

## Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Transportpolitik på västra Balkan"

(2010/C 354/08)

Föredragande: **Patrik ZOLTVÁNY**

Vid plenarsessionen den 16 juli 2009 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbete ett initiativytrande om

"Transportpolitik på västra Balkan".

Sektionen för yttre förbindelser, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 4 mars 2010.

Vid sin 461:a plenarsession den 17–18 mars 2010 (sammanträdet den 17 mars) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 132 röster för, 2 röster emot och 4 nedlagda röster.

### 1. Rekommendationer

#### 1.1 Rekommendationer till Europeiska unionen (Europeiska kommissionen)

- Fortsätt utvidgningsprocessen.
- Påskynda utvecklingen av viseringslättnader gentemot Albanien och Bosnien och Hercegovina, i syfte att göra det möjligt för dessa länders medborgare att resa fritt till Schengenländerna. Inled även förhandlingar med Kosovo<sup>(1)</sup> i denna fråga.
- Mobilisera alla tillgängliga finansieringsresurser för att maximera investeringarna i infrastrukturprojekt och använd den nyligen inrättade investeringsramen för västra Balkan i detta syfte.
- Ha kvar den sociala dimensionen som en prioritering när fördraget om upprättande av en transportgemenskap genomförs. Stöd det sociala forumet så att det kan bli ett effektivt instrument för en förbättrad sektorsspecifik social dialog på regional nivå.
- Stöd strävan mot mer miljövänliga former av transporter på västra Balkan, t.ex. transporter på inre vattenvägar och järnvägar.
- Beakta bedömningen av transportnätverkens socioekonomiska påverkan vid utformningen av den gemensamma transportpolitiken.
- Stöd uppdateringen av huvudnätverket för regional transport i enlighet med befintliga behov.
- Beakta huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa som en framtida del av det transeuropeiska transportnätet vid översynen av politiken för det transeuropeiska transportnätet för att stödja en fortsatt integration av västra Balkan i EU.

— Ta initiativ till en studie om sysselsättningen hos kontraktsparterna på västra Balkan inom transportgemenskapen. Fäst tillräckligt stor uppmärksamhet vid utvecklingen av utbildningsprogram för såväl arbetsgivare som arbetstagare för att hjälpa dem att bättre möta förändringarna på arbetsmarknaden.

— Fördela tillräckliga personalresurser för sociala frågor och social dialog till transportgemenskapens sekretariat.

#### 1.2 Rekommendationer till EESK

- Uppmuntra genom arbetet i de gemensamma rådgivande kommittéerna arbetsmarknadens parter i länderna på västra Balkan att delta aktivt i den sociala dialogen, på både nationell och regional nivå.
- Anordna en konferens om transportpolitik på västra Balkan med deltagande av företrädare för organisationer ur det civila samhället i länderna på västra Balkan samt för Europeiska kommissionen och EESK.
- Fastställ mekanismer för att skapa och institutionalisera det framtida samarbetet med det regionala sociala forum som ska inrättas inom ramen för fördraget om inrättande av en transportgemenskap.

#### 1.3 Rekommendationer till regeringarna i länderna på västra Balkan

- Stärk det regionala samarbetet vad avser transportpolitik och transportinfrastruktur.
- Säkerställ effektiv planering av offentliga investeringar av regionalt intresse inom transportsektorn och öka sektorns kapacitetsbyggande.
- Genomför nödvändiga reformer och påskynda antagandet av EU:s regelverk.
- Utnyttja möjligheterna till privat finansiering eller delfinansiering av prioriterade projekt och kompletterande projekt (offentlig-privata partnerskap) och skapa ett lämpligt klimat för denna typ av projekt.

<sup>(1)</sup> Enligt resolution 1244/1999 från FN:s säkerhetsråd.

