



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den ...
SEK(2009) 712/2

VERSION FRÅN DECEMBER 2010

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

som åtföljer

**MEDDELANDET FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH
SOCIALA KOMMITTÉN OCH REGIONKOMMITTÉN**

om

EU:s strategi för Östersjöområdet

HANDLINGSPLAN

{KOM(2009) 248}

{SEK(2009) 702}

{SEK(2009) 703}

VERSION FRÅN DECEMBER 2010

EU:s strategi för Östersjöområdet

En samordnad ram som gör det möjligt för EU och medlemsstaterna att kartlägga behov och jämk samman dem med tillgängliga resurser, genom samordning av relevant politik. Detta kommer att ge Östersjöområdet en hållbar miljö och bästa möjliga ekonomiska och sociala utveckling.

HANDLINGSPLAN

INLEDNING

”EU:s strategi för Östersjöområdet” beskrivs i tre dokument: 1) ett meddelande från Europeiska kommissionen till rådet och Europaparlamentet, 2) en handlingsplan som åtföljer detta meddelande och som lades fram samtidigt för rådet och Europaparlamentet och 3) ett arbetsdokument från Europeiska kommissionens avdelningar med en redogörelse för strategins bakgrund, tillvägagångssätt och innehåll.

I handlingsplanen presenteras en uppsättning prioriterade områden som fastställts under utarbetandet av EU:s strategi för Östersjöområdet¹. Planen kan komma att uppdateras regelbundet allteftersom regionen och förutsättningarna utvecklas, i enlighet med en överenskommelse mellan samordnarna för de prioriterade områdena, medlemsstaterna och Europeiska kommissionen. Denna version från december 2010 innehåller uppdateringar av den handlingsplan som kommissionen offentliggjorde i juni 2009.

Samtidigt som strategin är en EU-strategi är det tydligt att många av frågorna måste hanteras inom ramen för ett konstruktivt samarbete med EU:s externa partner i regionen, i synnerhet Ryssland. Strategin får dock inte styra vilka åtgärder tredjeparterna ska vidta: i strategin anges snarare vilka frågor som lämpar sig för samarbete, och diskussions- och samarbetsforum föreslås. Liksom anges i Europeiska rådets slutsatser utgör den nordliga dimensionen, som är en gemensam politik för EU, Ryssland, Norge och Island, grunden för dessa yttre aspekter av strategin. Även andra forum kan vara användbara i detta hänseende, som exempelvis EU:s och Rysslands samarbetsområden². Samarbetet med andra internationella organ (som exempelvis Östersjöstaternas råd (CBSS), Nordiska ministerrådet eller Helsingforskommissionen (Helcom)) kommer inte att inverka på de respektive beslutsmekanismerna.

Handlingsplanen omfattar 15 *prioriterade områden* som motsvarar de viktigaste områden där EU:s strategi för Östersjöområdet kan bidra till förbättringar (antingen genom att man antar de största utmaningarna eller genom att man utnyttjar de främsta möjligheterna). Varje prioriterat område ska vanligtvis samordnas av en medlemsstat som ska genomdriva det prioriterade området i nära samarbete med kommissionen, med alla berörda aktörer, särskilt andra medlemsstater, men också med regionala och lokala myndigheter, mellanstatliga och icke-

¹ Europeiska rådets slutsatser av den 14 december 2007, punkt 59: ”Utan att det påverkar den integrerade havspolitikken uppmanar Europeiska rådet kommissionen att lägga fram en EU-strategi för Östersjöområdet senast i juni 2009. Denna strategi bör bland annat vara till hjälp när det gäller att ta itu med de akuta miljöhoten mot Östersjön. Ramen för den nordliga dimensionen utgör grunden för de yttre aspekterna av samarbetet i Östersjöområdet.”

² Gemensamma uppsättningar med färdplaner för EU och Ryssland. Det finns fyra gemensamma områden: ett gemensamt ekonomiskt område, ett gemensamt område med frihet, säkerhet och rättvisa, ett gemensamt område för samarbete på området för yttre säkerhet samt ett gemensamt område för forskning och utbildning, inklusive kulturella aspekter.

statliga organ. **Insatserna kommer även att vara förenliga med den integrerade havspolitikerna.**

De prioriterade områdena är indelade i fyra tematiska *grupper med åtgärder* och i ett avsnitt som avser sektorsövergripande frågor. Det är dock viktigt att förstå att denna indelning endast syftar till att underlätta en analys. Varje grupp med åtgärder berör nämligen en rad olika politikområden och kommer att påverka de andra grupperna eftersom de är sammankopplade med och beroende av varandra. Varje prioriterat område inleds med en *presentation av frågan* med bakgrundsinformation om ämnet. Sedan anges *de allvarligaste problemen* och *åtgärdens mervärde för Östersjöområdet*.

De prioriterade områdena genomförs genom detaljerade *åtgärder* som förklaras. Vissa åtgärder är **strategiska** för Östersjöområdet, eftersom de är utformade för att hantera specifika och viktiga frågor för dess regioner, invånare och företag. Andra åtgärder är **gemensamma**, vilket innebär att de bygger på fördelarna med ett förbättrat samarbete om frågor som medlemsstaterna och aktörerna är villiga att hantera gemensamt. I vissa fall kan åtgärderna kräva en förändring av den politiska inriktningen eller (i sällsynta fall) av den nationella lagstiftningen i medlemsstaterna i Östersjöområdet. I andra fall förutsätter åtgärderna finansiering med privata eller statliga medel (EU-medel eller nationella, regionala eller lokala medel). Åtgärderna får inte inverka på gemenskapens befintliga exklusiva behörigheter.

Vidare presenteras **exempel** på *föregångsprojekt*, dvs. projekt med stor betydelse. Dessa projekt bör ha en ansvarig ledande partner samt en tidsfrist för genomförandet. Vissa föregångsprojekt kan inledas och genomföras relativt snabbt och kallas därför *snabbstartsprojekt*.

I ett antal fall är syftet med handlingsplanens detaljerade åtgärder att lyfta fram de prioriterade verksamhetsområden som redan har fastställts eller inom vilka framsteg görs inom EU-systemet eller andra internationella ramar, men som kräver större samordningsinsatser inom Östersjöområdet och sammanhängande finansieringsstrategier för att kunna genomföras framgångsrikt. Strategin utgör ett unikt tillfälle i detta avseende. Inom ramen för handlingsplanen bör större insatser göras i samband med alla nya åtgärder (särskilt nya bestämmelser), däribland på EU-nivå, för att nå samstämmighet och effektivitet.

Den fortsatta ekonomiska krisen påverkar de åtgärder och föregångsprojekt som presenteras i varje avsnitt av denna handlingsplan. Krisen skapar ett mindre gynnsamt klimat för investeringar, vilket påverkar såväl de offentliga sektorerna som de privata företagen i allmänhet. Därför är det desto viktigare att EU:s strategi för Östersjöområdet gör det möjligt för partnerna i regionen att inta ett mer långsiktigt perspektiv, eftersom de regioner som är bäst förberedda kommer att ha bäst förutsättningar att dra nytta av de nya möjligheterna och innovationerna när krisen väl är över.

Europeiska kommissionen anser att de föreslagna åtgärderna är viktiga och att krisen bör ses som ett tillfälle att se över medlemsstaternas prioriteringar. Situationen är framför allt ett tillfälle att särskilt lyfta fram medborgarnas livskvalitet, som förutsätter en hållbar miljö. Dessutom kan krisen komma att ändra företagets inriktning och få dem att se fördelarna med att utnyttja de framtida affärsmöjligheterna inom miljöverksamhet. Vidare kan de föreslagna åtgärderna ingå i eventuella nationella återhämtningspaket, eftersom de sannolikt kommer att skapa sysselsättning under och efter genomförandet (till exempel transport- och energiinfrastruktur) genom att göra regionerna mer tillgängliga och attraktiva, vilket kommer att skapa ekonomisk tillväxt.

Innehållsförteckning

Inledning	3
ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET MILJÖMÄSSIGT HÅLLBART	7
1. Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer	10
2. Att bevara naturområden och den biologiska mångfalden, även när det gäller fisket... 13	
3. Att minska användningen och inverkan av farliga ämnen.....	16
4. Att bli en föregångsregion för rena sjötransporter.....	20
5. Att begränsa och anpassa sig till klimatförändringarna	23
ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET TILL EN BLOMSTRANDE REGION	26
6. Att undanröja hindren på den inre marknaden i Östersjöområdet samt förbättra samarbetet inom tull- och skatteområdet.....	28
7. Att dra full nytta av regionens potential när det gäller forskning och innovation	34
8. Att genomföra småföretagsakten för att främja företagande, stärka de små och medelstora företagen och använda de mänskliga resurserna mer effektivt	38
9. Att göra jordbruket, skogsbruket och fisket mer hållbart	43
ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET TILL ETT TILLGÄNGLIGT OCH ATTRAKTIVT OMRÅDE	48
10. Att förbättra tillgången till energimarknaderna, och göra dessa mer effektiva och säkra 51	
11. Att förbättra interna och externa transportförbindelser.....	54
12. Att bevara och öka Östersjöområdets attraktionskraft, särskilt genom utbildning och ungdomsfrågor, turism, kultur och hälso- och sjukvård.....	59
ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET TILL ETT TRYGGT OCH SÄKERT OMRÅDE 65	
13. Att bli ledande när det gäller sjösäkerhet och sjöfartsskydd.....	67
14. Att stärka skyddet mot större katastrofer till sjöss och på land.....	71
15. Att minska omfattningen av gränsöverskridande brottslighet och de skador den orsakar	73
Sektorsövergripande åtgärder	75
▪ ”Anpassa den tillgängliga finansieringen och politiken till prioriteringarna och åtgärderna inom EU:s strategi för Östersjöområdet.”	
▪ ”Samarbeta om införlivandet av EU-direktiv”	
▪ ”Utveckla strukturer för en samordnad havsförvaltning i Östersjöområdet.”	
▪ ”Bli ett pilotprojekt för genomförandet av ramdirektivet om en marin strategi”	
▪ ”Främja användningen av fysisk planering i havs- och kustområden i alla medlemsstater runt Östersjön och utveckla en gemensam strategi för gränsöverskridande samarbete.”	
▪ ”Utveckla och slutföra den landbaserade fysiska planeringen.”	
▪ ”Stärka flernivåstyrelse, platsbaserad fysisk planering och hållbar utveckling”	
▪ ”Omvandla framgångsrika pilot- och demonstrationsprojekt till fullskaliga åtgärder.”	
▪ ”Använda forskning som en grund för politiska beslut”	
▪ ”Garantera snabba bredbandsuppkopplingar i landsbygdsområden”	
▪ ”Definiera och genomföra den del av det europeiska nätet för marin observation och datainsamling (EMODNet) som rör Östersjöområdet, och ta fram socioekonomiska uppgifter av högre kvalitet.”	

- *”Skapa en regional identitet”*
- *”Stöd för hållbar utveckling av fiskeområden”*

ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET MILJÖMÄSSIGT HÅLLBART

Miljömålet har högsta prioritet eftersom det är mycket bråttom att ta itu med den ekologiska och miljömässiga försämringen i framför allt Östersjön. Samtidigt som man vid utarbetandet av EU:s strategi för Östersjöområdet också måste beakta miljöproblemen i landområden återspeglar prioriteringen av havsmiljön Europeiska rådets slutsatser från 2007, i vilka det betonas att man inom ramen för strategin för Östersjöområdet måste ta itu med de akuta miljöhoten mot Östersjön. Om detta mål uppfylls kommer den fulla ekonomiska potentialen hos varorna och tjänsterna från det marina ekosystemet också att tas tillvara, vilket kommer att öka regioninvånarnas välbefinnande och hälsa i enlighet med de övergripande målen för den integrerade havspolitik. I handlingsplanen konstateras att länderna i Östersjöområdet är miljömässigt beroende av varandra, särskilt när det gäller föroreningen av Östersjön.

Handlingsplanen för Östersjön, som antogs av Helsingforskommissionens (Helcom) samtliga nio Östersjöstater (8 medlemsstater och Ryssland) och av Europeiska gemenskapen vid ministermötet 2007, är ett ambitiöst program för att återupprätta den goda ekologiska statusen för den marina miljön i Östersjöområdet senast 2021. I handlingsplanen för Östersjön berörs alla de stora marina miljöproblemen i Östersjöområdet. De långtgående åtgärderna bygger på det omfattande och långvariga samarbetet inom Helcom. Handlingsplanen för Östersjön är nära kopplad till globala rättsliga ramar, och de parter som även är EU-medlemsstater anser också att handlingsplanen bidrar till genomförandet av centrala EU-direktiv³. I de antagna Helcom-åtgärderna krävs också strängare bestämmelser när detta är motiverat på grund av Östersjöns särskilda behov. Helcom kommer därmed att spela en viktig roll för genomförandet av EU:s strategi för Östersjöområdet.

Medlemsstaterna utarbetar för närvarande nationella genomförandeplaner, men arbetet hindras genom att de åtaganden som ska följas upp inte är tvingande eller genom interna meningsskiljaktigheter mellan de nationella ministerierna. Effektiviteten hos uppföljningen av handlingsplanen för Östersjöområdet beror generellt sett, och när det gäller samtliga de specifika åtgärder inom ramen för Helcom som nämns nedan, på om alla Helcom-länder är delaktiga och är också nära kopplad till genomförandet och utvecklingen av EU-politiken.

Det finns vidare andra lokala förutsättningar som underlättar genomförandet av åtgärder som kan bidra till att förbättra tillståndet för havsmiljön i Östersjöområdet. Att Östersjön klassificerades som särskilt känsligt havsområde av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) 2005 och att den utsetts till svavelkontrollområde borde göra det avsevärt enklare att utveckla gemensamma och effektiva åtgärder för att öka hållbarheten hos den maritima verksamheten, som exempelvis sjötransporter, vilka fortfarande i hög grad bidrar till regionens ekonomiska välbefinnande.

Bonus, det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön⁴, kommer att genomföras inom ramen för artikel 185 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (f.d. artikel 169 i EG-fördraget), som innehåller bestämmelser om EU:s deltagande i FoU-program som genomförs av flera medlemsstater. Bonus bygger på det arbete som tidigare har utförts

³ Särskilt ramdirektivet om en marin strategi (direktiv 2008/56/EG, EUT L 164, 25.6.2008, s. 19) och ramdirektivet om vatten (direktiv 2000/60/EG, EGT L 327, 22.12.2000, s. 1, ändrat).

⁴ Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EG om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1.

inom ramen för initiativen Bonus Era-Net och Bonus Era-Net Plus (2003–2010) och samlar alla de åtta medlemsstaterna runt Östersjön i en gemensam forskningsinsats för att effektivisera forskningsplaneringen i Östersjöregionen. Genom ett politiskt underbyggt gemensamt forskningsprogram som bygger på omfattande samråd med intressenter kommer Bonus att ge konkreta vetenskapliga resultat som underlättar ett ekosystembaserat genomförande av förvaltningsfrågor i Östersjöområdet och samtidigt bidra till inrättandet och organisationen av det europeiska området för forskningsverksamhet i Östersjöområdet.

Dessutom genomförs många åtgärder och projekt tillsammans med Ryssland inom ramen för miljöpartnerskapet för den nordliga dimensionen. Genom sina många projekt om vatten, avloppsvatten, fast avfall och energieffektivitet innebär detta verktyg verkliga fördelar för miljön och för människors välbefinnande i området från Östersjön till Barentsregionen.

Exempel på finansiering

De planerade utgifterna för programmen för konvergens och konkurrenskraft samt för sysselsättning inom Östersjöområdet på miljöområdet för perioden 2007–2013 inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden:

Rening av avloppsvatten:	3,1 miljarder euro
Rena stadstransporter:	2,3 miljarder euro
Hushålls- och industriavfall:	1,6 miljarder euro
Vattendistribution:	1,2 miljarder euro
Annat ⁵ :	1,6 miljarder euro
Totalt:	9,8 miljarder euro

Vidare finansieras viktiga projekt genom andra gemenskapsprogram (särskilt sjunde ramprogrammet för forskning, Life-programmet, programmen för Europeiskt territoriellt samarbete (inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden), programmen för gränsöverskridande samarbete inom ramen för Europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet (ENPI), Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU), Europeiska fiskerifonden (EFF; i synnerhet skyddet av akvatiska resurser med ett EU-bidrag på 0,2 miljarder euro) och programmet för konkurrenskraft och innovation) samt genom nationell, regional och lokal politik. Dessutom har Europeiska investeringsbanken (EIB) redan beviljat lån/samfinansiering till många projekt och kan ytterligare utvidga sin verksamhet till att omfatta ett stort antal föregångsprojekt.

