet, sunde sektorpolitikker og -reformer, samlede rammer for årlige og mellemfristede finanspolitiske og budgetmæssige rammer og systemer, der sikrer en forsvarlig forvaltning af offentlige finanser, er derfor af afgørende betydning. EU vil fortsat støtte initiativer, der sikrer lige konkurrencevilkår for virksomheder. En øget tiltrædelse af **WTO-aftalen om offentlige udbud (GPA)** vil være et konkret skridt fremad. En hurtig vedtagelse af Kommissionens forslag om et internationalt instrument for offentlige udbud<sup>37</sup> vil tilskynde partnerne til at samarbejde og i højere grad opfylde tilsagn om markedsadgang. EU bør fortsat tilskynde partnerne til at anvende kvalitative kriterier og livscyklusomkostninger i offentlige udbudsprocedurer. En forudsætning for lige konkurrencevilkår er ligeledes større gennemsigtighed i **eksportkreditsystemer**. Diskriminerende praksis bør stoppes. Den internationale arbejdsgruppe om eksportkreditter bør indføre disciplin for at sikre lige konkurrencevilkår mellem eksportører i forskellige lande.

EU agter at intensivere sin deltagelse i det **økonomiske diplomati**<sup>38</sup> i Asien. EU vil støtte platforme til matchning af europæiske og asiatiske virksomheder med fokus på SMV'er og har til hensigt at nedsætte en gruppe, der skal rådgive virksomheder om konnektivitet mellem Europa og Asien (Business Advisory Group for Euro-Asian Connectivity). EU bør fortsat fremme Den Europæiske Portal for Investeringsprojekter (fremover InvestEU portal), som

---

<sup>35</sup> Jf. f.eks. for forvaltningsplatformen SOURCE webstedet for Sustainable Infrastructure Foundation: <https://public.sif-source.org/>.

<sup>36</sup> Rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om handels- og investeringshindringer (fra 1. januar til 31. december 2016).

<sup>37</sup> Kommissionens forslag til forordning om adgangen for tredjelandes varer og tjenesteydelser til Unionens indre marked for offentlige udbud og procedurer for støtte til forhandlingerne om adgang for Unionens varer og tjenesteydelser til tredjelandes markeder for offentlige udbud, COM(2016) 34. Forslaget drøftes på nuværende tidspunkt i Europa-Parlamentet og Rådet.

<sup>38</sup> Kommissionens oplæg om styring af globaliseringen, COM(2017) 240.

gør det muligt at synliggøre investeringsmuligheder i EU over for alle interesserede investorer.

### Nøgleaktioner for kapitel 5

*Kommissionen (og i påkommende tilfælde den højtstående repræsentant) vil:*

- *Fremme investeringer i konnektivitet mellem Europa og Asien gennem investeringsfaciliteter og -garantier, der involverer europæiske offentlige banker (EIB og EBRD og medlemsstaternes nationale banker og institutioner) og internationale finansielle institutioner, i overensstemmelse med internationale standarder og lige konkurrencevilkår.*
- *Intensivere EU's samarbejde med Den Asiatiske Udviklingsbank og Den Asiatiske Infrastrukturinvesteringsbank om investeringer.*
- *Nedsætte en gruppe, der skal rådgive virksomheder om konnektivitet mellem Europa og Asien (Business Advisory Group for Euro-Asian Connectivity).*
- *Tilskynde til øget gennemsigtighed i offentlige udbud vedrørende euroasiatisk infrastruktur, herunder gennem øget tiltrædelse af WTO-aftalen om offentlige udbud og vedtagelsen af GPA-standarder og støtte til oprettelsen af særlige websteder for offentlige udbud.*

## 6. Konklusioner

I denne fælles meddelelse redegøres for grundlaget for en EU-strategi for, hvordan forbindelserne mellem Europa og Asien styrkes. **Denne strategi er baseret på principperne om bæredygtig, omfattende og international regelbaseret konnektivitet.** EU vil ved brug af denne tilgang forbedre den lovgivningsmæssige kvalitet og lige vilkår på konnektivetsområdet med inspiration fra det indre marked. EU vil bidrage til udviklingen af transport- og energinet og digitale net på grundlag af sine erfaringer med grænseoverskridende konnektivitet. EU vil arbejde for at styrke sine partnerskaber med tredjelande, regioner og internationale organisationer. Endelig har EU til hensigt at udvide samarbejdet inden for uddannelse, forskning, innovation, kultur, sport og turisme og således bidrage til at fremme mangfoldighed og fri udveksling af idéer. For at støtte disse forskellige politikker og foranstaltninger bør EU anvende alle redskaber i sin finansielle ramme til at mobilisere offentlige og private investeringer i bæredygtig konnektivitet. En fælles indsats fra EU's og medlemsstaternes side for at forbedre formidlingen af oplysninger om, branding og markedsføringen af konnektivetsprojekter og -programmer over for asiatiske partnere vil også spille en afgørende rolle for en vellykket gennemførelse af strategien.

Kommissionen opfordrer derfor Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget, Den Europæiske Investeringsbank og relevante interessenter til at drøfte og støtte de foranstaltninger, der fremlægges i denne fælles meddelelse.