- Förbättra insynen i den offentliga upphandlingen.
- Förbättra gränsförvaltningen och öka kapaciteten vid gränsövergångarna i syfte att göra transporter på regional nivå bättre och snabbare.
- Utveckla en sammanhållen politik på regional nivå som uppmuntrar till intermodala transporter och införandet av intelligenta transportsystem.
- Fortsätt att förbättra förbindelserna med grannländerna och att förhandla fram lösningar på de frågor i de bilaterala förbindelserna som fortfarande är olösta.
- Delta aktivt i utvecklingen av den kommande Donau-strategin för att dra nytta av de gemensamma infrastrukturprojekt som planeras med EU-medlemsländer och grannländer.
- Involvera arbetsmarknadsparterna och företrädare för andra relevanta civila samhällsorganisationer i utvecklingen av den regionala transportpolitiken och skapa överensstämmelse mellan sysselsättningspolitik och reformer.

## 2. Innehållet i kommissionens förslag

2.1 I det regionala samarbetet på västra Balkan anses transport och infrastruktur vara nyckelfaktorer för den övergripande ekonomiska, sociala och miljömässiga utvecklingen av västra Balkan-regionen. Utvecklingen av huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa är ett utmärkt tillfälle för länderna på västra Balkan att sammanföra sina intressen och verka för ekonomiskt och socialt tilltalande – och även miljövänliga – lösningar som är till nytta för regionen i stort. När det gäller den ekonomiska utvecklingen får genomförandet av regionala infrastrukturprojekt positiva följder för den regionala ekonomin. De bidrar även till att marknaderna öppnas för nya affärsinitiativ och underlättar handelsutbytet mellan länderna i regionen. Utvecklandet av det regionala transportnätverket hjälper i synnerhet regeringarna i länderna på västra Balkan att hantera den höga arbetslösheten och därigenom få fart på den övergripande ekonomiska utvecklingen i regionen. Bättre sysselsättningsmöjligheter och högre rörlighet för arbetskraften bidrar också till den sociala utvecklingen. Det regionala transportnätverket bidrar även till att förbättra det gränsöverskridande samarbetet och kontakterna mellan folken. Eftersom transporter i hög grad påverkar miljön är det viktigt att miljöfrågor beaktas vid utformningen av huvudnätverket för regionala transporter.

Utvecklingen av det regionala transportnätverket har också en betydande politisk dimension. Genom att ta fram infrastrukturprojekt kan regeringarna i länderna på västra Balkan, tillsammans med alla andra inblandade aktörer, visa sin vilja att komma till rätta med den senaste perioden av bilaterala spänningar och problem. Utvecklingen av det regionala transportnätverket bidrar därför till regional integration på västra Balkan.

## 2.2 Europeiska unionens roll i utvecklingen av transportpolitiken på västra Balkan

2.2.1 EU har ett direkt intresse av utvecklingen på västra Balkan eftersom regionen ligger i hjärtat av Europa. Alla länderna på västra Balkan är antingen kandidater eller potentiella kandidater till EU-medlemskap. För att uppnå detta mål måste de uppfylla alla kriterier och villkor som krävs för medlemskap. Regionalt samarbete är en av förutsättningarna för att de framgångsrikt ska kunna integreras i Europeiska unionen och det är därför också ett viktigt inslag i stabiliserings- och associeringsprocessen. Av denna orsak vill EU gärna stödja utvecklingen av regionala projekt, inbegripet huvudnätverket för regionala transporter, som är av avgörande betydelse.

2.2.2 EU anser att transporter är ett tydligt och lämpligt politikområde för ett effektivt regionalt samarbete. Därför kan transportpolitiken på västra Balkan få långtgående verkan och medverka till att regionen rör sig mot anpassning till regelverket. Transportpolitikens betydelse blir ännu större med tanke på att fyra av tio paneuropeiska korridorer passerar genom västra Balkan. EU:s transportpolitik i regionen har tre huvudmål. Det första är att förbättra och modernisera transportnätverket i sydöstra Europa så att det bidrar till social och ekonomisk utveckling. Det andra är att förbättra trafiken inom nätverket med hjälp av "mjuka/övergripande åtgärder". Det tredje är att hjälpa regionen att anpassa sig till regelverket för transporter. I syfte att dessa prioriteringar ska bli verklighet förhandlar EU för närvarande om ett fördrag om inrättande av en transportgemenskap med länderna på västra Balkan (se punkt 4.3 nedan).