Exempel på projekt (pågående och planerade, sammanlagd kostnad)⁶:

- Lettland:
 - Pågående projekt: Andra fasen av utvecklingen av vattennätet i Liepāja (sammanlagd kostnad på 32 miljoner euro) som ska avslutas under 2010. Andra fasen av utvecklingen av vattennätet i Daugavpils (sammanlagd kostnad på 25 miljoner euro) som ska avslutas under 2010.
 - Framtida projekt: Saneringsprojektet för Liepāja Karosta-kanalen (beräknad sammanlagd kostnad på 23 miljoner euro).

⁵ Däribland luftkvalitet, främjande av den biologiska mångfalden och riskförebyggande.

⁶ Vissa av dessa projekt har också beviljats ett ramlån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

- Estland: Renoveringen av stadsvatten- och avlopps nätet i Narva i Estland (sammanlagd kostnad på 28 miljoner euro).
- Litauen: Det första paketet för projektet med det centrala avrinningsområdet i Nemunas, som samfinansieras genom Sammanhållningsfonden (2000–2006), med en sammanlagd kostnad på 64 miljoner euro och ett bidrag från Sammanhållningsfonden på 51 miljoner euro, som ska avslutas i slutet av 2010.
- Polen: De stora projekt för avloppsreningsverk som för närvarande har inletts är bland annat Warszawa (585 miljoner euro), Szczecin (282 miljoner euro), Wrocław (158 miljoner euro), Poznań (104 miljoner euro), Gdańsk (121 miljoner euro), Kraków (121 miljoner euro) och Bydgoszcz (201 miljoner euro). Dessa sammanlagda kostnader uppskattades vid projektens antagande.
- Projekt som finansieras av Europaparlamentet för att skydda Östersjön mot hot från fastlandet genom att minska tillförseln av näringsämnen från jordbruket och risken med farligt avfall (3,5 miljoner euro under 2009 från Europaparlamentets budget).
- Under programplaneringsperioden 2007–2013 kommer en stor del av det operativa programmet för Europeiska fiskerifonden (EFF) att vara inriktat på att definitivt ta fiskefartyg ur bruk för att skapa en bättre jämvikt mellan kapaciteten och de tillgängliga resurserna.
- Europeiska investeringsbanken (EIB) beviljar lån/samfinansiering till många projekt, och kan ytterligare utvidga sin verksamhet till att omfatta ett stort antal föregångsprojekt.

Gruppen med åtgärder som syftar till ”att göra Östersjöområdet miljömässigt hållbart” omfattar följande prioriterade områden:

1. Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer
2. Att bevara naturområden och den biologiska mångfalden, även när det gäller fisket
3. Att minska användningen och inverkan av farliga ämnen
4. Att bli en föregångsregion för rena sjötransporter
5. Att begränsa och anpassa sig till klimatförändringarna

1. Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer	Samordnas av Polen och Finland
--	--------------------------------

Presentation av frågan:

Övergödning⁷ är ett stort problem för havet (och för sjöarna) i Östersjöområdet. Övergödning orsakas genom oproportionerligt hög tillförsel av näringsämnen (kväve och fosfor), huvudsakligen från otillräckligt renat avloppsvatten, avrinning från jordbruksmark och luftburna utsläpp från väg- och sjötransporter samt förbränningsprocesser.

De allvarligaste problemen:

Kväve- och fosforbördan i Östersjön har ökat mångfaldigt under det senaste århundradet. Övergödningens effekter är särskilt allvarliga i södra och östra Östersjön. Övergödning leder bland annat till syrebrist, ökade mängder med filamentösa alger, sommarblomning av cyanobakterier (blågröna alger) och inverkar på bentiska organismer.

Mervärde för Östersjöområdet:

Eftersom Östersjön är grund och halvsluten samt har ett långsamt vattenutbyte får en eventuell tillförsel av näringsämnen en långvarig effekt på hela havet. Därför berörs alla länder i avrinningsområdet, och inget enskilt land eller region kan lösa problemet på egen hand.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- ***”Vida åtgärder för att minska tillförseln av näringsämnen.”*** Utöver det fullständiga genomförandet av de centrala direktiven om övergödning har dessa åtgärder införts i Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön⁸. Detta dokument innehåller ett särskilt avsnitt om övergödning och kompletterades i mars 2009 med tematiska rapporter om övergödningen i Östersjön⁹.
- ***”Främja åtgärder och metoder som minskar läckaget av näringsämnen från jordbruket och åtgärder övergödningen.”*** Syftet är att garantera höga miljöstandarder med särskilt fokus på att minska läckaget av näringsämnen. I detta syfte kan kompletterande landsbygdsutvecklingsåtgärder tillämpas, utöver det fullständiga genomförandet av ramdirektiven om nitrater och vatten samt av de nya tvärvillkorskraven inom ramen för den

⁷ Övergödning definieras här som utsläpp i vattnen av näringsämnen, särskilt kvävesammansättningar och/eller fosfor, vilket orsakar en snabbare tillväxt av alger och högre former av växtlighet som skapar en oönskad störning av balansen för de organismer som lever i vattnet och av kvaliteten i de berörda vattnen.

⁸ Antogs i november 2007 av Sverige, Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland, Danmark, Ryssland och Europeiska kommissionen.

⁹ *Eutrophication in the Baltic Sea – An integrated thematic assessment of the effects of nutrient enrichment of the Baltic Sea Region*. Executive Summary (BSEP nr 115A och 115B) på www.helcom.fi.

gemensamma jordbrukspolitiken på att inrätta erosionskyddande vegetationsremsor utmed vattendrag senast den 1 januari 2012, för att till exempel maximera gödningsmedlens effektivitet eller återföra näringsämnen. För att stödja denna process är det viktigt att kartlägga all intensivt brukad jordbruksmark i hela avrinningsområdet och att fokusera på dessa områden först. Om detta visar sig otillräckligt bör man reflektera över vilka vidare åtgärder som kan behöva vidtas inom ramen för miljö- eller jordbrukspolitiken.

- **"Fullständigt genomförande av ramdirektivet om vatten¹⁰ för att maximera miljöfördelarna för Östersjön."** Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att senast 2015 skapa en god ekologisk status i alla vattenförekomster, däribland kustvattnen. Ett fullständigt genomförande (däribland rapportering) av ramdirektivet om vatten, tillsammans med kvävedirektivet och direktivet om rening av avloppsvatten från tätbebyggelse kommer även att förbättra miljön på öppet hav, i enlighet med målsättningarna i ramdirektivet om en marin strategi¹¹ för 2020.

Gemensamma åtgärder:

- **"Inrätta och återställa fler våtmarker"** för att återföra näringsämnen (för att förhindra att näringsämnen läcker ut i havet) och för att begränsa översvämningar (för att förhindra att gödningsämnen läcker ut vid översvämningar). Våtmarkerna bör inrättas där långsiktiga effekter kan förväntas med tanke på de olika klimatförhållandena, mottagligheten för övergödning etc.
- **"Inrätta Bonus-185-systemet (tidigare 169-systemet)"** för att skapa en hållbar forskningsram. Denna åtgärd har nu slutförts (se inledningen till miljöområdet ovan för närmare uppgifter).
- **"Främja en sektorsövergripande policydialog"** om samordning av jordbruks-, miljö- och landsbygdsutvecklingsfrågor genom att stödja genomförandet av projekt som skapar kapacitet på grundval av ett samordnat synsätt på begränsning av läckage av näringsämnen och anpassning på policynivå.

Föregångsprojekt (exempel):

- **1.1. "Avlägsna fosfater i tvätt- och rengöringsmedel i länder där detta ännu inte har gjorts, enligt rekommendationen i Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön, dvs. förbereda en utfasning av fosfater i tvätt- och rengöringsmedel."** Utan att det påverkar den pågående processen i kommissionen med att anta möjliga åtgärder på EU-nivå, bör en tidsplan fastställas för tidig utfasning i Östersjöområdet av användningen av fosfater i tvätt- och rengöringsmedel. (Ansvarig: Sverige. Tidsfrist: den 31 december 2012.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, EGT L 327, 22.12.2000, s. 1, ändrat genom Europaparlamentets och rådets beslut 2455/2001/EG, EGT L 331, 15.12.2001, s. 1.

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (ramdirektiv om en marin strategi), EUT L 164, 25.6.2008, s. 19. Utöver bedömningen av avrinningsområden enligt kravet i ramdirektivet om en marin strategi är produkter för fjärranalys via satellit (som exempelvis de som utvecklats specifikt för Östersjön vid kommissionens gemensamma forskningscentrum [JRC] och Institutet för miljö och hållbar utveckling [IES]) ett användbart verktyg för att kontrollera miljöfördelarna med genomförandet av EU-politiken.

- **1.2. Renare avloppsvatten**” genom kartläggning, uppförande/modernisering av prioriterade avloppsreningsverk vid Östersjön (till exempel i Neman och Sovetsk), med beaktande av Helcoms krav att avskaffa fosfor och kväve (däribland att nå en reningseffektivitet på 0,5 mgP/l). Dessutom bör driften av de befintliga avloppsreningsverken förbättras, med beaktande av den pågående Helcom-processen, dess krav och tidsplan. (Ansvarig: Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **1.3. ”Analysresultat av pilotåtgärder**” genom finansiering från programmet för Östersjöområdet (inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden), Life och Baltic 21 om förebyggande av övergödning och rekommendation av bästa praxis för kommuner, organ och rådgivande organ. (Ansvarig: [tbc], GD Regionalpolitik för uppföljning. Tidsfrist för lägesrapport: den 30 juni 2010.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **1.4. ”Genomföra bästa praxis inom jordbruket – Baltic Deal.**” Övergödningsläget i Östersjön är fortfarande otillfredsställande, trots att utsläppen av näringsämnen har minskat under de senaste årtiondena. Jordbrukarna erkänner problemet med läckage av näringsämnen från jordbruket som så småningom hamnar i Östersjön. Initiativet till Baltic Deal togs av fem jordbruksorganisationer som ett frivilligt sektorsåtagande. Det är nu ett flaggskeppsprojekt i EU:s strategi för Östersjöregionen. Projektet har sju partner och medfinansieras genom programmet för Östersjöregionen 2007–2013 och genom NEFCO/NIB BSAP-fonden. Det strategiska målet för projektet är att på ett kostnadseffektivt sätt förbättra miljön i Östersjön, utan att försämra konkurrenskraften eller hindra produktionen. Det specifika målet för projektet är att utveckla en gemensam gränsöverskridande strategi för Östersjöregionen med en nationell anpassning för att främja och stärka rådgivningstjänster för jordbruket och tillhörande demonstrationsverksamheter. (Ansvariga: Lantbrukarnas riksförbund i Sverige och Lettlands centrum för landsbygdsrådgivning och utbildning. Tidsfrist: den 31 december 2013.)
- **1.5. “Bedömning av regionala utsläpp av näringsämnen och identifiering av prioriterade projekt för att minska Vitrysslands utsläpp av näringsämnen i Östersjön**”, särskilt inom ramen för miljöpartnerskapet för den nordliga dimensionen (Ansvarig: Finland. Tidsfrist: den 31 december 2011.)

2. Att bevara naturområden och den biologiska mångfalden, även när det gäller fisket	Samordnas av Tyskland
---	-----------------------

Presentation av frågan:

Östersjöområdet har ett unikt ekosystem, från de norra delarna där vattnet till största delen består av sötvatten och där havet kan vara istäckt i upp till sex månader till Kattegatt där vattnet är mer salthaltigt. Endast ett specifikt urval av arter kan överleva i detta bräckta vatten, och de få makroarterna gör ekosystemet extra känsligt för förändringar av den fysiska och kemiska sammansättningen, som kan påverka balansen för hela näringsväven. Hoten mot den marina biologiska mångfalden är många. Ett av de största hoten är övergödning, vilket nämns i föregående kapitel och som har orsakat syrebrist i bottenvattnet i delar av Östersjön och skapat områden som är fattiga på arter med låg bentosbiomassa. Ett annat hot är införandet av invasiva främmande arter (till exempel vattenloppor och kammaneter) från till exempel fartygs ballastvatten, vilka konkurrerar med de inhemska arterna och ibland kan orsaka förändringar inom hela ekosystemet. Andra hot är föroreningar som påverkar fiskars, marina däggdjurs och sjöfåglars utveckling, reproduktion och motståndskraft mot sjukdomar och stress. Klimatförändringarna, som tros minska salthalten och öka temperaturen i Östersjön, kommer också att påverka den biologiska mångfalden i Östersjön i detta hänseende.

Fiskeriverksamheten påverkar direkt mångfalden av fiskarter i Östersjön och har lett till minskningar av vissa fiskbestånd, framför allt ål och torsk. De huvudsakliga skälen till de minskade bestånden är fastställandet av alltför höga totala tillåtna fångstmängder (TAC) i Europeiska rådet (jämfört med de årliga vetenskapliga yttrandena från Internationella havsforskningsrådet (ICES) och Vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen (STECF)), flottans överkapacitet och bristande regelefterlevnad med stora mängder felaktigt rapporterade eller orapporterade fångster, särskilt av torsk i Östersjöns östra delar. Dessutom finns det indikationer på att de minskade bestånden av torsk, som varit den främsta rovfisken i näringskedjan i Östersjön under de senaste årtiondena, har orsakat ett systemskifte i ekosystemet. Detta har skapat ett system som domineras av skarpsill, vilket fått följd effekter på andra arter genom en förändring av planktonbeståndet. Fisket påverkar också andra akvatiska arter, sjöfåglar och marina däggdjur genom bifångster, oavsiktliga fångster och konkurrens om födan. På Östersjöns havsbotten kan släpredskap påverka de bentiska livsmiljöerna genom en förändring av havsbottens fysiska struktur, spridning av näringsämnen och miljöfarliga ämnen och en förändrad bentisk fauna.

Samtidigt som många av Europas värdefulla livsmiljöer på land bevaras genom ett utbrett jordbruk kan jordbruksmetoderna också inverka negativt på naturresurserna (föroreningar av mark, vatten och luft, fragmentering av livsmiljöer och minskat naturliv). EU:s politik, däribland den gemensamma jordbrukspolitiken, inriktas därför allt mer på riskerna med miljöförstörelsen och förlusten av den biologiska mångfalden. Genom tvärvillkor för direkt stöd till jordbrukare och riktade landsbygdsutvecklingsåtgärder uppmuntras jordbrukarna att spela en positiv roll i bevarandet av landsbygden och miljön.

Slutligen är skyddet av den biologiska mångfalden och förhindrandet av föroreningar centrala teman inom det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus¹² (jfr prioriterat område nr 1: ”Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer”).

De allvarligaste problemen:

Den akvatiska biologiska mångfalden i Östersjön hotas genom överfiske, bifångster och oavsiktliga fångster av icke-målarter, invasiva främmande arter, ödeläggelse av livsmiljöer genom mänsklig verksamhet (som exempelvis muddring och byggnadsarbeten längs med kuster och hinder för vandring i vattenvägar), övergödning samt föroreningar. Åtgärderna måste därför ha två syften: att minimera de negativa effekterna av mänsklig verksamhet och att inrätta ett nätverk med ”skyddade områden”.

Mervärde för Östersjöområdet:

Bevarandet av naturområden och den biologiska mångfalden är ett mål för Europeiska unionen. I Östersjöområdet är detta mål särskilt viktigt eftersom miljön är särskilt känslig och regionens betydelse för EU:s ekonomi och välfärd är särskilt stor.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **”Genomföra Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön.”** Detta dokument innehåller ett specifikt avsnitt om biologisk mångfald och naturskydd, samt ett avsnitt om och en särskild färdplan för sjötransporter, i vilket införandet av främmande arter via fartygs ballastvatten och sediment berörs. Detta är nära förknippat med genomförandet och utvecklingen av EU-politiken, däribland den gemensamma fiskeripolitiken (för vilken kommissionen ansvarar för att vidta nödvändiga politiska initiativ).
- **”Minska fiskets negativa effekter på ekosystemet i Östersjön.”** Förutom att genomföra de förordningar och åtgärder som antagits på EU-nivå för att minimera fiskets inverkan på de marina ekosystemen, som exempelvis pingersförordningen¹³ och vissa tekniska bestämmelser, kan medlemsstaterna anta nationella åtgärder för att minimera fiskets effekt på de marina ekosystemen inom sina territorialvatten och för fiskefartyg som för deras flagg som är förenliga med eller strängare än den befintliga gemenskapslagstiftningen. Detta gäller särskilt skyddet av den allvarligt utrotningshotade populationen av tumlare i Östersjön.