## 3. Beskrivning av huvudnätverket för regionala transporter

Huvudnätverket har i samförståndsavtalet om utveckling av huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa definierats som ett multimodalt nätverk av vägar, järnvägar och inre vattenvägar i de sju deltagande länderna på västra Balkan – Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Montenegro, Serbien och Kosovo (?), tillsammans med ett antal utvalda kusthamnar, flodhamnar och flygplatser.

Huvudnätverket för vägar och järnvägar består av korridorer och rutter. Korridorer definieras som de etablerade paneuropeiska korridorerna V, VII, VIII och X, som erbjuder internationella förbindelser till EU. Rutterna – varav sju är vägar och sex järnvägar – kompletterar huvudnätverket och sammanbinder dels huvudstäderna i regionen, dels huvudstäderna med grannländerna. Målet är också att sammanbinda större regionala städer, skapa tillgång till huvudnätverkshamnar (och flygplatser) och säkerställa att avlägsna delar av regionen får lämpliga förbindelser. Huvudnätverket på inre vattenvägar består av korridor VII (Donau) och floden Sava.

(?) Enligt resolution 1244/1999 från FN:s säkerhetsråd.

### 3.1 Huvudnätverket av vägar

Huvudnätverket av vägar består av totalt 5 975 km, fördelat på 3 019 km korridorer och 2 956 km rutter. Enligt uppgifter till transportobservatoriet för sydöstra Europa är 13,2 % av huvudnätverket för vägar klassificerat som dåligt eller mycket dåligt, medan nästan 87 % av vägarna har klassificerats som i medelgott till mycket gott skick <sup>(3)</sup>.

Vägsektorn är den dominerande, vilket också innebär att det största finansieringsbeloppet fördelas dit. Det finns behov av förbättrad kvalitet på vägarna i syfte att minska förseningar, trafikstockningar och föroreningar samt för att förbättra säkerheten. Trots de ansträngningar som berörda länder gjort för att införa ny och striktare lagstiftning är säkerheten på vägarna ett av de största problemen <sup>(4)</sup>. Enligt uppgifter om vägsäkerheten är situationen i sydöstra Europa oroande och antalet trafikoffrer ökar ständigt som en följd av den ackumulerade bristen på investeringar och det bristfälliga underhållet av vägarna samt den bristande kontrollen av efterlevnaden av lagstiftning.

### 3.2 Huvudnätverket för järnvägar

3.2.1 Huvudnätverket av järnvägar består av totalt 4 615 km, fördelat på 3 083 km korridorer och 1 532 km rutter. Endast 15 % av huvudnätverket för järnvägar klassificeras som i gott skick, medan 19 % är i dåligt eller mycket dåligt skick <sup>(5)</sup>.

3.2.2 Järnvägar är den svagaste länken bland alla transportsätt. Tillgänglighetsanalyser visar att restiden på järnväg kan vara upp till 200 % längre än på motsvarande sträckor på väg. Järnvägsinfrastrukturen är underutvecklad i alla länder på västra Balkan. Det behövs därför omfattande investeringar i järnvägarna i samtliga länder i regionen. En annan utmaning framöver är också omstruktureringen av järnvägsbolagen, som ofta anses ha för många anställda.

### 3.3 Andra transportsätt (inre vattenvägar, flodhamnar, kusthamnar)

3.3.1 Floden Donaus totala längd i Kroatien och Serbien är 588 km (korridor VII) <sup>(6)</sup> och den farbara delen av floden Sava är 593 km. Huvudnätverket inbegriper också sju kusthamnar och två flodhamnar <sup>(7)</sup>. Med undantag för omkring 30 km är

<sup>(3)</sup> Utvecklingsplan för huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa (SEETO), december 2008, [www.seetoint.org/index.php?option=com\\_rubberdoc](http://www.seetoint.org/index.php?option=com_rubberdoc)

<sup>(4)</sup> European Road Federation och Handelskammaren Belgien/Luxemburg/Sydöstra Europa, rapport: *Networks for Peace and Development* (2006), [http://www.erf.be/index.php?option=com\\_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31](http://www.erf.be/index.php?option=com_content&view=article&id=157%3Anetworks-for-peace-and-development&catid=18&Itemid=31)

<sup>(5)</sup> Utvecklingsplan för huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa (SEETO), december 2008, [www.seetoint.org](http://www.seetoint.org)

<sup>(6)</sup> Floden Donaus betydelse erkänns i en strategi för Donauområdet (Donau-strategin) som för närvarande är under utarbetande på EU-nivå.

<sup>(7)</sup> Följande sju kusthamnar ingår i huvudnätverket: Rijeka, Split, Ploče, Dubrovnik (Kroatien), Bar (Montenegro) och Durres, Vlërë (Albanien). Båda flodhamnarna ligger i Serbien, i Belgrad och Novi Sad.

Donau i stort sett i gott skick, medan floden Savas skick är mycket sämre <sup>(8)</sup>.

3.3.2 Inre vattenvägar är det miljövänligaste och billigaste transportsättet. Nackdelen med det är dock att transporten går långsamt.

3.3.3 Den intermodala transporten är begränsad och omfattar för närvarande mest landtransport av sjöfartscontainrar till och från hamnarna. Dessutom används de existerande intermodala terminalerna fortfarande för litet. Det finns dock en potential för intermodala transporter i huvudnätverket som ligger runt 10 %, med en förutspådd ökning till 15 % fram till 2015.

3.3.4 Man kan med fog säga att länderna i regionen gör kontinuerliga framsteg i reformeringen av transportsektorn genom att de följer sina nationella transportstrategier och genom att de inför ny lagstiftning och nya bestämmelser i enlighet med EU:s transportlagstiftning och transportpolitik. I allmänhet är de införstådda med att reformerna bör vara i enlighet med regionala intressen, vilket innebär att de inte bör skapa skillnader som motverkar utvecklingen eller den effektiva förvaltningen av huvudnätverket. Precis som i integrationsprocessen till EU har vissa länder kommit längre än andra.

## 4. Ramdokument och institutionella arrangemang

4.1 En gemensam transportpolitik för västra Balkan har varit på gång sedan stabilitetspakten för sydöstra Europa inrättades 1999. Som redan nämnts anser EU att regionalt samarbete är ett villkor för ett framtida EU-medlemskap för länderna på västra Balkan och en förutsättning för utvecklingen av en regional transportpolitik. EU har därför uppmanat länderna på västra Balkan att utveckla ett interregionalt samarbete och stärka samordningen på området för gemensam transportpolitik. Samförståndsavtalet om utveckling av huvudnätverket för regionala transporter mellan Europeiska kommissionen och deltagare från regionen undertecknades 2004 och syftet var att stimulera utvecklingen av transportinfrastrukturen i sydöstra Europa. Som en följd av detta ersattes de olika forum som varit involverade i regionala transportinfrastrukturåtgärder av tre samordnade huvudorgan. Strategiska beslut fattas vid det årliga ministermötet. Genomförandet av samförståndsavtalet samordnas av en styrkommitté, medan transportobservationsorganet för sydöstra Europa (SEETO) tjänar som ett permanent sekretariat <sup>(9)</sup>. I samförståndsavtalet åtar sig parterna att gemensamt utveckla och genomföra en årlig och en flerårig rullande åtgärdsplan som omfattar en period på fem år. En annan viktig funktion i samförståndsavtalet är att det erbjuder en ram för en samordnad process som ska leda fram till fördraget om inrättande av en transportgemenskap med västra Balkan.