Föregångsprojekt (exempel):

- **2.1. ”Skapa skyddade marina områden.”** I direktiven om vilda fåglar¹⁴ och livsmiljöer¹⁵ (Natura 2000-nätverket), samt inom Helcom, ställs krav på att medlemsstaterna ska slutföra

¹² Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EU om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1.

¹³ Rådets förordning (EG) nr 812/2004 från april 2004 om åtgärder när det gäller oavsiktlig fångst av valar vid fiske och om ändring av förordning (EG) nr 88/98.

¹⁴ Rådets direktiv 79/409/EEG av den 2 april 1979 om bevarande av vilda fåglar.

¹⁵ Rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

inrättandet av ett nätverk med skyddade marina områden i Östersjöområdet. För att dessa områden ska bli verkligt effektiva måste förvaltningsplaner antas och genomföras i fråga om hoten mot de arter eller livsmiljöer som områdena ska skydda. Inrättandet av Natura 2000-nätverket för Östersjön bör även beaktas inom ramen för den fysiska planeringen i havs- och kustområden, vilket kan bidra till att underlätta samordningen av mänsklig verksamhet i marina områden. Även åtgärderna inom den gemensamma fiskeripolitiken måste samordnas. (Ansvarig: Tyskland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

- **2.2. "Begränsa införandet av nya främmande arter via fartyg"**, främst genom införandet av den internationella konventionen om kontroll och hantering av ballastvatten och sediment från fartyg och genom verktyg som rening ombord och installation av mottagningsanordningar för ballastvatten i hamnar med stora trafikflöden från och till området utanför Östersjön. Helcom-länderna enades i handlingsplanen för Östersjön om att helst ratificera konventionen 2010, och allra senast 2013. En färdplan för Helcom har antagits med fokus på förvaltning av ballastvatten för transporter i inre Östersjön. Vidare bör riktlinjerna från Helcom och Oskar¹⁶ om frivillig tillfällig tillämpning av standarder för tömning av ballastvatten tillämpas. Åtgärderna bör bygga på nya kunskaper om frågan som samlats in genom pågående forskning och även främja nya innovativa strategier inom industrin och vid forskningsinstitut. (Ansvariga: Helcom, Sverige och Tyskland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **2.3. "Anta åtgärder för att underlätta vandrande fiskarters vandring och reproduktion"**, på grundval av en klassificering och inventering av vattendrag med historiska och befintliga vandrande fiskarter som exempelvis ål och lax, enligt Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön. Inom ramen för de operativa programmen för Europeiska fiskerifonden (EFF) bidrar vissa medlemsstater redan till detta mål genom att tillämpa åtgärder för att skydda den akvatiska faunan och florin, i synnerhet för återställande av inre farvatten, däribland vandringsleder. De nationella förvaltningsplanerna för ål förväntas också bidra till större bestånd av denna art. (Ansvariga: Helcom och Tyskland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

¹⁶ Oskar är den organisation som inrättats genom konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten, till vilken 15 stater och Europeiska gemenskapen är avtalsparter.

Presentation av frågan:

I Östersjöområdet fortsätter farliga ämnen att utgöra en miljö- och hälsorisk. Bland dessa ämnen finns organiska förorenande ämnen och tungmetaller, samt kemiska vapen som dumpats i Östersjön. När väl farliga ämnen släppts ut i havet kan de finnas kvar i den marina miljön under mycket lång tid och ackumuleras i den marina näringsväven. Farliga ämnen kan få negativa effekter för ekosystemen, däribland skapa hälsorelaterade och reproduktiva problem för djur, särskilt viktiga rovdjur, vilket i slutändan får negativa konsekvenser för folkhälsan. Förorenande ämnen kan vara farliga på grund av sina giftiga (akuta och kroniska effekter, till exempel hormonstörning etc.), långvariga och bioackumulerande egenskaper. Fisk som fångas i vissa delar av Östersjön, särskilt strömming och lax, innehåller till exempel dioxinkoncentrationer som överskrider de högsta tillåtna gränserna för livsmedel på gemenskapsnivå. Farliga kemikalier som släpps ut i vattenmiljön används fortfarande i till exempel antifoulingprodukter. Slutligen uppstår nya miljöproblem, till exempel nya kemiska substanser som exempelvis perfluoroktansulfonat (PFOS)¹⁷ och läkemedel. Användningen av läkemedelsprodukter ökar, och avloppsreningsverken är inte konstruerade för att bryta ned dessa produkter. Många allvarliga problem i Östersjön har avhjälpats, och således måste diffusa källor med kemiska substanser uppmärksammas i högre grad.

Den främsta spridningskällan för vissa farliga kemikalier som sprids till Östersjön är atmosfären. Ett exempel är kvicksilver från kolkraftverk som transporteras långa sträckor genom atmosfären. Långdistanstransporter måste också hanteras inom EU och internationellt.

Slutligen är förhindrandet av föroreningar ett av de centrala temana inom det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus¹⁸ (se prioriterat område nr 1: ”Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer”).

De allvarligaste problemen:

Ett flertal farliga ämnen eller grupper med ämnen och två tungmetaller har fastställts som prioriteringar av Helcom. Dessutom kan man, trots att de tillgängliga uppgifterna är motstridiga, anta att ungefär 40 000 ton kemisk ammunition har dumpats, vilket motsvarar ungefär 13 000 ton giftiga stridsmedel.

¹⁷ Perfluoroktansulfonat (PFOS) är ett mänskligt tillverkat ytaktivt fluorerat ämne och ett globalt förorenande ämne. Det föreslås att PFOS ska klassas som en långlivad organisk förorening (POP) eftersom den är långlivad, bioackumulerande och giftig.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EU om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1.

Mervärde för Östersjöområdet:

Många farliga ämnen som har påträffats i Östersjön kommer från regionen, medan andra kommer från andra regioner. Dessa ämnen påverkar hela ekosystemet och i slutändan folkhälsan. Inget land kan lösa problemet på egen hand: lösningar kan endast utarbetas genom samarbete inom Östersjöområdet, inom EU och internationellt.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **”Genomföra åtgärder för att minska farliga ämnen”**, däribland fullständigt genomförande av de centrala direktiven och förordningarna om kemikalier (särskilt i den akvatiska miljön)¹⁹. Flera åtgärder finns i Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön (som innehåller ett särskilt avsnitt om farliga ämnen). Dessutom måste även åtgärder som redan beslutats internationellt genomföras²⁰. Övervakning är viktigt, till exempel av förenligheten med förordning (EG) nr 782/2003, genom vilken Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) antifoulingkonvention införlivas i gemenskapslagstiftningen.

Gemensamma åtgärder:

- **”Begränsa tillförseln av hormonliknande substanser”**, till följd av en analys av källorna till och flödena och inverkan av läkemedelsprodukter i den marina miljön.
- **”Utvärdera behovet av att sanera förorenade fartygsvrak och kemiska vapen”** där så behövs för att skydda känsliga marina ekosystem, med beaktande av arbetet inom Helcom.
- **”Fortsätta att bedriva forskning om farliga ämnen”** av särskild betydelse för Östersjön, eftersom detta är ett område där det finns ett behov av en större kunskapsbas (till exempel om dessa ämnens interaktion och kumulativa effekter), däribland genom utveckling av det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus²¹.

Föregångsprojekt (exempel):

- **3.1. ”Utveckla verktyg och indikatorer för bedömningen av biologiska effekter av stress på grund av mänskligt framställda kemikalier i Östersjön”** genom att undersöka orsakssambanden mellan kemisk stress och biologiska effekter på olika nivåer av biologisk organisation. Projektet ska bl.a. ta fram rekommendationer om effektövervakning av farliga ämnen i hela Östersjöområdet. Dessutom kommer projektet att bidra till att bygga kapacitet och stärka nätverket genom seminarier (Beast, projekt som finansieras av det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus). (Ansvarig: Finska miljöinstitutet. Tidsfrist för slutförande: den 31 december 2011.)

¹⁹ I synnerhet men inte uteslutande Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/105/EG av den 16 december 2008 om miljökvalitetsnormer inom vattenpolitikens område.

²⁰ Däribland Stockholmskonventionen om långlivade organiska föroreningar och konventionen om långväga gränsöverskridande luftföroreningar.

²¹ Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EU om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1.

- **3.2. "Utvärdera behovet av att sanera kemiska vapen"** där så behövs för att skydda känsliga marina ekosystem, däribland genom utbyte av erfarenheter (med beaktande av arbetet inom Helcom). Verksamheten bör omfatta kartläggning av de nuvarande prioriterade hoten och fastställande av kostnaderna för och nyttan med eventuella åtgärder genom antagna forskningsprogram. Detta arbete bör bygga på befintlig kunskap²² och kartläggning i Östersjön. Utvecklingen av stora infrastrukturprojekt till havs bör också beakta placeringen av dumpningsplatser för kemiska vapen under vattnet (Ansvarig: Huvudinspektoratet för miljöskydd, Polen, samt deltagande av samtliga nio avtalsparter i Helcom. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **3.3 "Hållbar förvaltning av förorenade sediment"** – Riktlinjer och en verktygslåda för behandlingsteknik, ett bedömnings- och beslutsstödssystem ska utvecklas. Fältprov för att validera och demonstrera behandlingsmetoder under olika förhållanden kommer att utföras. Ett hållbart nätverk kommer att skapas genom samverkan med viktiga målgrupper och en strategi som bygger på delaktighet för alla arbetspaket (SMOCS-projektet finansieras genom programmet för Östersjöregionen). (Ansvarig: Statens geotekniska institut i Sverige. Tidsfrist för slutförande: den 16 december 2012.)
- **3.4 "Utveckling av Helcoms nyckelindikatorer"** (HELCOM CORESET) för farliga ämnen och för biologisk mångfald för att stödja en regelbunden uppdatering av tematiska bedömningar, där det bedöms om Helcoms strategiska och ekologiska mål har uppnåtts och om genomförandet av handlingsplan för Östersjön har varit framgångsrikt. Indikatorerna ska vara helt och hållet förenliga med en god ekologisk status enligt definitionen i EU:s ramdirektiv om en marin strategin och de riktlinjer och kriterier som utvecklats enligt den. Projektet ska garantera det samarbete och den samordning som krävs och slutligen även den marina regionomfattande harmonisering som krävs för att fastställa specifika Östersjömål i fråga om farliga ämnen och biologisk mångfald som hör ihop med en god ekologisk status. (Ansvarig: Helcoms sekretariat. Tidsfrist för slutförande: den 30 juni 2013.)
- **3.5 "Kontroll av farliga ämnen i Östersjöregionen"** genom att identifiera källor och tillförsel för 11 farliga ämnen och grupper av ämnen som tas upp i Helcoms handlingsplan för Östersjön och utveckla åtgärder för att minska utsläppen av dessa ämnen. Projektet ska också förbättra kunskapen om bästa metoder och kapacitetsuppbyggnad (Cohiba-projekt som medfinansieras av EU:s program för Östersjöregionen 2007–2013). (Ansvarig: Finska miljöinstitutet (SYKE). Tidsfrist för slutförande: 2012.)
- **3.6 "Innovativ förvaltning av farliga ämnen i Östersjöregionen"** (InnoMaHaz) överför kunskapen från Cohiba om att kartlägga källor och utvärdera kostnadseffektiviteten i åtgärder för en uppsättning nya farliga ämnen, t.ex. läkemedel. I tillägg till de etablerade åtgärder som utvärderas i Cohiba kommer innovativa åtgärder att undersökas i termer av kostnadseffektivitet och hur lätta de är att genomföra. Analysen kommer inriktas på utvalda områden som har identifierats i Cohiba som eventuella luckor, t.ex. import av produkter (som textilier), användning av flamskyddsmedel i byggnadssektorn eller nya urbana infrastrukturkoncept för avfall, avloppsvatten och utsläpp från städer. Berörda intressenter kommer att involveras i projektet, däribland små och medelstora företag i Östersjöländerna.

²² Till exempel forskningsprogrammet "Modelling of ecological risks related to sea-dumped chemical weapons" (MERCW), http://www.fimr.fi/en/tutkimus/muu_tutkimus/en_GB/mercw/ och arbetet inom Helcom, http://www.helcom.fi/environment2/hazsubs/en_GB/chemu/?u4.highlight=ammunition.

Genom dessa verksamheter bidrar InnoMaHaz till ett innovationsnät för förvaltning av farliga ämnen i Östersjöregionen. (Ansvarig: Tyskland (Fraunhofer). Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **3.7 "Minska användningen av ämnen som inger mycket stora betänkligheter i Östersjöregionen."** Syftet med projektet är att lyfta fram ämnen som påverkar miljön i Östersjön, t.ex. de rekommendationer om farliga ämnen som utfärdas via handlingsplanen för Östersjön till kandidatlistan för Reach. En central del i Reach är kandidatlistan över ämnen som inger mycket stora betänkligheter, som innehåller en förteckning över kemikalier för vilka användningen sannolikt kommer att begränsas kraftigt i framtiden. SIN-listan är en databas över 356 kemiska ämnen och grupper av kemiska ämnen som kan uppfylla kriterierna i Reach för ämnen som inger mycket stora betänkligheter. (Ansvarig: The International Chemical Secretariat. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **3.8 "Göra Östersjöregionen ledande i hållbar utveckling för läkemedel"** genom att upprätta ett nät för läkemedel med fokus på hållbar utveckling och utbyte av goda metoder och erfarenheter mellan människor med kunskap om medicinska produkter, hälsa och miljöaspekter i regionen. Det bör inrättas kontaktpunkter i alla medlemsstater i Östersjöområdet för att öka kunskapen och skapa en plattform för vidare diskussioner i syfte att nå målet med hållbar utveckling. (Ansvarig: Läkemedelsverket i Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

4. Att bli en föregångsregion för rena sjötransporter

Samordnas
av Danmark

Presentation av frågan:

Sjötransporterna utgör en viktig grundstomme för handeln i Östersjöområdet (det finns alltid över 2 000 fartyg i Östersjön). Såväl antalet fartyg som deras storlek har ökat under senare år, och fartygen i Östersjön, särskilt tankfartyg, står nu för upp till 15 % av världens godstransporter (vilket beräknas öka med över 100 % i Östersjön). Samtidigt som sjötransporter är ett rent transportsätt mätt i utsläpp per ton gods orsakar dessa transporter ändå stora växthusgasutsläpp. Inom ramen för den integrerade havspolitikerna utgör omvandlingen av Östersjön till en föregångsregion för ”rena sjötransporter” en övergripande åtgärd för en rad åtgärder som syftar till att minska miljönverkan av sjötransporter.

Att förhindra föroreningar är ett av de centrala temana för det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus²³ (se prioriterat område nr 1: ”Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer”).

De allvarligaste problemen:

De allvarligaste negativa miljöeffekterna av sjötransporter är luftföroreningar, olagliga och oavsiktliga utsläpp av olja, farliga ämnen och annat avfall och införande av främmande organismer genom fartygens ballastvatten och skrov. Detta är desto allvarligare för Östersjön med tanke på att detta hav är halvslutet.

Mervärde för Östersjöområdet:

Sjötransporter tillhandahåller viktiga tjänster inom Östersjöområdet och hela EU. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) klassificerade 2005 Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde och som det första särskilda svavelkontrollområdet (Seca) med gränser för svavelutsläpp inom ramen för Marpolkonventionen²⁴ (bilaga VI). Detta är en bra utgångspunkt för genomförandet av åtgärder för att garantera stabiliteten hos sjötransporterna i Östersjön. Mot bakgrund av betydelsen av sjötransporterna i Östersjön och effekterna på den marina miljön är det viktigt att länderna i Östersjöområdet agerar gemensamt för att minimera föroreningar från fartyg, och samtidigt eftersträvar och maximerar de positiva effekterna av sjötransporterna för regionen.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

²³ Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EU om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1.

²⁴ Marpol är den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, som antogs 1973 och ändrades genom ett protokoll från 1978 (”Marpol” är en förkortning av MARine POLLution (havs föroreningar)).

- **”Genomföra åtgärder för att minska föroreningar från fartyg”** (inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), EU och Helcom). Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön innehåller ett särskilt avsnitt om sjöfartsverksamhet som exempelvis teknik för att minska utsläpp i hamnar. På internationell nivå införs genom Marpol (Bilaga VI) ännu strängare krav i fråga om svavel i Östersjön (svavelhalten i alla bunkerbränslen som används på fartyg i Östersjön – vilket är ett svavelkontrollområde, som för närvarande är fastställt till 1,50 % m/m, får inte överskrida 1,00 % m/m från och med den 1 juli 2010 och 0,10 % m/m från och med den 1 januari 2015). Svavelutsläppen kommer således avsevärt att minska fram till 2015. Vad gäller kväveoxidutsläpp föreskrivs i Marpol (bilaga IV) att marina områden ska utses till kväveoxidkontrollområden. De nya reglerna skulle innebära att fartyg som är byggda 2016 och därefter ska minska sina utsläpp med omkring 80 %. I detta sammanhang bör möjligheten att utse Östersjön till kväveoxidkontrollområde övervägas. Samtidigt som man bör beakta att internationella sjötransportregler om möjligt bör antas inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) kommer EU, beroende på framstegen för förhandlingarna om flera centrala frågor, att fortsätta att bedöma om åtgärder krävs på EU-nivå eller specifikt inom Östersjöområdet.

▪

Föregångsprojekt (exempel):

- **4.1. ”Främja åtgärder för att samla in fartygsgenererat avfall”** (förstärkt tillämpning av Helsingforskommissionens system med ”ingen särskild avgift” för särskilda mottagningsanordningar i hamnar för oljeavfall från maskinutrymmen, avloppsvatten och sopor). Det är viktigt att de största hamnarna tillämpar ett enhetligt och öppet tillvägagångssätt. Vidare bör tillgängligheten hos mottagningsanordningarna i Östersjöns hamnar ytterligare förbättras för att kunna ta emot allt avfall, särskilt avloppsvatten, med beaktande av förslaget från Helsingforskommissionens medlemsstater till Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) med en begäran om ett förbud mot utsläpp av avloppsvatten från fartyg, särskilt från passagerarfartyg och färjor. (Ansvarig: Helcom. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **4.2. ”Främja åtgärder för att minska utsläpp från fartyg och snabba på utvecklingen av anläggningar för landel eller för utsläppsrening i alla stora hamnar i Östersjön.”** Åtgärdernas tillämpning bör främjas genom ekonomiska incitament för att skapa lika konkurrensvillkor. (Ansvariga: Finland och Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd av den ansvariga medlemsstaten.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **4.3. ”Införa differentierade hamnavgifter beroende på fartygs miljöpåverkan”** i de största hamnarna i Östersjön för att skapa incitament för fartyg med låga utsläpp, som hanterar avloppsvatten och ballastvatten på ett hållbart sätt, som använder miljövänlig teknik (särskilt framdrivningssystem med till exempel ökad energieffektivitet), som har höga säkerhetsstandarder etc. (Ansvarig: Helcom. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **4.4. ”Stoppa utsläppen av avloppsvatten från fartyg”**, särskilt från passagerarfartyg, genom uppföljning av Helsingforskommissionens förslag till Internationella sjöfartsorganisationen om att utse Östersjön till kontrollområde för utsläpp av avloppsvatten från passagerarfartyg, vilket skulle tvinga kryssnings- och passagerarfartyg att rena sitt avloppsvatten för att

avskilja näringsämnen eller tömma avloppsvattnet i hamnarnas mottagningsanordningar. (Ansvarig: Finland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **4.5. "Förbättra avfallshanteringen ombord och i hamnar"** inom ramen för Baltic Master II-projektet genom bättre deltagande av olika aktörer, dvs. kustsamhällen och hamnar i samarbete med nationella myndigheter, forskningsinstitut, universitet och organisationer från hela Östersjöområdet, och hitta praktiska lösningar för att förbättra avfallshanteringen. (Ansvarig: Region Blekinge. Tidsfrist för slutförande: den 24 januari 2012.)
- **4.6. "Utföra en genomförbarhetsstudie om infrastrukturen för flytande naturgas för närsjöfart"**. Närsjöfarten måste utvecklas som ett hållbart transportalternativ som omfattar intermodala transporter samt bulklasttransporter. I och med de kommande sänkningarna av den tillåtna svavelhalten i bunkerbränsle och begränsningarna av kväveoxidutsläppen utsätts konkurrenskraften inom närsjöfarten för stora påfrestningar, och ny teknik måste utvecklas. Maskintillverkarna har börjat erbjuda flytande naturgas (LNG) som ett alternativ till olja, men detta alternativ kräver en infrastruktur med tankstationer för LNG. En genomförbarhetsstudie ska utgöra grunden för vidare åtgärder inom detta område. (Ansvariga: Danska Sjöfartsstyrelsen och Nordiska ministerrådet. Tidsfrist för lägesrapporten: ännu ej fastställd.)

Presentation av frågan:

Klimatförändringarnas inverkan på ekosystemet i Östersjöområdet kan bli särskilt stor på grund av det geografiska läget, det kalla klimatets betydelse och den naturliga miljöns sårbarhet. Stora förändringar förväntas påverka regionens hydrologi och biologi. Vissa sektorer är särskilt sårbara, som exempelvis jordbruket, fisket och turismen. Därför utarbetar ett antal Östersjöländer, däribland Sverige, Finland och Lettland, redan nationella anpassningsstrategier med inriktning på effekterna av klimatförändringarna och de åtgärder som måste vidtas för att hantera dem. Med tanke på Östersjöområdets och de gränsöverskridande frågornas betydelse bör man även överväga att utarbeta en regional anpassningsstrategi.

Slutligen är en förståelse för klimatförändringar och för geofysisk påverkan centrala teman inom det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus²⁵ (se prioriterat område nr 1: ”Att minska tillförseln av näringsämnen i havet till godtagbara nivåer”).

De allvarligaste problemen:

Även om de sannolika konsekvenserna av klimatförändringarna är svåra att förutse exakt är det tydligt att den förväntade temperaturökningen och den ökade nederbörden kommer att få stor inverkan på förutsättningarna i Östersjöområdet. Det kommer att bli viktigt att närmare fastställa inverkan av klimatförändringarna på lokal nivå och hur denna kan minskas.

Klimatförändringarna beräknas få flera regionala effekter. Färskvattnet i vattendragen runt Östersjön kommer att öka med omkring två procent, med stora avvikelser från år till år. Nederbörden kommer att förändras, vilket kommer att påverka avrinningen till Östersjön, med en potentiell ökning av de årliga flodflödena från de nordligaste avrinningsområdena tillsammans med en minskning i de sydligaste avrinningsområdena. Säsongsmissigt kommer flodflödena sommartid att tendera att öka, medan de vintertid kommer att tendera att minska. Havsvattnet kommer att påverkas eftersom den genomsnittliga salthalten i Östersjön förväntas minska och vattentemperaturen, vattenbalansen, och cirkulationen kan förväntas ändras. Detta kommer att inverka på de biologiska processerna och livsformerna i Östersjön, vilket kommer att påverka de arter som lever i Östersjön, deras spridning och deras samspel. Uppvärmningens förväntade effekt på de marina däggdjuren i Östersjön förväntas främst visa sig genom en betydande minskning av istäcket, vilket kommer att påverka de sälararter som fortplantar sig på is, främst ringsälar men också gråsälar.

Östersjöområdet kan bli en föregångsregion i fråga om klimatförändringar. Det finns framför allt utrymme för förbättring när det gäller energieffektiviteten hos bostadshus, fjärrvärme (system för fördelning av värme som alstras på en centraliserad plats för bostads- och kontorsbyggnader) och kombinerade värme- och kraftverk. Övergången till hållbara transportsätt och förbättrade intermodala transporter kommer också att utgöra ett viktigt bidrag.

²⁵ Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EU om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1.

Mervärde för Östersjöområdet:

Länderna i Östersjöområdet berörs alla av klimatförändringarna, och det finns en hel del goda exempel på begränsning av och anpassning till klimatförändringarna i denna region. Det finns därför mycket att vinna på att utbyta erfarenheter och samarbeta om konkreta projekt. Östersjön är en specifik ekoregion, och därför kan också effekterna av klimatförändringarna förväntas vara specifika. Det är således viktigt att de regionala aktörerna samarbetar när de antar anpassningsåtgärder.

Dessutom kan Östersjöområdet bli en föregångsregion när det gäller att bekämpa klimatförändringarna. Utöver utrymmet för att utveckla förnybar energi (vilket nämns i ett särskilt avsnitt) finns det framför allt utrymme för förbättringar av energieffektiviteten hos bostadshus, fjärrvärme (system för fördelning av värme som alstras på en centraliserad plats för bostads- och kontorsbyggnader) och kombinerade värme- och kraftverk.

Slutligen är Östersjön en specifik ekoregion, och därmed kan även effekterna av klimatförändringarna förväntas vara specifika. Det är därför viktigt att de regionala aktörerna samarbetar när det gäller att anta mildrande åtgärder och anpassningsåtgärder som de nedanstående.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- ***”Inrätta en regional anpassningsstrategi inom Östersjöområdet”*** som kan utgöra en användbar ram för ett förstärkt samarbete och för informationsutbyte inom hela regionen. Möjligheten att inrätta en sådan regional anpassningsstrategi bör beaktas, och förenligheten hos en sådan eventuell strategi med åtgärderna på EU-nivå i enlighet med Europeiska kommissionens vitbok om anpassning måste garanteras. Denna fråga skulle kunna hanteras av den styrgrupp för effekter och anpassning som föreslås i vitboken. En regional strategi som kompletterar EU-övergripande initiativ skulle kunna vara inriktad på frågor av gränsöverskridande intresse för regionen, som exempelvis att utveckla en mer gedigen kunskapsbas om effekterna och konsekvenserna av klimatförändringarna, öka medvetenheten om behovet av åtgärder, garantera och mäta framstegen (med användning av indikatorer som riktmärken för att mäta framstegen) och rekommendera tidiga åtgärder för att se till att anpassning sker inom centrala politikområden. Detta innebär att man bör se över politiken mot bakgrund av riskerna med klimatförändringarna samt överväga alternativa anpassningsåtgärder.

Gemensamma åtgärder:

- ***”Lyfta fram hela Östersjöområdet som en miljövänlig region (på land och till havs).”*** Vissa medlemsstater i Östersjöområdet är redan föregångare inom hållbar utveckling (Stockholm och Hamburg har till exempel utnämnts till ”Europeiska miljöhuvudstäder”), och det skulle vara gynnsamt att bygga vidare på detta för att sprida erfarenheterna till hela regionen. Samtidigt som detta initiativ kommer att röra ett antal viktiga frågor (däribland t.ex. luft, vatten och avfall) kommer det att vara viktigt att prioritera att främja åtgärder i regionen för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna.

- **”Främja effektiva uppvärmningssystem”** genom att renovera fjärrvärme- eller kombinerade värme- och kraftverk och **”främja energieffektiva byggnader”** inom bostadssektorn och offentliga byggnader (till exempel regionala/lokala handlingsplaner för dessa sektorer, nätverk för att utbyta bästa praxis m.m.).

Föregångsprojekt (exempel):

- **5.1. ”Förutse klimatförändringarnas regionala och lokala effekter genom forskning.”** Initiativen inom detta forskningsområde bör avse specifika frågor för Östersjöområdet, och samtidigt garantera en nära samordning med övergripande åtgärder på EU-nivå. (Ansvariga: Danmark och Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **5.2. ”Genomföra initiativet för energieffektivitet för EU–Ryssland fullt ut”**, särskilt de årliga arbetsprogrammen för EU:s och Rysslands gemensamma tematiska grupp om energieffektivitet inom ramen för energidialogen mellan EU och Ryssland, som ska genomföras gemensamt av EU och Ryssland. (Ansvarig: Europeiska kommissionen, GD Energi. Tidsfrist för lägesrapport: den 31 juli 2010.)
- **5.3. ”Skapa ett nätverk med hållbara städer och orter”** för att utbyta kunskap och god praxis om miljövänliga metoder för stadsförvaltning. I detta hänseende bör man överväga ett bredare deltagande i det befintliga initiativet ”borgmästaravtalet”, som anger tonen för Europas föregångsstäder när det gäller att mildra klimatförändringarna genom att tillämpa en intelligent lokal hållbar energipolitik som skapar långsiktiga lokala arbetstillfällen och ökar medborgarnas livskvalitet samt beaktar viktiga sociala frågor. Ett viktigt inslag i en hållbarhetsstrategi är att vidta kommunala åtgärder för begränsning av och anpassning till klimatförändringarna. (Ansvariga: Sverige och Tyskland. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET TILL EN BLOMSTRANDE REGION

Ekonomiska faktorer har stor betydelse inom ramen för denna samling prioriterade åtgärder när det gäller att främja och stödja regionen. I Östersjöområdet finns några av världens mest framgångsrika och innovativa ekonomier, och även regioner som snabbt närmar sig EU-genomsnittet.

Östersjöområdet är det dominerande utrikeshandelsområdet för de mindre ekonomierna, som exempelvis Estland och Litauen (Östersjöområdets andel av deras totala handel uppgår till över 50 %). För de tre nordiska länderna är Östersjöområdets andel av handeln mellan 37 % för Sverige och 44 % för Danmark. Siffrorna är ungefär desamma i Polen, där Östersjöområdets andel av den totala handeln uppgår till 35 %. Endast för Tyskland är Östersjöområdets andel av handeln avsevärt lägre, på grund av den tyska handelns omfattning. Det är intressant att notera att Östersjöhandeln i de största tre handelsländerna i Östersjöområdet (Tyskland, Polen och Sverige) är mindre än deras totala handel. Dessutom spelar de havsnära ekonomierna en viktig roll i länderna i Östersjöområdet. Av de sex EU-medlemsstaterna med störst andel sjöfartsverksamhet i sin nationella ekonomi (+ 3 % mervärde och + 5 % sysselsättning inom sjöfartssektorn) ligger tre vid Östersjön: Estland, Lettland och Danmark²⁶.

I detta kapitel presenteras därför åtgärder för att främja företagande, innovation och handel, vilket stärker affärsmöjligheterna och får den inre marknaden att fungera bättre i praktiken. I kapitlet finns också åtgärder för att skapa personalresurser av högre kvalitet och för att göra de grundläggande industrierna jordbruk, skogsbruk och fiske mer hållbara.

Exempel på finansiering

De planerade utgifterna för programmen för konvergens och konkurrenskraft och för sysselsättning inom Östersjöområdet på området för välbefinnande för perioden 2007–2013 inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden:

Innovation i små och medelstora företag och företagande	2,4 miljarder euro
Investeringar i företag	2,0 miljarder euro
FTU-verksamhet	1,2 miljarder euro
FTU-infrastruktur	1,1 miljarder euro
Totalt:	6,7 miljarder euro

Vidare finansieras viktiga projekt genom andra gemenskapsprogram (särskilt sjunde ramprogrammet för forskning, Life-programmet, Europeiska socialfonden (ESF), programmen för Europeiskt territoriellt samarbete, programmen för gränsöverskridande samarbete inom ramen för Europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet (ENPI CBC), Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU), Europeiska fiskerifonden (EFF)²⁷ och programmet för konkurrenskraft och innovation) samt genom nationell, regional och lokal

²⁶ Estland (mervärde 9 %; sysselsättning 7 %), Lettland (mervärde 8 %; sysselsättning 5 %), Danmark (mervärde 4 %; sysselsättning 5 %). Studien *The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors* (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/clusters_en.html).

²⁷ Planerade gemenskapsutgifter 2007–2013 inom ramen för EFF på området för välbefinnande: hållbar utveckling av fiskeområden 316 miljoner euro, investeringar i fiskeberedning, saluföring och vattenbruk 500 miljoner euro. Sammanlagt: 816 miljoner euro.

politik. Dessutom har Europeiska investeringsbanken (EIB) redan beviljat lån/samfinansiering till många projekt och kan ytterligare utvidga sin verksamhet till att omfatta ett stort antal föregångsprojekt.