<sup>(8)</sup> Utvecklingsplan för huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa (SEETO), december 2009, [www.seetoint.org](http://www.seetoint.org)

<sup>(9)</sup> Syftet med SEETO är också att främja samarbetet om utvecklingen av huvudinfrastrukturen och den underordnade infrastrukturen i det multimodala huvudnätverket för regionala transporter i sydöstra Europa samt att främja och stärka den lokala förmågan att genomföra investeringsprogram, förvaltning och uppgiftsinsamling och analys av huvudnätverket för regionala transporter. [www.seetoint.org](http://www.seetoint.org)

4.2 Fördraget om inrättande av en transportgemenskap med västra Balkan, om vilket förhandlingar pågår, kommer att ersätta det befintliga samförståndsavtalet. Målet med fördraget är att inrätta en integrerad marknad för infrastruktur samt för transportsystem och transporttjänster till lands, på inre vattenvägar och till sjöss, som är nära länkat till de relevanta internationella transportmarknaderna i Europeiska unionen. Inrättandet av transportgemenskapen skulle påskynda integreringen av transportsystemen både inom regionen och med EU:s transportsystem. Förutom att påskynda anpassningen av berörd lagstiftning, inklusive de relevanta arbetsmarknadsbestämmelserna, skulle transportgemenskapen göra det möjligt för både transportanvändare och medborgare att snabbare dra nytta av tillträdesprocessen. Transportgemenskapen skulle även ge operatörer och investerare i transportsektorn en rättslig säkerhet, och därigenom stimulera och påskynda de investeringar och den ekonomiska utveckling som krävs<sup>(10)</sup>.

4.3 Andra mål är att skapa en stabil reglerande och marknadsinriktad ram som kan locka till sig investeringar i alla transportsätt och i trafikhanteringssystem, i syfte att öka transportsättens effektivitet och bidra till en mer hållbar modal uppdelning, samt att låta utvecklingen av transporter åtföljas av sociala framsteg och respekt för miljön. Det bör understrykas att fördraget inte kommer att gälla i vissa länder på västra Balkan om de inte genomför all nödvändig lagstiftning.

## 5. Huvudutmaningar för transportpolitiken på västra Balkan

Integreringen av infrastrukturen är en stor utmaning för länderna på västra Balkan. Medan transportinfrastrukturen och underlättandet av transporter är av avgörande betydelse för den ekonomiska utvecklingen, den sociala sammanhållningen och integrationen, kan man även med fog säga att regionen västra Balkan karaktäriseras av ett extremt fragmenterat transportsystem, en begränsad transportinfrastruktur och ineffektiva transporttjänster. För att råda bot på dödläget krävs lämpliga insatser inom planering, lagstiftning och finansiering. Samtidigt som man tar itu med dessa utmaningar bör det dock beaktas att regionen västra Balkan har starka särdrag – historiska, politiska, ekonomiska, sociala och geografiska – och att erfarenheten från utvidgningen av EU:s transportpolitik till de tolv nya medlemsstaterna bara i begränsad omfattning kan överföras till denna region.

### 5.1 Planering

5.1.1 Den huvudsakliga drivkraften för integrationen i transportsektorn är reglerande harmonisering och samordning mellan myndigheter. Med tanke på det stora antal aktörer som ingår i processen att utveckla den lokala transportpolitiken krävs det adekvat planering och samordning av insatserna.

<sup>(10)</sup> Kommissionen föreslår en transportgemenskap med västra Balkan och tar ytterligare steg mot att stärka samarbetet med grannländerna i transportsektorn, Bryssel den 5 mars 2008, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/382&guiLanguage=en>

5.1.2 På nationell nivå gör genomförandet av regelverket att regeringarna i länderna på västra Balkan åtar sig att planera och genomföra viktiga reformer inom transportsektorn och andra relaterade sektorer. En noggrant utförd konsekvensanalys bör vara en kompletterande del av processen.

5.1.3 Effektiv planering av offentliga utgifter och samarbetet med andra berörda parter, inklusive arbetsmarknadens parter och internationella finansiella institutioner, bör nämnas som en av de viktiga aspekterna för en effektiv utveckling av transportpolitiken.