Exempel på projekt som finansieras genom Eruf och Sammanhållningsfonden (pågående och planerade projekt, sammanlagd kostnad):²⁸

- ”Fiber Optic Valley” (samfinansieras genom mål 2 i Sverige perioden 2000–2006) och dess avknopningsprojekt ”Testbed Gävleborg” (Norra Mellansverige-programmet) avser inrättande av ett kluster i Östersjön.
- Samarbete mellan universitet: Genom det svenska konkurrensprogrammet Östra Mellansverige 2007–2013 finansieras ett projekt kallat ”PRIM” (Processes and Relations in Innovative Environments) som stöder samarbetet mellan flera universitet och deras företagskuvöser. Sammanlagd kostnad: 6,5 miljoner euro.
- Josefin – Joint SME Finance for Innovation, är ett europeiskt territoriellt samarbetsprojekt inom det transnationella programmet för Östersjöområdet perioden 2007–2013. Projektets löptid: januari 2009–december 2011. En förlängning med upp till två år som ”strategiskt projekt” övervägs. Sammanlagd kostnad: 3,9 miljoner euro.
- Vetenskaps- och teknikparken i Pomorski, Polen – förlängning av tredje fasen (sammanlagd kostnad: 48 miljoner euro).
- Havskluster i Schleswig-Holstein, Tyskland (sammanlagd kostnad: 50,8 miljoner euro).

Gruppen med åtgärder för att ”göra Östersjöområdet miljömässigt hållbart” omfattar följande prioriterade områden:

6. Att undanröja hindren på den inre marknaden i Östersjöområdet samt förbättra samarbetet inom tull- och skatteområdet
7. Att dra full nytta av regionens potential när det gäller forskning och innovation
8. Att genomföra småföretagsakten för att främja företagande, stärka de små och medelstora företagen och använda de mänskliga resurserna mer effektivt
9. Att göra jordbruket, skogsbruket och fisket mer hållbart

²⁸ Vissa av dessa projekt har också beviljats ett ramlån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

6. Att undanröja hindren på den inre marknaden i Östersjöområdet samt förbättra samarbetet inom tull- och skatteområdet	Samordnas av Estland
--	----------------------

Presentation av frågan:

Det finns fortfarande praktiska hinder för handeln med varor och tjänster i Östersjöområdet trots att alla medlemsstater omfattas av den inre marknaden. Marknaderna i Östersjöområdet är, med undantag för Tyskland, relativt små och därför i hög grad beroende av handeln i regionen för att bevara sin konkurrenskraft.

Östersjöområdet är det dominerande utrikeshandelsområdet för alla länder utom Tyskland. Handeln mellan länderna ökar, men långsammare än vad som kan förväntas, vilket är ett tecken på att integrationen av marknaderna inte framskrider som den borde. Det har visat sig särskilt svårt för små och medelstora företag att fullt ut dra fördel av den inre marknaden och framgångsrikt utöka sin verksamhet till grannländerna. Detta hindrar framför allt små och medelstora företag som växer och därför behöver större ”inhemsk marknader” för att kunna expandera.

För att inrätta praktiska och fungerande handelsförbindelser med tredjeländer är det viktigt att minska de administrativa och icke-tariffära hindren för handeln och för den gränsöverskridande rörligheten för varor mellan särskilt EU och Ryssland. Detta kräver förbättrade tullförfaranden och en förbättrad infrastruktur. Det är vidare viktigt att stärka det internationella skattesamarbetet, förbättra handels- och investeringsvillkoren och stärka insatserna för att bekämpa gränsöverskridande skattebedrägerier och skatteflykt.

Merparten av hindren på den inre marknaden för varor som transporteras via sjötransporter (90 % av varorna som transporteras inom EU för t.ex. Finland) beror på att sjötransporterna anses lämna EU:s tullterritorium när fartygen lämnar territorialvattnen och åter träder in på EU:s tullterritorium i ankomsthavnen. Detta synsätt är inte längre motiverat, eftersom fartyg lätt kan spåras av kustmyndigheterna. För att avlägsna de systemrelaterade formaliteterna för varor på den inre marknaden antog kommissionen den 21 januari 2009 ett meddelande²⁹ om att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder, för att i så stor utsträckning som möjligt avlägsna eller minska de administrativa förfarandena för varor och fartyg som seglar mellan EU:s hamnar. Östersjöområdet kommer i hög grad att gynnas av genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen för det ”Europeiska området för sjötransporter utan hinder”, som godkändes av rådet den 30 mars 2009.

De allvarligaste problemen:

De otillräckliga handelsförbindelserna för små och medelstora företag i Östersjöområdet kan förklaras genom administrativa bördor som påförs genom den nationella lagstiftningen, otillräckligt genomförande av EU-direktiv eller genomförande utan öppenhet, begränsad konkurrens i nätverksindustrier på grund av hinder för marknadsinträde, strängt reglerade

²⁹ Kommissionens meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder, KOM(2009) 10 slutlig, 21.1.2009.

arbetsmarknader och begränsade skatteincitament. Detta leder ofta till bristande konkurrens, som visar sig genom relativt höga prisnivåer.

Bättre integration krävs om regionen ska bevara och förbättra sin ställning som en blomstrande region. De samråd och analyser som genomfördes för att förbereda översynen av den inre marknaden 2007³⁰ har visat att den rättsliga ramen för den inre marknaden ännu inte fungerar så väl som den borde.

Medborgarna och företagen utnyttjar inte alltid de många möjligheterna på den inre marknaden eftersom reglerna inte införlivas, tillämpas eller genomförs korrekt eller likadant i alla medlemsstater. Trots att medlemsstaterna har blivit mycket bättre på att införliva lagstiftningen om den inre marknaden i tid finns det, vilket framgick av den senaste resultattavlan för den inre marknaden³¹, fortfarande problem med lagstiftningens korrekta tillämpning, och ett stort antal pågående överträdelseförfaranden har rapporterats. Dessutom har medborgarna och företagen fortfarande inte tillräckliga kunskaper för att i praktiken kunna använda och tillämpa sina rättigheter på den inre marknaden³². Ännu större insatser bör därför göras för att översätta och sprida material som på ett sammanhängande sätt förklarar dessa rättigheter för de olika målgrupperna.

Handeln med varor utanför EU har allvarliga svårigheter på grund av problem med kontrollförfarandena, och stora förseningar uppstår ofta vid EU:s gräns till Ryssland. Fram till nyligen uppstod köer med långträdare regelbundet vid gränsövergångarna från Finland, Estland och Lettland. Den huvudsakliga orsaken var den ökade handeln mellan EU och Ryssland, i kombination med ineffektiva förfaranden och bristfälliga infrastrukturer i Ryssland. Även om trafikstockningen har minskat sedan början av 2009 på grund av den ekonomiska krisen skulle en effektiviserad tullagstiftning och en förbättrad infrastruktur i Ryssland bidra till att undvika att liknande problem uppstår i framtiden.

Fartyg som transporterar varor inom EU men som lägger till vid hamnar utanför den inre marknaden måste klarera alla varor ombord genom fullständiga externa tullförfaranden, oavsett om det rör sig om handel inom EU eller internationell handel. En förbättrad hantering av dessa typer av varor skulle avsevärt bidra till att skapa effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter som ett miljövänligt transportsätt.

Mervärde för Östersjöområdet:

På grund av de små marknaderna i Östersjöområdet är det viktigt att lämpliga åtgärder vidtas för att förbättra företagsklimatet. En politisk ram som gynnar investerare och skapar ett dynamiskt företagsklimat ger de bästa möjligheterna för att bibehålla den snabba utvecklingen i väst och för att påskynda utvecklingen på östra Östersjökusten. Den aktuella krisen gör det särskilt viktigt att främja en vidare integration av marknaderna i Östersjöområdet. Att stärka handelsförbindelserna inom regionen genom att minska hindren är ett kostnadseffektivt sätt att vitalisera ekonomin. Det är också viktigt att regionen fullt ut genomför rekommendationerna i småföretagsakten, vilket skulle minska den administrativa bördan för mindre företag.

³⁰ Kommissionens meddelande ”En inre marknad för framtidens Europa”, KOM (2007) 724 slutlig, 20.11.2007.

³¹ http://ec.europa.eu/internal_market/score/docs/score18_en.pdf

³² I enlighet med 2006 års Eurobarometrar, http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/index_en.htm#061204.

Det är vidare viktigt att stödja och underlätta utvecklingen av den lagliga handeln och det ekonomiska samarbetet, för att bekämpa tullbedrägerier och öka säkerheten och tryggheten i försörjningskedjan i handeln med tredjeländer. Detta kräver bland annat ett paket med åtgärder för att stärka samarbetet mellan EU-medlemsstaternas tullmyndigheter och Ryssland och andra grannländer, och för att avlägsna förfarandemässiga och personal- och infrastrukturrelaterade flaskhalsar. Principerna för goda styrelseformer måste främjas för att garantera rättvisa och effektiva skattesystem. Detta har stor betydelse när det gäller att garantera lika konkurrensvillkor för ekonomiska förbindelser, handel och investeringar.

Det är dock viktigt att påpeka att allt samarbete om frågor som rör den inre marknaden är frivilligt och att inga nya strukturer eller ytterligare översyner kommer att införas till följd av strategin. Om det kan bevisas att ett sådant samarbete är möjligt i Östersjöområdet skulle denna erfarenhet kunna delas av andra medlemsstater.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **”Genomföra strategin för hållbar förbättring och förenkling av gränskontroller av varor”** som antogs vid mötet i underkommittén EU–Ryssland om tullsamarbete och gränsöverskridande samarbete den 26 april 2007 och åter bekräftades den 19 juni 2008. En bedömning av strategins genomförande förväntas utföras under det andra halvåret 2010.
- **”Samordna de åtgärder som vidtagits av Östersjörådets arbetsgrupp om tullsamarbete och gränsöverskridande aspekter (WGCB)”** för att förbättra samarbetet mellan myndigheterna vid gränsen, däribland harmonisera arbetsmetoderna, gemensamma utbildningar och utbytet av information och bästa praxis.

Gemensamma åtgärder:

- **”Konkurrensetsätta den offentliga sektorn.”** Öka produktiviteten inom traditionellt statliga och kommunala tjänster genom att gradvis öppna denna verksamhet för fri konkurrens på relevanta områden som avfallshantering, fritidsaktiviteter, posttjänster, relaterad logistik och den bredare kommunikationssektorn, lokal energiförsörjning etc. för att garantera en fullständig tillgång till de respektive marknaderna i Östersjöområdet.
- **”Avlägsna de kvarvarande hindren för det gränsöverskridande tillhandahållandet av tjänster”** genom att genomföra och tillämpa tjänstedirektivet och andra relevanta direktiv, snabbt och konsekvent, särskilt de direktiv som rör små och medelstora företag, och de som syftar till att liberalisera tjänstemarknaden (t.ex. tredje postdirektivet där det anges att marknaden ska öppnas fullständigt senast den 31 december 2010 för majoriteten av medlemsstaterna). Förutom att medlemsstaterna enligt direktivet är skyldiga att vidta konkreta lagstiftningsåtgärder ska de också vidta olika praktiska åtgärder såsom till exempel att införa gemensamma kontaktpunkter för tjänsteleverantörer, elektroniska förfaranden och administrativt samarbete. Genom direktivet införs även innovativa verktyg såsom översyn av den nationella lagstiftningen och ömsesidig utvärdering. Ett nära samarbete mellan medlemsstaternas organ med ansvar för genomförandet av tjänstedirektivet har under de senaste två åren inrättats inom ramen för gruppen för samarbete mellan de nordiska och baltiska länderna. Detta samarbete skulle kunna stärkas ytterligare genom utbyte av god praxis, däribland om inrättande av gemensamma kontaktpunkter, och även genom att företagssammanslutningar görs delaktiga i processen.

- **”Få EU:s inre marknad att fungera ’på fältet’ i Östersjöområdet”** genom ett förstärkt samarbete mellan de nationella myndigheterna om förvaltningen av den inre marknaden. Ett förbättrat och fördjupat administrativt samarbete mellan de nationella myndigheterna i Östersjöområdet om genomförandet av direktiven om den inre marknaden bör inrättas med den befintliga gruppen för samarbete mellan de nordiska och baltiska länderna för tjänstedirektivet som inspiration. De nationella myndigheterna uppmanas också att samarbeta inom Östersjöområdet när det gäller att utbilda civila tjänstemän och domstolstjänstemän i bestämmelserna om den inre marknaden, samt tillhandahålla information till medborgarna och företagen om deras rättigheter och möjligheter på den inre marknaden. Ett sådant nära samarbete om frågor som rör den inre marknaden mellan myndigheterna i Östersjöområdet bör utvecklas inom ramen för och i enlighet med **kommissionens rekommendation om partnerskap** som ska antas i juni 2009.

- **”Främja principerna för goda styrelseformer inom skatteområdet”**, nämligen öppenhet, utbyte av information och rättvis skattekonkurrens, för att förbättra det internationella skattesamarbetet och stärka ansträngningarna för att bekämpa gränsöverskridande skattebedrägerier och skatteflykt. Ett första steg skulle vara att nå en överenskommelse med Ryssland om goda styrelseformer inom skatteområdet. En anpassning av skattepolitiken bör också göras, däribland en gradvis tillnärmning av punktskatterna för cigaretter tillsammans med Ryssland. Detta skulle minska skattebedrägerierna och smugglingen av punktskattepliktiga varor till EU, och även bidra till uppfyllandet av budget- och hälsomålen, samt hantera problem som är svåra att bekämpa endast genom förstärkta gränskontroller. Det skulle även bidra till att underlätta handeln i regionen genom att minska behovet av stränga och detaljerade kontroller vid gränsen.

Föregångsprojekt (exempel):

- **6.1. ”Undanröja de kvarvarande hindren på den inre marknaden”** genom att stärka det praktiska samarbetet mellan de ansvariga myndigheterna. Projektet består av fem områden som delats upp mellan två projektledare: **1. Identifiera hinder på den inre marknaden som rör handel mellan länder i regionen och vidta åtgärder för att undanröja dem – ansvarig: Polen**³³. Syftet med projektet skulle vara att samlas in omfattande uppgifter om hinder på den inre marknaden som rör fri rörlighet för personer, varor, tjänster och kapital mellan länder i regionen. **2. Samarbeta för att genomföra kommissionens rekommendation om åtgärder för att förbättra den inre marknads funktion – åtgärder för att säkerställa en bättre samordning av frågor som rör den inre marknaden (rekommendation nr 1) – Ansvarig: Polen.** Att inrätta en samsamarbetsgrupp (efter förebild av den nordisk-baltiska gruppen eller inom det forumet) som kan mötas regelbundet för att utbyta erfarenheter av genomförandet av rekommendation nr 1 om åtgärder för att förbättra den inre marknads funktion, om åtgärder för att förbättra samordningen av frågor som rör den inre marknaden. **3. Intensifiera samarbetet mellan Solvit-centren i Östersjöländerna – Ansvarig: Polen**³⁴. Att genomföra en gemensam kampanj för att öka medvetenheten om Solvit hos de små och medelstora företagen och att förse dem med tillförlitliga och objektiva uppgifter om vilken hjälp de kan få från Solvit. **4. Utbyte av bästa praxis när det gäller kontaktpunkter för produkter respektive gemensamma**

³³ Villiga att delta är Danmark, Estland, Finland och Sverige – med inriktning på särskilda sektorer.