5.1.4 Andra utmaningar i detta sammanhang är behovet av att harmonisera de nationella transportstrategierna med de regionala intressena och att samordna genomförandet av huvudnätverksprojektet, i syfte att stödja en effektiv förvaltning och utveckling av huvudnätverket.

5.1.5 Sist men inte minst kräver utvecklingen av SEETO:s fleråriga rullande handlingsplan för utvecklingen av huvudnätverket för regionala transporter en effektiv planering och samordning av åtgärderna på regional nivå. En sådan samordning kommer också att behövas i det regionala sociala forumet, i vilket företrädare för arbetsmarknadens parter och andra relevanta aktörer, inklusive icke-statliga organisationer, från länderna på västra Balkan deltar.

### 5.2 Lagstiftning

5.2.1 Behovet av att anpassa de nationella bestämmelserna till EU:s regelverk och standarder inom transportsektorn är en prioriterad fråga. Regelverket för transporter är särskilt omfattande och täcker marknadstillgång samt sociala, tekniska, skattemässiga, säkerhetsrelaterade och miljömässiga krav. Länderna på västra Balkan står därför inför utmaningen att genomföra och tillämpa en omfattande mängd transportregler som innefattar en mängd förordningar, direktiv och beslut. En annan utmaning har att göra med det selektiva införandet och genomförandet av EU:s regelverk.

5.2.2 På grund av den stora fragmenteringen är frågor som rör gränsövergångarna mycket viktiga i sydöstra Europa. För närvarande påverkar väntetiderna vid gränserna i hög grad huvudnätverkens effektivitet och konkurrenskraft. Parterna på västra Balkan bör effektivare arbeta för att förbättra gränsförvaltningen och gränsförfarandena samt förkorta väntetiderna.

5.2.3 Miljöaspekterna bör också lyftas fram. Tillämpningen av miljönormer blir allt mer viktig när man utvecklar infrastrukturprojekt. Eftersom miljölagstiftningen är en viktig del av regelverket så är frågan om den ska eller inte ska tillämpas inte relevant. Det kan dock hävdas att länderna på västra Balkan har haft allvarliga problem när det gäller att övervaka att miljölagstiftningen följs.

### 5.3 Finansiering

5.3.1 Utvecklingen och underhållet av transportnätverken kräver en finansiering som inte går att få från den offentliga sektorn. Samordningen av finansierare spelar därför en viktig roll på detta område. Förutom EU bör internationella finansiella institutioner, t.ex. Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD), Världsbanken, Europeiska investeringsbanken (EIB), Europarådets utvecklingsbank och bilaterala finansierare, samordna sina insatser och fördela den finansiering som behövs. För regeringarna i länderna på västra Balkan är en annan möjlighet till finansiering av transportnätverken att använda sig av offentlig-privata partnerskap.

5.3.2 Partnerskapets betydelse underströks vid ministerkonferensen i Sarajevo i september 2009. I slutsatserna från ministerkonferensen erkände och välkomnade deltagarna inte bara den viktiga roll som den privata sektorn spelar i infrastrukturutvecklingen, utan de accepterade också att man behöver utforma en institutionell och rättslig omgivning som tillåter att den privata sektorn deltar i infrastrukturprojekt, genom användning av offentlig-privata partnerskap. Dessutom åtog de sig att ta fram infrastrukturprojekt på regional nivå och de stödde inrättandet av ett nätverk för offentlig-privata partnerskap i sydöstra Europa<sup>(11)</sup>. Deklarationen ger ett bra ramverk för att stärka offentlig-privata partnerskaps utvecklingsprojekt för infrastruktur i regionen. Genomförandet kräver dock reformer, inklusive en reformering av lagstiftnings- och regleringssystemen, samt ett aktivt stöd från internationella partner – Europeiska kommissionen, internationella finansiella institut och bilaterala finansierare – genom tekniskt och ekonomiskt stöd.