³⁴ Villiga att delta är Danmark, Estland och Sverige. Det återstår att bekräfta vilka länder som är villiga att delta i Solvit+-modulen – Danmark och Tyskland är inte så intresserade.

kontaktpunkter – Ansvarig: Sverige³⁵. Syftet med projektet skulle vara att skapa en plattform för utbyte av erfarenheter när det gäller att inrätta, finansiera och utveckla kontaktpunkter i Baltikum. **5. Att ge bättre information till privatpersoner och företag om åtgärds paketet för varor (inklusive principen om ömsesidigt erkännande) och tjänstedirektivet – Ansvarig: Sverige³⁶.** Projektet kunde genomföras i form av en grupp som delar med sig av bästa praxis, för att ta reda på vilken sorts informationsåtgärder som vidtagits rörande innehållet i den nya lagstiftningen och de nya kontaktpunkternas uppgift samt om och vilken sorts informationsåtgärder som kunde vara till nytta för regionen. (Ansvariga: Polen och Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: de första resultaten ska ha uppnåtts i juni 2011.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

- **6.2. ”Tillämpa ett europeiskt område för sjötransporter utan gränser inom Östersjöområdet.”** Denna plan omfattar flera lagstiftningsåtgärder, däribland ett förslag om att förenkla de administrativa formaliteter som bygger på gemenskapsförordningar och rekommendationer till medlemsstaterna om att minska den administrativa bördan för sjötransportföretag. Detta borde genomföras genom en analys av de nuvarande rättsliga och administrativa hindren, genom att inleda nödvändiga ändringar av den rättsliga och administrativa ramen genom bättre lagstiftningsstrategier, och genom utarbetande av samordnade rapporteringssystem för information om sjöfarten inom EU (en enda kontaktpunkt) som antas på EU-nivå. (Ansvariga: GD Havsfrågor och fiske/Sjöfartsverket i Sverige [tbc]. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **6.3. ”Öka användningen av e-signaturer och e-identifiering”** vid myndighetskontakter inom Östersjöområdet, i enlighet med handlingsplanen från november 2008 om e-signaturer och e-legitimation³⁷, som syftar till att garantera att e-signaturer och autentiseringsapplikationer är driftskompatibla över gränserna. Detta skulle möjliggöra ett kostnadseffektivt och snabbare genomförande av tillhandahållandet av offentliga tjänster och av administrativa förfaranden och domstolsförfaranden. Det skulle också göra det lättare för medborgarna och privata företag att rapportera digitalt till offentliga myndigheter, vilket också skulle stödja den strategiska åtgärden för att ”avlägsna de kvarvarande hindren för det gränsöverskridande tillhandahållandet av tjänster” (som beskrivs på sidan 27). Sådana insatser bör i hög grad vara inriktade på att ge utländska medborgare och företag marknadstillträde genom att undvika att skapa strukturella hinder genom att öka säkerhetsnivån för driftskompatibla e-signaturer till en onödigt hög nivå. Gemensamma projekt för informationssamhället bör utvecklas som borde omfatta elektronisk omröstning och andra offentliga och privata elektroniska tjänster. (Ansvarig: Estland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **6.4. ”Uppmuntra utbyte av kompetens mellan ackrediteringsorgan.”** Samarbete mellan ackrediteringsorgan kan vara ett kostnadseffektivt sätt att utbyta kompetens och erbjuda företag en stor mängd ackrediteringstjänster, utan att alla tjänster finns i varje medlemsstat. (Ansvarig: Sverige – Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, SWEDAC. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **6.5. ”Övervaka genomförandet av prioriteringarna för EU–Ryssland-strategin”** för att förbättra tull- och gränsförfaranden genom följande insatser: a) Ryssland bör genomföra

³⁵ Villiga att delta är Danmark, Estland och Tyskland – bara när det gäller kontaktpunkter för produkter.

³⁶ Villigt att delta är Estland – men innehållet behöver diskuteras mer i detalj.

³⁷ KOM(2008) 798, 28.11.2008.

lagstiftningsmässiga, administrativa och förfarandemässiga åtgärder för att förbättra situationen vid gränsen, b) ett pilotprojekt bör genomföras om informationsutbyte mellan EU och Ryssland samt c) infrastruktur för gränsövergång och tullar bör inrättas och utvecklas. (Ansvarig: Europeiska kommissionen, GD Skatter och tullar/Arbetsgruppen EU–Ryssland om tullfrågor vid gränsen. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.)

- **6.6. "Övervaka gränssituationer"** genom en nylansering av "Laufzettel"-projektet, som ursprungligen genomfördes 2001, 2003 och 2005, som syftar till att mäta tidsåtgången för gränsövergång/klarering och att identifiera flaskhalsar samt möjligheter att förbättra kontrollförfarandena vid gränsen mellan EU och Ryssland. (Ansvarig: Europeiska kommissionen, GD Skatter och tullar/Arbetsgruppen EU–Ryssland om tullfrågor vid gränsen. Tidsfrist för slutförande: andra hälften av 2010.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **6.7. "Samordna utnyttjandet av den digitala utdelningen."** Utnyttjandet av den digitala utdelning (dvs. det frigjorda frekvensutrymme) som kommer att finnas tillgänglig vid övergången till marksänd digital-tv bör samordnas för att man ska kunna använda frekvenser mer effektivt och för att skapa fördelar för företag som erbjuder bredband i glesbefolkade områden. Förbättrade modeller för samarbete mellan medlemsstaterna om multilateral samordning och marknadskontroll bör utvecklas. (Ansvarig: Sverige. Tidsfrist: ännu ej fastställd.)

7. Att dra full nytta av regionens potential när det gäller forskning och innovation	Samordnas av Sverige och Polen
---	--------------------------------

Presentation av frågan:

Om ett livfullt innovationsklimat ska kunna skapas i Östersjöområdet är det mycket viktigt att stärka det transnationella samarbetet, eftersom regionen består av relativt små länder med innovationsklimat i olika utvecklingsskeden. Detta samarbete måste äga rum på såväl politisk nivå som på företagsnivå, vilket skulle leda till ökad rörlighet, en ökad regional sammanhållning och en hållbar ekonomisk tillväxt. Regionerna måste locka innovativa företag och införa ändamålsenliga tjänster för stöd till innovationer för att öka företagens innovationskapacitet på lång sikt.

Globaliseringsprocessen leder till ökad konkurrens mellan länderna och regionerna i fråga om investeringar i produktion, kunskap och innovation. På företagsnivå är utvecklingen av kunskapsintensiva produkter och tjänster en avgörande faktor om företagen ska vara konkurrenskraftiga på den globala marknaden. På politisk nivå måste länderna och framför allt regionerna utveckla ändamålsenliga innovationssystem som erbjuder en företagsdynamik och starka kopplingar mellan kunskapsinstitutioner på högsta nivå, privata investerare, företagskuvöser och relaterade företagstjänster. Att åstadkomma detta i Östersjöområdet medför vissa speciella utmaningar men är nödvändigt om regionen ska blomstra.

De allvarligaste problemen:

Uppdelningen mellan mer etablerade institutioner för forskning och utveckling på de norra och västra Östersjö kusterna och nyligen etablerade institutioner eller institutioner med ny inriktning på de östra och södra Östersjö kusterna är fortfarande mycket påtaglig, trots den höga tillväxten i de östra delarna på senare tid. Detta återspeglas också i den senaste europeiska resultattavlan för innovation (EIS 2007). I Östersjöområdet finns några av de bäst presterande innovationsinstitutionerna i Europa, och andra som släpar efter. För att dra full nytta av regionernas innovationspotential behövs en mer sammanhängande strategi som bygger på samarbete och tillit.

Mervärde för Östersjöområdet:

Det största mervärdet kommer att nås om de sektorer prioriteras där regionen är särskilt stark. För att ytterligare utforska sådana regionala styrkor skulle klustermetoden kunna vara lämplig. Denna metod skulle bygga på befintliga studier om kartläggning av kluster som nyligen genomförts i olika länder i Östersjöområdet på regional och nationell nivå, samt på resultatet av kartläggningen av kluster från European Cluster Observatory³⁸, och från BSR INNO-Net-projektet som finansieras genom EU-initiativet Pro Inno Europe³⁹. Det är också viktigt att fullt ut utnyttja möjligheterna till samarbete inom ramen för det europeiska området för forskningsverksamhet (ERA).

³⁸ <http://www.clusterobservatory.eu/>

³⁹ Mer information finns på <http://www.proinno-europe.eu>.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **"Inrätta en gemensam innovationsstrategi för Östersjöområdet"** för att ta itu med följande fyra utmaningar: a) minska befintliga hinder för innovation, däribland harmonisera de olika lagstiftnings- och regelmiljöerna för utländska direktinvesteringar, särskilt för vidare utveckling av initiativet för pionjärmarknader, b) underlätta transnationellt samarbete för utveckling och kommersiell exploatering av gemensamma forskningsprojekt, c) tillsammans utnyttja det högkvalitativa humankapitalet i regionen och främja forskares rörlighet och d) gemensamt ta fram nya och bättre instrument för stöd till innovationer, däribland stöd till immateriella rättigheter. Detta arbete kommer att knytas samman med liknande ansträngningar som genomförts inom ramen för Pro Inno Europe-initiativet för perioden 2009–2012.

Gemensamma åtgärder:

- **"Förbättra utnyttjandet av forskning genom patent"** genom att främja ett fördjupat samarbete mellan de nationella patentmyndigheterna i Östersjöområdet genom att inrätta instanser för stöd till innovationer. "Sektorsspecialisering för de olika myndigheterna" i Östersjöområdet och en möjlighet att bidra till tillämpningen i andra länder i Östersjöområdet och vid Europeiska patentverket (EPO) är några möjliga idéer för ett sådant samarbete. Små och medelstora företag, enskilda uppfinnare och offentliga forskningsorganisationer bör få stöd för att integrera immateriella rättigheter i sina affärsstrategier.

Föregångsprojekt (exempel):

- **7.1. "Utarbeta ett program i Östersjöområdet för innovation, kluster och nätverk med små och medelstora företag."** Det konkreta målet är att främja forskning och utveckling och affärsrelaterat transnationellt samarbete som omfattar innovationssystem, kluster och nätverk med små och medelstora företag, för att stärka den ekonomiska tillväxten i hela Östersjöområdet. Genom programmet kommer "ett nytt märke för Östersjöområdet" att utvecklas som bygger på "smartheit", forskning, innovation och samarbete, och leder till kapacitetsuppbyggnad, starkare internationell konkurrenskraft, ökade utländska investeringar och aktörer i världsklass inom vissa strategiska områden. Programmet kan bygga på resultaten och rekommendationerna från BSR-nätverkets INNO-Net-projekt, som finansierats inom ramen för Pro Inno Europe-initiativet. Målet är att öka konkurrenskraften och innovationerna i Östersjöområdet genom ett transnationellt klustersamarbete på såväl politisk nivå som på företagsnivå genom att mobilisera klusterorganisationer, nationella eller regionala program och fonder. Verksamheten inom detta program för Östersjöområdet kommer också att omfatta utvecklingen av en "metod för Östersjöområdet" för att bättre utnyttja små företagsnätverk. På grund av havsekonomin betydelse för regionen kommer kluster i kust- och havsområden att främjas för att kunna sammankopplas med kunskapsnätverk och för att kunna utbyta bästa praxis om inrättandet av klusterorganisationer. Dessutom är ett mål att **"utveckla ett regionalt framtidsprogram"**, som ska bidra till att fastställa den önskade inriktningen för samarbetet inom forskning och utveckling och innovation. (Ansvariga: Sverige och Litauen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

- **7.2. ”Skapa en Östersjöfond för innovation och forskning.”** Syftet är att utveckla finansiella instrument som främjar transnationell och transregional innovation och forskning med fokus på de särskilda styrkorna i Östersjöregionen. Detta ska genomföras både genom prövade och framgångsrika modeller och genom utveckling av nya modeller som ska stödja samordningen av befintlig finansiering (2007–2013) och kommande finansiering (2014 och framåt) för forskning, utveckling och innovation på EU-nivå, nationell nivå och regional nivå, samt privat finansiering. (Ansvarig: Skåneregionen. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.)

- **7.3. ”Utveckla en gemensam strategi för Östersjöområdet för att främja tjänsteinnovationer.”** Denna strategi kommer att ha följande tre huvudmål: a) samla in bättre statistik från länderna i Östersjöområdet för att analysera den nuvarande situationen för och potentialen hos innovationerna inom sektorn för kunskapsintensiva tjänster, b) identifiera omfattningen av och målen för det transnationella samarbetet mellan kluster inom deljämssektorer som IKT, kreativa industrier och kultursektorn i allmänhet, ekologisk och miljövänlig innovation och energi samt c) förbättra de nödvändiga ramvillkoren för att stödja sådant klustersamarbete på tjänsteområdet på ett hållbart sätt, samt för att underlätta internationaliseringen av tjänsteföretag med hög tillväxt. Detta arbete kommer att binda samman EU:s relevanta INNO-Net-policyprojekt som finansieras inom ramen för Pro Inno Europe-initiativet för perioden 2009–2012. (Ansvariga: Litauen och Finland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **7.4. ”Inrätta sektorsövergripande referensprojekt för innovation inom hälsa och naturvetenskap”:** Att främja folkhälsan på hög nivå och tillämpa modern naturvetenskap kan betraktas som förutsättningar för att Östersjöområdet ska bli en globalt ledande och välmående ”hälsoregion”. Vidare kan de demografiska utmaningarna endast mötas genom innovationer inom vetenskap, teknik och samhällsvetenskap. ScanBalt BioRegion, som i dag är ett av Europas ledande klustersamarbeten, införde 2004 grundläggande principer för hållbarhet inom alla naturvetenskapliga områden, som exempelvis hälsa, energi, nutrition eller miljörelaterad naturvetenskap. Östersjöområdet kan i detta hänseende betraktas som en modell som kan utgöra grunden för en kunskapsbaserad ekonomi och för att genomföra en gemensam strategi på ett hållbart sätt inom ramen för en mängd olika verksamheter. (Ansvariga: Lietuvos Biotechnologų Asociacija (Litauens bioteknikassociation) och BioCon Valley® GmbH, Greifswald (Tyskland). Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **7.5. ”Inrätta en baltisk vetenskapslänk.”** Forskningsinfrastrukturen är viktig för att en region ska ligga i framkant när det gäller forskning och innovationer. Östersjöområdet har flera viktiga befintliga infrastrukturanläggningar (högenergilagringsringen Petra-III vid forskningscentret Deutsches Elektronen-Synchrotron i Hamburg, Tyskland, Europeiska röntgenlaserprojektet XFEL i Schleswig-Holstein, Max IV, laboratoriet för forskning baserad på användningen av synkrotronstrålning, kärnfysik and acceleratorfysik i Lund) och hoppas på stöd för fler anläggningar som European Spallation Source (ESS) i Lund⁴⁰. Denna infrastruktur bör utnyttjas maximalt för att stärka regionens vetenskapscapacitet, konkurrenskraft och attraktionskraft. Detta skulle kunna åstadkommas genom ett starkare

⁴⁰ Ett gemensamt projekt för det europeiska forskningsområdet. ESS Scandinavia är ett konsortium som arbetar för att se till att ESS byggs i Lund. Konsortiet består av alla universitet och högskolor i Öresundsregionen, ett antal andra ledande universitet och forskningsinstitut i Skandinavien samt Region Skåne, Lunds kommun, Copenhagen Capacity och Öresundskommittén.

nätverk mellan universiteten, forskningsinstituten och industrierna i regionen, dvs. Baltic Science Link. Dessa vetenskapskluster skulle bygga på forskningsområden som redan är framträdande inom regionen, som exempelvis naturvetenskap och materialteknik. (Ansvarig: Sverige: Vetenskapsrådet. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

8. Att genomföra småföretagsakten för att främja företagande, stärka de små och medelstora företagen och använda de mänskliga resurserna mer effektivt	Samordnas av Danmark och Tyskland
---	-----------------------------------

Presentation av frågan:

De allmänna förutsättningarna för tillväxt inom Östersjöområdet måste förbättras. Stödet för företagande och utveckling av små och medelstora företag bör ökas och effektiviseras, och samarbetet mellan institutioner för stöd till företag bör fördjupas. Handeln och investeringarna i regionen skulle kunna ökas genom bättre samarbete mellan handels- och investeringsorganen och genom utveckling av stödåtgärder för en djupare ekonomisk integration. Dessutom kan krisen komma att ändra företagets inriktning och få dem att ta tillvara de framtida affärsmöjligheterna inom miljövänlig verksamhet. För att garantera ett långsiktigt välstånd i Östersjöområdet måste företagande inkluderas på alla utbildningsnivåer, lärare bör få lämpliga ekonomiska kunskaper och innovativa utbildningsmetoder bör utvecklas.

För att uppnå en hög produktivitet och innovationsnivå och en hållbar ekonomisk tillväxt måste Östersjöområdet också öka införlivandet och integrationen på arbetsmarknaden. Höga sysselsättningsnivåer, bra arbeten och begränsad social utestängning är grundläggande faktorer om företagen i Östersjöområdet ska behålla sin konkurrenskraft.

De allvarligaste problemen:

Institutionella hinder kan avsevärt begränsa de små och medelstora företagens verksamhet i Östersjöområdet. Om utvecklingen i regionen ska bygga på dessa företag är det därför nödvändigt att snarast möjligt avlägsna de begränsningar som hindrar dem. Den första prioriteringen är att skapa en institutionell ram med sammanhängande regler för att driva företag (i praktiken är dessa regler ofta alltför restriktiva eller komplexa). Kvaliteten hos den institutionella och rättsliga ramen för företagsdrivande i Östersjöområdet varierar avsevärt mellan de enskilda medlemsstaterna.

Det finns ett flertal hinder för en mer samordnad arbetsmarknad i Östersjöområdet. Förutom de traditionella rättsliga och administrativa faktorerna – som hänger samman med social trygghet och erkännandet av kvalifikationer – har två nya kategorier med begränsningar lyfts fram: de ”praktiska” hinder som hänger samman med boende, språk, sysselsättning för partner och äkta makar och ”psykologiska” hinder, främst frågan om återvändande till ursprungslandet och bristen på erkännande av utlandserfarenhet.