5.3.3 En annan viktig åtgärd som syftar till att säkerställa ett närmare samarbete mellan internationella finansiella institut, bilaterala finansierare och Europeiska unionen är investeringsramen för västra Balkan. Investeringsramen lanserades i december 2009 och består av en gemensam stödordning och en gemensam låneordning för att finansiera prioriterade projekt på västra Balkan, bland vilka infrastrukturprojekten spelar en viktig roll<sup>(12)</sup>.

## 6. Ekonomiska och sociala konsekvenser – det civila samhällets roll

Utvecklingen av regionala transportnätverk är en möjlighet – och en utmaning – för både arbetsgivare och arbetstagare. Båda gruppernas deltagande är nödvändigt för ett framgångsrikt genomförande av alla infrastrukturprojekt. Man kan emellertid hävda att varken arbetsgivarorganisationerna eller fackföreningarna utnyttjar sina roller som arbetsmarknadsparter på ett effektivt sätt gentemot EU-institutionerna, internationella finansierare och finansiella institutioner. Å andra sidan beror framgången för omstruktureringen av infrastrukturen och därtill hörande

reformer i hög grad på ett omfattande stöd och allmänt accepterande. Detta är inte möjligt utan ett aktivt deltagande av det civila samhällets organisationer. En dialog med arbetsmarknadens parter och med aktörer från det civila samhället bör därför spela en aktiv roll i utformningen av alla former av politik på västra Balkan, inbegripet transportpolitiken. Länderna på västra Balkan karaktäriseras dock av en svag tradition av social och civil dialog samt av underutvecklade samrådsförfaranden och bristfälliga partnerskap. Regeringarna i länderna på västra Balkan bör därför uppmuntras att ge företrädare för arbetsmarknadsparterna och andra relevanta civila samhällsorganisationer möjligheter att delta aktivt i utvecklingen av den regionala transportpolitiken och i utarbetandet av reformstrategier.

### 6.1 Arbetsgivarorganisationer

6.1.1 Transport har varit en av de mest dominerande sysselsättningssektorerna i regionen. Arbetsgivarna bör därför spela en roll i utformningen av politiken och verka för reformer som är till nytta för deras företag, men också för arbetstagarna och invånarna i landet. Sektorsvisa transportorganisationer och individuella arbetsgivare har också en roll att spela i att förhandla fram prioriteringar för nationella och regionala nätverk och analysera deras påverkan på främjandet av mobilitet, skapande och bevarande av arbetstillfällen och generella fördelar för nationella ekonomier.

6.1.2 Arbetsgivarorganisationernas synlighet och inflytande varierar från land till land i regionen. Generellt sett är deras ställning ganska svag, framför allt beroende på att de saknar intern mobiliseringsförmåga, de har svårigheter att tillhandahålla effektiv representation och framföra sina intressen för regeringen och andra berörda parter.

6.1.3 Representationen och den analytiska förmågan hos arbetsgivarorganisationernas medlemmar behöver utvecklas och detta skulle inte bara gynna enskilda länder utan också EU.

### 6.2 Fackföreningar

6.2.1 Transportsektorn har varit en av de största arbetsgivarna i regionen. De sociala och arbetsmarknadsrelaterade förhållandena är otrygga i de flesta länderna, med ihållande hög arbetslöshet, omfattande fattigdom och migration hos den aktiva befolkningen samt överbelastade sociala trygghetssystem. I järnvägssektorn har i genomsnitt 50 % av arbetskraften fått lämna sina arbeten under en tioårsperiod<sup>(13)</sup>. Den järnvägsreform som varje land ska genomföra inbegriper nedskärningar av antalet anställda, privatisering av fraktoperatörer och nedläggning av olönsamma lokala linjer<sup>(14)</sup>. Planen på avreglering av järnvägstransporterna kommer sålunda att påverka sysselsättningen och arbetsvillkoren.

<sup>(11)</sup> Slutsatser från ministerkonferensen om offentlig-privata partnerskap för infrastrukturutveckling i sydöstra Europa, 25 september 2009.

<sup>(12)</sup> Införande av investeringsramen för västra Balkan, [http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/western-balkans-conference/wbif-a4-def_en.pdf) pressmeddelande om lanseringen av investeringsramen för västra Balkan, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=BEI/09/246&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

<sup>(13)</sup> Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) – The social impact of EU transport infrastructure policy, 2005. Bidrag till offentligt samråd.

<sup>(14)</sup> Världsbanken, Railway Reform in the Western Balkans. Opublicerad rapport. Världsbanken, Washington D.C., 2005.

6.2.2 Förlusten av arbetstillfällen påverkar hamnsektorn liksom hamnberoende samhällen och de inhemska ekonomierna. Liknande förlust av arbetstillfällen har kunnat iaktas inom sektorn för inre vattenvägar.

6.2.3 Fackföreningarna spelar tillsammans med andra arbetsmarknadsparter en viktig roll för att bedöma vilka konsekvenser utvecklingen av huvudnätverket för regionala transporter får för sysselsättningen. Med samordning av Europeiska transportarbetarfederationen har transportfackföreningar från regionen fört en kampanj – på både EU-nivå och nationell nivå – om att sociala konsekvensanalyser ska ingå i den strategiska planeringen och genomförandet av fördraget om inrättande av en transportgemenskap<sup>(15)</sup>. Ett annat fokus för fackföreningarna är att uppnå konvergens mellan sysselsättningspolitiken och reformerna.

### 6.3 Övriga intressegrupper

Utvecklingen av infrastrukturen får omfattande följder för miljön. Miljöskyddet spelar därför en viktig roll i denna process och det bör beaktas när man planerar och utvecklar infrastrukturturnätverket. I detta sammanhang har miljöorganisationerna en viktig roll att spela. Bland dem har det regionala miljöcentrumet för Central- och Östeuropa en unik ställning. Dess uppdrag är att bidra till att lösa miljöproblem i regionen. Huvudsyftet är att främja samarbetet mellan icke-statliga organisationer, regeringar, företag och andra aktörer på miljöområdet, samt att stödja utbyte av information och allmänhetens deltagande i beslutsfattandet i miljöfrågor. Det regionala miljöcentrumet har till-

sammans med ett annat viktigt regionalt initiativ – det regionala samarbetsrådet – åtagit sig att genomföra ramprogrammet *Färdplan för miljösamarbete i sydöstra Europa*, vilket inbegriper en rad tematiska konferenser på hög nivå en gång i kvartalet.

Utvecklingen av infrastruktur är inte bara viktig för miljöorganisationer, utan också av särskilt intresse för konsumentorganisationer i regionen samt för en lång rad olika icke-statliga organisationer som är inriktade på lokal utveckling eller sammanlutningar som främjar användningen av bilar, t.ex. bilistorganisationer.

### 7. EESK:s roll i utvecklingen av transportpolitiken på västra Balkan

Länderna på västra Balkan karaktäriseras av en svag tradition av social dialog och underutvecklade samrådsmekanismer bland arbetsmarknadens parter. Arbetsmarknadsparternas deltagande i reformprocesserna är därför en viktig förutsättning för en hållbar regional transportpolitik på västra Balkan. EESK kan spela en viktig rådgivande roll när det gäller att stärka den sociala dialogen i regionen, bl.a. i samband med forumet för det civila samhället i västra Balkan. EESK kan bistå i arbetet med att identifiera partner bland det civila samhällets organisationer i de olika länderna i västra Balkan och också med att bygga upp kapaciteten i dessa organisationer och bland deras medlemmar. Dessutom kan EESK:s erfarenhet ha ett mervärde när det gäller att inrätta det regionala sociala forumet, som bör vara en del av fördraget om inrättande av den kommande transportgemenskapen.

Bryssel den 17 mars 2010

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs  
ordförande

Mario SEPI

<sup>(15)</sup> Europeiska transportarbetarfederationen har samordnat fackföreningarnas insatser med de anslutna medlemmarna från sydöstra Europa sedan januari 2003. ETF omfattar följande sektorer: vägar, järnvägar, sjötransporter, inre vattenvägar och flyg. Det finns ingen europeisk sektorsvis social dialog inom hamnsektorn.