Förbättrade karriärmöjligheter och bättre utbildning och kvalifikationer kan avsevärt bidra till att öka sjöfartssäkerheten, sysselsättningen och framför allt den allmänna konkurrenskraften hos hela sjöfartsklustret.

Mervärde för Östersjöområdet:

De betydande skillnaderna i den socioekonomiska utvecklingsnivån staterna emellan leder inte till en sammanhängande socioekonomisk utveckling i området. Mer och närmare integration samt bättre förutsättningar för företagare i fråga om handel och affärstransaktioner med grannländerna behövs om regionen ska blomstra. Det är också viktigt att fördjupa samarbetet inom områden där regionen har en stark ställning och en betydande potential för ökad tillväxt: exempel på sådana områden är design och miljöteknik.

Samarbete om rörligheten inom EU skulle kunna bidra till att bättre anpassa arbetsmarknadsbehoven i såväl avsändar- som mottagarländerna till arbetskraften, genom att koppla samman arbetsmarknadsutbildning, omskolning och avancerad utbildning på ett mer samordnat sätt. Detta är ett sätt att se till att regionen har den utbildade arbetskraft som behövs. Det finns en stor potential när det gäller att använda styrkorna hos de olika arbetsmarknaderna i regionen, såväl när det gäller de mer mogna som de mer dynamiska marknaderna, i synnerhet när det gäller att möta behoven hos särskilt de växande innovativa företagen.

Beträffande havskluster skulle blandningen av ekonomiska verksamheter i de olika länderna runt Östersjön⁴¹ när det gäller sjötransporter, fartygskonstruktion, hamnar, tjänster, tillhandahållande av utrustning, havsanläggningar och fiske kunna inverka positivt på de små och medelstora företagens internationalisering och konkurrenskraft.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **”Främja handel och större investeringar i Östersjöområdet”** genom bättre samarbete mellan organen för främjande av handel och investeringar för att ytterligare förbättra medlemsstaternas verktyg på detta område. Ett fördjupat samarbete mellan handels- och investeringsorganen i regionen skulle gynna handeln inom regionen samt Östersjöföretagens handel med andra länder.
- **”Säkra tillgången till kapital för små och medelstora företag”** till exempel genom att främja och införa nya och innovativa verktyg för att underlätta tillgången till kapital i regionen, särskilt under den tidiga utvecklingsfasen. Bland exemplen finns gränsöverskridande riskkapitalfonder och gränsöverskridande garantisystem som kan göra det möjligt att utnyttja stordrifts- och diversifieringsfördelar vid investeringar i små och medelstora företag eller vid garantier för lån. EU:s finansiella instrument inom konkurrens- och innovationsprogrammet samt Strukturfonderna bör användas i stor utsträckning och på ett effektivt sätt för att garantera finansiering för små och medelstora företag under svåra marknadsförhållanden. EU:s finansieringskällor för små och medelstora företag bör kompletteras genom nationell och regional finansiering.
- **”Uppmuntra och främja kvinnligt företagande”** för att stödja ekonomisk tillväxt och sysselsättning i Östersjöområdet. Kvinnors företagande måste ökas genom riktade åtgärder för unga kvinnor och kvinnor som startar företag eller funderar på att byta yrke. Beslutsfattarna och de små och medelstora företagsaktörerna i Östersjöområdet bör uppmuntras att öka och främja kvinnligt företagande. För att skapa ett gynnsamt klimat för

⁴¹ Studien *The role of Maritime Clusters to enhance the strength and development in European maritime sectors* (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/clusters_en.html).

kvinnligt företagande måste sammanhangsberoende, ekonomiska och mjuka faktorer som hindrar startande och tillväxt av kvinnors företag beaktas.

- ***”Gemensamt utveckla företagandet inom havsbaserad förnybar energi, särskilt vindkraft, för att göra Östersjöområdet ledande inom detta område.”*** Havsbaserad förnybar energi är en av de växande havssektorerna. Små och medelstora företag har utfört föregångsarbete och utvecklat innovativ teknik, och dessa ekonomiska strukturer kommer att fortsätta att vara viktiga för sektorns utveckling. Att stärka företagandet i Östersjöområdet på detta område kan leda till utvecklingen av ett pionjärmarknadsinitiativ för förnybar och ren energi. Förutsättningarna och den pågående verksamheten i Danmark, Tyskland och Sverige samt gastransporterna från Ryssland gör att regionen mer eller mindre redan är ledande inom innovation och ny utveckling på detta område. Staterna i Östersjöområdet skulle kunna inta en ledande roll inom ramen för en bredare utveckling inom EU genom att t.ex. identifiera de huvudsakliga tekniska utmaningarna och de största regelhindren inför en EU-omfattande debatt om havsbaserad förnybar energi. De övergripande åtgärderna för fysisk planering i kust- och havsområden (se nedan) kan gynna denna insats. Allmänt stöd för ”miljövänligt företagande” är grundläggande.
- ***”Utbildning i företagande som en del av skolans läroplan.”*** Företagande skulle kunna införlivas på alla utbildningsnivåer inklusive på universitetsnivå, lärare borde få lämpliga kunskaper och använda innovativa undervisningsmetoder och en företagandekultur bör inrättas. Detta bör ske med deltagande av lokala företag. Universiteten i Östersjöområdet bör uppmantras att stärka företagandeanvändningen och skapa ett gynnsamt klimat för företagande som inte bara avser företag och ekonomistuderande. Åtgärderna bör omfatta stöd för nystartade företag vid universitet, avknopningsföretag och specifik lärarutbildning.
- ***”Underlätta företagande på landsbygden”*** genom att inrätta program för utbildning och utbyte över gränserna, med fullständig användning av den tillgängliga finansieringen inom ramen för Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling för stöd till små och medelstora företag.

Gemensamma åtgärder:

- ***”Öka arbetskraftens rörlighet”***, inte bara på utan även utanför arbetsmarknaderna, genom att främja ett ökat transnationellt samarbete genom att undanröja hinder och öka rörligheten. Samarbete mellan kommuner, regioner och medlemsstater är ett viktigt sätt att göra stödinstrumenten mer effektiva genom ömsesidigt utbyte av erfarenheter, analys av framtida ämnesområden och förfaranden för genomförande och jämförelser av resultat. Att främja ett djupare samarbete mellan arbetsförmedlingarna i Östersjöområdet samt en tydligare koppling mellan utbildning, omskolning och högre utbildning av arbetstagare och arbetsmarknadsbehoven i hela regionen är också nödvändigt. En annan viktig fråga är ömsesidigt erkännande av kvalifikationer, vilket kräver ett samarbete mellan de berörda kontrollorganen. Kust- och havsklustret kan gynnas av arbetskraftens rörlighet mellan landbaserade och havsbaserade yrken och karriärer, samt av ett mer öppet kvalificeringssystem på högre nivå för sjöfartsyrken. Åtgärderna anges närmare i kapitel 4–13.
- ***”Inleda ett utbyte av god praxis inom området för administrativ förenkling av nystartade företag, licenser och konkursförfaranden”*** med utgångspunkt i rekommendationerna i småföretagsakten.

Föregångsprojekt (exempel):

- **8.1. "Främja ungt företagande":** Samarbete mellan utbildnings- och företagssektorerna är viktigt för att skapa en hållbar tillväxt. Ett gemensamt initiativ bör utarbetas för att fokusera på främjande av ungt företagande, samt för att främja och tillgängliggöra finansiella resurser för att utveckla unga företagares rörlighet och för gränsöverskridande nätverk för ungt företagande i Östersjöområdet (Ansvarig: Danmark. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **8.2. "Utveckla ett djupare samarbete om miljöteknik för att skapa nya affärsmöjligheter."** För att stärka de små och medelstora företagen inom miljötekniksektorn måste en större kritisk massa inom kunskap och teknik skapas med bidrag från såväl FTU (forskning och teknisk utveckling) som företagen. Gemensamma åtgärder bör omfatta ett fördjupat samarbete för att främja export. (Ansvarig: Polen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **8.3. "Genomföra projektet för hållbar produktion genom innovation i små och medelstora företag."** Syftet är att öka små och medelstora företags innovationspotential så att de kan göra sina produktionsprocesser mer hållbara, och därigenom öka företagets vinst genom lägre ekonomiska och miljörelaterade kostnader. (Projekt som finansieras genom "Regionprogrammet för Östersjöområdet" inom ramen för Erufs mål för "territoriellt samarbete"; sammanlagd budget på 3 miljoner euro på 3,5 år.) (Ansvarig: Tyskland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **8.4. "Göra Östersjön till en miljöeffektiv region"**, t.ex. genom att inrätta ett nätverk för miljövänlig offentlig upphandling med utbyte av god praxis och erfarenheter. Det bör finnas kontaktpunkter i alla medlemsstater i Östersjöområdet för att öka kunskapen och sprida information. (Ansvariga: Tyskland och Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **8.5. "Maximalt utnyttja den europeiska koden för bästa praxis som förbättrar små och medelstora företags möjligheter till offentlig upphandling"** för att hjälpa dessa företag att hantera de kvarstående problem som hindrar deras utveckling. (Ansvarig: Tyskland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **8.6. "Göra Östersjöområdet ledande inom design."** Staterna i Östersjöområdet har både potential och erfarenheter att bygga på när det gäller designutveckling och har inlett ett samarbete på detta område. Designen från regionen uppvisar vissa likheter och borde marknadsföras gemensamt. Spridning av god praxis om design från Östersjöområdet genom tematiska konferenser och festivaler med utställningar om god praxis: t.ex. Gdynia Design Days. (Ansvarig: Polen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **8.7. "Genomföra projektet med arbetsmarknadsnätverket för Östersjön (Baltic Sea Labour Network)."** Projektet syftar till att förbättra förvaltningen och harmoniseringen av de gemensamma arbetsmarknadsfrågorna inom Östersjöområdet med utgångspunkt i gemensamma transnationella strategier. Demografiska förändringar och migrationsprocesser kommer särskilt att beaktas. (Projekt som finansieras genom "programmet om Östersjöområdet" inom ramen för Erufs mål för "territoriellt samarbete"; sammanlagd budget på 2,6 miljoner euro på 3,5 år.) (Ansvarig: Tyskland: Behörde för

Wissenschaft und Forschung der Freien und Hansestadt Hamburg. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

- **8.8. "Samarbete mellan statliga arbetsmarknadsmyndigheter"**, däribland information om arbetstillfällen och arbetsvillkor och bosättning i Östersjöområdet genom bättre användning av den europeiska portalen för rörlighet i arbetslivet, Eures. (Ansvarig: Sverige, Arbetsförmedlingen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

9. Att göra jordbruket, skogsbruket och fisket mer hållbart

Samordnas
av Finland
och Litauen
för
landsbygds-
utveckling
och Sverige
för fiske

Presentation av frågan:

Jordbruket, skogsbruket och fisket är viktiga för ekonomin och den hållbara utvecklingen i Östersjöområdet. Att bevara lönsamheten och konkurrenskraften hos dessa sektorer är en central faktor för att garantera en framtida hållbar utveckling i regionen. Samarbetet mellan dessa sektorer i Östersjöområdet har än så länge varit tämligen begränsat. En fördjupning av detta samarbete skulle medföra många fördelar.

Östersjöområdet är en i hög grad skogsdominerad region, och skogssektorn är viktig för den regionala utvecklingen och spelar en betydelsefull roll när det gäller att bevara en hållbar sysselsättning i landsbygdsområdena. En mer samordnad syn på användningen av trä och andra skogsprodukter behövs.

Fisket har en lång tradition i Östersjön. Samtidigt som vissa bestånd fiskas inom de naturliga gränserna, överfiskas andra. År 2008 inledde kommissionen en översyn av den aktuella politiken med en analys av resultaten och bristerna därtills. I analysen identifierades fem centrala brister inom politiken, nämligen överkapacitet, otydliga politiska mål, kortsiktigt fokus för beslutsfattandet, bristande ansvar inom industrin samt en bristande vilja att garantera att medlemsstaterna följer reglerna och dålig regelefterlevnad inom fiskerinäringen. Att ta itu med dessa brister under den kommande reformen av den gemensamma fiskeripolitiken kommer att vara en förutsättning för att kunna uppfylla politikens övergripande mål, nämligen en hållbar utveckling av naturresurserna. Konkurrensen om livsmedel och jordbruksprodukter växer och jordbrukssektorn måste utvecklas ytterligare, både genom att göras mer miljömässigt hållbar och mer konkurrenskraftig. För att nå dessa mål behövs forskning inom fiskerinäringen och ett bättre samarbete.

Inom ramen för de initiativ som tagits i ständiga kommittén för jordbruksforskning har en arbetsgrupp inrättats med uppdraget att bättre samordna de nationella forskningsinsatserna för att utveckla ett hållbart jordbruk i Östersjöområdet.

De allvarligaste problemen:

Landsbygdsområdena i norra Östersjöområdet är några av EU:s mest glesbefolkade områden. Samtidigt är andra landsbygds- eller kustområden i regionen utsatta för påfrestningar i och med urbaniseringen. Behoven och utmaningarna i de olika områdena och inom jordbruks- eller fiskesektorn varierar alltså, även om många av problemen fortfarande är gemensamma och bland annat rör konkurrenskraft, miljöproblem och avbefolkning av landsbygdsområden.

Den befintliga obalansen mellan kapaciteten och de tillgängliga resurserna har ofta lett till politiska påtryckningar om att fastställa årliga tillåtna fångstmängder som i hög grad överskrider de vetenskapliga utlåtandena, vilket leder till överfiske och till minskade bestånd. Dessutom leder överkapacitet till låg lönsamhet och till bristande regelefterlevnad, med stora mängder felaktigt rapporterade eller orapporterade fångster och dålig motståndskraft mot externa faktorer som till exempel förändringar på marknaden.

Mervärde för Östersjöområdet:

Villkoren för jordbruket, skogsbruket och fisket i Östersjöområdet är tämligen specifika. Östersjöområdet är det nordligaste område inom EU där jordbruk bedrivs, ibland under stränga förhållanden. Skogsarterna och tillväxtmönstren är också nära förknippade med Östersjöns geografi.

För att garantera ett hållbart fiske och öka fiskeflottans lönsamhet krävs ett ökat samarbete mellan alla berörda länder och intressegrupper. Området kan också tjäna som föregångsområde för utvecklingen av alternativa förvaltningsverktyg och förvaltningsinstrument till stöd för reformprocessen, som exempelvis en mer regionaliserad förvaltnings- och beslutsstrategi. Östersjön har få kommersiellt exploaterade bestånd och ett tämligen rent enartsfiske som till ungefär 90 % sker inom gemenskapen, med endast en extern partner. Östersjön är därför en lämplig kandidat för en förvaltning med en ekosystembaserad strategi och för specifika åtgärder som fiskeredskap med förbättrad selektivitet och avskaffande av fångster som kastas överbord.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- ***”En fortsatt anpassning av Östersjöflottans fiskekapacitet till de tillgängliga resurserna.”*** Man bör utvärdera det ekonomiska resultatet inom flottsegmenten och vidta de nödvändiga åtgärderna för att anpassa fiskekapaciteten till en nivå som är förenlig med de tillgängliga resurserna genom användning av nationella verktyg eller regler inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken. EU-medlemsstaterna kan genom Europeiska fiskerifonden (EFF) ta itu med överkapaciteten för sina fiskeflottor genom att tillämpa anpassningsplaner för fiskeansträngningen.
- ***”Förbättra kontrollerna och stoppa olagligt fiske.”*** Den nationella kvot användningen bör ökas och fler fiskekontroller och fiskeinspektioner bör genomföras, särskilt genom högteknologisk kontroll och övervakning, förbättrad samordning samt harmonisering mellan medlemsstaterna. Ett effektivt spårbarhetssystem baserat på befintlig lagstiftning och djupare analyser av utvecklingen bör inrättas. Köpenhamnsförklaringen om bekämpning av orapporterat torskfiske i Östersjön bör genomföras.

Gemensamma åtgärder:

- ***”Utveckla hållbara strategier för trä”*** inom ramen för en hållbar skogsförvaltning samt forsknings- och utvecklingsprogram för att utveckla en gemensam strategi för Östersjöområdet. Nordiska ministerrådets skogsforskning bör tillämpas. Strategierna bör föras in i det bredare sammanhanget med de nationella skogsprogrammen eller liknande program och/eller nationella planer för förnybar energi, för att anpassa försörjningen av träråvara till de skogsbaserade industrierna, förnybar energiutveckling, naturskydd och virkesutnyttjande.

- ***”Förbättra de kombinerade effekterna av landsbygdsutveckling”*** genom bättre samarbete som leder till mer riktade åtgärder. Programmen kan kopplas samman om de avser liknande problem. Landsbygdsutvecklingsåtgärderna i de nationella programmen för landsbygdsutveckling bör effektiviseras, däribland gemensamma studier och övervakning. Det finns ett behov av att utveckla gemensamma utbildnings- och rådgivningsåtgärder, med större fokus på gemensamma innovationer över gränserna.
- ***”Utveckla strategier för en hållbar användning av och förädling av skogs-, djur- och växtgenetiska resurser”*** som anses ha en positiv effekt när det gäller att förhindra markerosion, minimera användningen av försurande ämnen, koldioxidbindning och koldioxidlagring och slutligen för att bevara den genetiska mångfalden. Genom att inrätta nätverk inom Östersjöområdet kommer syftet att vara att stärka och utveckla samarbetet i regionen genom utbyte av information, genom att bygga upp kompetens och genom att ge råd som kan ligga till grund för beslutsfattandet. Vidare kommer nätverksprojekt att utarbetas inom olika ämnesområden, som exempelvis växtgenetiska resurser för jordbruket i ett föränderligt klimat, däribland förödling, skogsbruk, koldioxidbindning och koldioxidlagring och anpassning till klimatförändringarna, djurgenetiska resurser, föroreningar och ett hållbart förädlingsprogram samt utbildning om genetiska resurser. Nordiska ministerrådets åtgärder och erfarenheter ska tillämpas för vidare samarbete och utveckling.
- ***”Djurhälsan och kontrollen av sjukdomar”*** bör stärkas. Nordiska ministerrådets åtgärder och erfarenheter ska tillämpas för vidare samarbete och utveckling, däribland inom ramen för samarbetet med de nordiska länderna vid Östersjön på detta område.
- ***”Förbättra de kombinerade effekterna av programmen inom Europeiska fiskerifonden (EFF)”*** genom bättre samarbete som leder till mer riktade åtgärder. Programmen kan kopplas samman om de avser liknande problem.

Föregångsprojekt (exempel):

- ***9.1 ”Utveckla och förbättra samordningen och samarbetet mellan medlemsstaterna och aktörerna”*** i fråga om fiskeriförvaltningen i Östersjön. Ett forum vid namn Baltfish har inrättats för att stärka samarbetet mellan medlemsstaterna vid Östersjön som ett första steg mot en vidare regionalisering av fiskeriförvaltningen. Forumet kommer tillsammans med de berörda Östersjöorganisationerna, däribland regionala rådgivande nämnden för Östersjön och Helcom, att undersöka hur integrationen av de berörda aktörerna inom fiskeriförvaltningen och genomförandet av politiken kan stärkas och hur forumet kan vidareutvecklas i detta hänseende. (Ansvarig: Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2010.)
- ***9.2. ”Avskaffa fångster som kastas överbord.”*** Även om andelen fångster som kastas överbord är jämförelsevis låg i Östersjön finns det utrymme för åtgärder för att minska eller avskaffa dessa fångster. Detta kan göras genom inrättande av gemensamma pilotprojekt för att fastställa genomförbara lösningar inklusive redskapsmodifikationer eller tillfälligt stängda fisken. (Ansvarig: Danmark. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2010.)
- ***9.3. ”Hållbar landsbygdsutveckling.”*** Projekt måste utvecklas för att föra samman människorna i regionen för att skapa en hållbar utveckling och ett hållbart uppehälle, som exempelvis projekt för stöd för innovationsklimatet, ungdomar, landsbygdsturism, jordbruk

och skogsbruk. Nya metoder för användning av en samordnad strategi bör tas fram. (Ansvariga: Polen och Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **9.4. "Garantera ett hållbart fiske"** genom att ta itu med bristerna och möjligheterna inom politiken, vilka fastställts inom ramen för reformprocessen för den gemensamma fiskeripolitiken, genom att utveckla en ekosystembaserad strategi för fiskeriförvaltningen. Verksamheten kommer att utföras i samarbete med de offentliga myndigheterna och de berörda aktörerna med beaktande av rekommendationerna från Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön, bästa praxis och vetenskaplig kunskap, däribland vetenskapliga bedömningar från Internationella havsforskningsrådet (ICES) och vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen (STECF). (Ansvarig: Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2010.)
- **9.5. "Främja hållbara produktionsmetoder inom vattenbruket."** Denna åtgärd betonas i kommissionens nya meddelande om vattenbruk och kan genomföras genom EU-medlemsstaternas operativa program för Europeiska fiskerifonden (EFF). (Ansvarig: Finland. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2010.)
- **9.7. "Hållbar skogsförvaltning i Östersjöområdet – Efinord."** Efinord samverkar med EU om framför allt policyfrågor och integrerar den nordiska regionens skogsforskning i EU. Nätverket bör fokusera på hållbar skogsförvaltning, ta upp regionala frågor, främst biomassaproduktion och ekosystemtjänster, vilka är av hög prioritet för skogsägare, industrin och samhället i stort. (Ansvarig: NCM/SNS. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

Efinord-föregångsprojektet är ett övergripande projekt för åtgärderna om skogar och hållbar skogsförvaltning inom Östersjöstrategin. Följande åtgärder omfattas av Efinord: **"Miljöprestandan hos trä"** (ansvarig: Finlands jord- och skogsbruksministerium), **"Skogs- och vattenskydd"** (ansvarig: Sverige, Skogsstyrelsen), **"Hållbar skogsförvaltning i Kaliningrad"** (ansvarig: Sverige, Skogsstyrelsen), **"Östersjölandskap (Baltic landscapes)"** (ansvarig: Sverige, Skogsstyrelsen), **"Skapa en informationstjänst för Norden och Östersjöområdet om skogar och skogsbruk"** (ansvariga: SamNordisk Skogsforskning (SNS) och det nordeuropeiska regionalkontoret för Europeiska skogsinstitutet (Efinord)), **"Förvaltning och bevarande av skogsträdgenetiska resurser i Östersjöområdet under föränderliga klimatförhållanden"** (ansvarig: Nordic Centre of Advanced Research in Forest Genetics and Tree Breeding (GeneCAR)), delprojekt 2: "Samarbete om förädling av gran" (ansvarig: NordGen Forest) samt **"Lövträ är bra"** (ansvarig: Sverige/Skogsstyrelsen).

- **9.8. "Nätverk med institut för förvaltning och bevarande av växtgenetiska resurser (PGR) i Östersjöområdet under föränderliga klimatförhållanden":** Syftet är att garantera ett hållbart bevarande och en hållbar användning av växtgenetiska resurser med betydelse för livsmedel och jordbruk. För att nå detta syfte har nätverk med institutionerna i regionen redan inrättats för att utbyta och utveckla kunskapen på detta område. Detta nätverk kommer att utvidgas till att omfatta ett långsiktigt samarbete om praktiska och kostnadseffektiva lösningar för förvaltning av genetiska resurser, vilket kommer att öka livsmedelssäkerheten i regionen. Det främsta målet är att tillämpa den gemensamma europeiska databasen för växtgenetiska resurser (AEGIS) genom att främja användningen av växtgenetiska resurser i regionen för förädling och forskning. Detta kan vara ett exempel på regionalt samarbete för andra europeiska länder. (Tvärsnittstema B: Klimatförändringar) (Ansvarig: NordGen. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.)

- **9.9. "Inrätta ett forum för innovativ och hållbar gödselhantering", BATMAN**, genom utbyte av information om hållbar hantering av gödsel i Östersjöområdet för att minimera miljöpåverkan och för att skapa fördelar som exempelvis förnybar energi. (Ansvariga: Center for Bioenergi og Miljøteknologisk Innovation (CBMI) i Danmark och Forskningscentralen för jordbruk och livsmedelsekonomi (MTT) i Finland. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **9.10. "Fosforåtervinning."** Fosforåtervinning är en akut utmaning eftersom man uppskattar att världens lättillgängliga och ekonomiskt användbara fosfor endast kommer att vara 50–150 år. Samtidigt orsakar fosforbördan i vatten på grund av jordbruket övergödning. Nya metoder för användning av en samordnad metod bör utvecklas för att minimera läckaget av näringsämnen/fosfor och maximera återvinningen av alla typer av fosforkällor förutom gödsel. (Ansvariga: Tyskland tillsammans med BATMAN. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.)
- **9.11. "Förstärkta kontroller av djurhälsa och sjukdomar."** I Norden och vid Östersjön har veterinär katastrofplanering stått på dagordningen i ett antal år, och vissa erfarenheter kommer att användas inom ramen för ett framtida samarbete i hela Östersjöområdet. Ett exempel är simuleringsövningar, som anses vara ett mycket värdefullt verktyg för att testa de katastrofplaner som inrättats för kontroll och utrotning av djursjukdomar som sprider sig snabbt. De insatser som gjorts för att främja utbildning inom Norden och i Östersjöområdet om användningen av riskanalyser och om inrättande av nätverk för utbyte av erfarenheter bör granskas. Vid ett utbrott av en djursjukdom kommer man inom Östersjöområdet att arbeta för att inom ramen för sina resurser tillhandahålla specialiserad och kompetent personal som kan hantera djursjukdomssituationen i det drabbade landet. Nordiska ministerrådets åtgärder och erfarenheter bör därför utnyttjas för vidare samarbete och utveckling, däribland inom ramen för samarbetet mellan de nordiska länderna vid Östersjön inom detta område. (Ansvarig: Nordiska ministerrådet. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET TILL ETT TILLGÄNGLIGT OCH ATTRAKTIVT OMRÅDE

Östersjöområdets geografi, de ur europeiskt perspektiv mycket långa avstånden (särskilt till de norra delarna som är mycket avlägset belägna), havets utbredning som binder samman men också splittrar regionerna, och de mycket omfattande yttre gränserna: allt detta utgör särskilda utmaningar för kommunikationen och den fysiska tillgängligheten i regionen. Det historiska och geografiska läget för medlemsstaterna i östra Östersjöområdet, vars interna nätverk i hög grad har en östlig-västlig inriktning, gör framför allt att stora investeringar i kommunikation, transporter och energiinfrastruktur är särskilt viktigt.

Dessutom är regionen tack vare sin utbredning och variation särskilt attraktiv för besökare och bosatta. Mångfalden av språk och kulturer som har överlevt genom århundraden av samspel av olika slag, den breda tillgången till stadsarv, landskap, havsområden och kulturella landmärken har stor potential att skapa en region som kan locka besökare. De prioriterade åtgärderna i detta avsnitt syftar därför till att hantera riskerna och utmaningarna, men samtidigt till att utnyttja och förbättra möjligheterna inom regionen.

Exempel på finansiering

De planerade utgifterna för programmen för konvergens och konkurrenskraft och för sysselsättning inom Östersjöområdet på områdena för tillgänglighet och attraktionsförmåga för perioden 2007–2013 inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden:

Informationssamhället:	1,4 miljarder euro	
Transport:	23,1 miljarder euro	
Motorvägar (transeuropeiska transportnätet)		8,4 miljarder euro
Järnvägar (transeuropeiska transportnätet)		4,7 miljarder euro
Riksvägar		2,8 miljarder euro
Motorvägar (ej inom transeuropeiska transportnätet)		2,1 miljarder euro
Annat ⁴²		5,1 miljarder euro
Energi:	2,6 miljarder euro	
Summa:	27,1 miljarder euro	

Vidare finansieras viktiga projekt genom programmet transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och genom andra gemenskapsprogram (särskilt sjunde ramprogrammet för forskning, Life-programmet, programmen för Europeiskt territoriellt samarbete (inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden), programmen för gränsöverskridande samarbete inom ramen för Europeiska grannskaps- och partnerskapsinstrumentet (ENPI CBC), Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU), Europeiska fiskerifonden (EFF; de planerade gemenskapsutgifterna för perioden 2007–2013 inom EFF som bidrar till den hållbara utvecklingen av fiskeområden uppgår till 316 miljarder euro) och programmet för konkurrenskraft och innovation samt genom nationell, regional och lokal politik. Dessutom beviljar Europeiska investeringsbanken (EIB) redan lån/samfinansiering till ett stort antal

⁴² Inklusivt regionala och lokala vägar, flygplatser, stadstransporter och hamnar.

projekt och kan ytterligare utvidga sin verksamhet till att omfatta ett stort antal föregångsprojekt.

Exempel på projekt (pågående och planerade, sammanlagd kostnad)⁴³:

- Lettland:
 - Pågående projekt: Förnyelse av järnvägsspåren i den öst-västliga järnvägskorridoren (sammanlagd kostnad på 100 miljoner euro) som ska avslutas 2010, modernisering av signalsystemen i den lettiska öst-västliga järnvägskorridoren (sammanlagd kostnad på 90 miljoner euro) som ska avslutas 2010, tillfartsvägarna till Ventspils hamnterminal (sammanlagd kostnad på 28 miljoner euro) som ska avslutas 2010.
 - Framtida projekt: Det första skedet av förbifartsleden vid Rīga–Koknese (uppskattad sammanlagd kostnad 291 miljoner euro), Rail Baltica, i synnerhet återuppbyggnaden och utvecklingen av järnvägssegmenten inom TEN-T (uppskattad sammanlagd kostnad 80 miljoner euro).
- Estland: Utvecklingen av Via Baltica, i synnerhet byggandet av förbifartsleden vid Pärnu i Estland (sammanlagd kostnad på 43 miljoner euro), förbättrad tillgänglighet till öarna i Östersjön, förbättring av hamnanläggningarna och flygplatserna på dessa öar (sammanlagd kostnad 46 miljoner euro).
- Litauen: Utformning och konstruktion av järnvägen ”Rail Baltica” som ska samfinansieras genom Sammanhållningsfonden (2007–2013) med en vägledande sammanlagd kostnad på 135 miljoner euro och ett vägledande bidrag från Sammanhållningsfonden på 97 miljoner euro. Genomförandet beräknas inledas i början av 2012.
- Litauen: Återuppbyggnad och utveckling av järnvägssegment inom TEN-T, däribland sex projekt som samfinansieras genom Sammanhållningsfonden (2000–2006) med en sammanlagd kostnad på 167 miljoner euro. Samtliga projekt ska ha slutförts i slutet av 2010.
- Tyskland: Förbättringar av hamnen i Lübeck i Schleswig-Holstein (sammanlagd kostnad på 13,1 miljoner euro), främjande av segelturism i Schleswig-Holstein (sammanlagd kostnad på 5,5 miljoner euro), stora transportinvesteringar som järnvägen mellan Berlin och Rostock (sammanlagd kostnad på 315 miljoner euro) och motorvägen A 14 (sammanlagd kostnad på 1,4 miljarder euro).
- Polen: De stora transportinvesteringar som görs avser väg S 22 Elbląg–Grzechotki (116 miljoner euro) och delar av järnvägen E-65 Warszawa–Gdansk (1,261 miljarder euro). Dessutom finns det planerade projekt: Rail Baltica (förbindelse till den litauiska gränsen, 182 miljoner euro), fortsättning av järnvägen E 65 (Warszawa–Gdańsk 801 miljoner euro), vägarna S7 (Gdańsk–Elbląg – 346 miljoner euro) och Via Baltica (Białystok-gränsen till Litauen – 511 miljoner euro) samt flygplatserna i Gdańsk (149 miljoner euro), Olsztyn (74 miljoner euro), Szczecin (21 miljoner euro) och Koszalin (inom ramen för studien Zegrze Pomorskie – 13,82 miljoner euro). Dessa kostnader är uppskattningar av de sammanlagda kostnaderna.

⁴³ Vissa av dessa projekt har också beviljats ett ramlån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

- Stora infrastrukturprojekt med stöd av Ten-T-programmet⁴⁴.

Gruppen med åtgärder för att ”göra Östersjöområdet till ett tillgängligt och attraktivt område” omfattar följande prioriterade områden:

10. Att förbättra tillgången till energimarknaderna, och göra dessa mer effektiva och säkra
11. Att förbättra interna och externa transportförbindelser
12. Att bevara och öka Östersjöområdets attraktionskraft, särskilt genom utbildning, turism, kultur och hälso- och sjukvård

⁴⁴ Närmare information finns på:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/doc/pp_implementation_progress_report_may08.pdf

10. Att förbättra tillgången till energimarknaderna, och göra dessa mer effektiva och säkra	Samordnas av Lettland och Danmark
--	-----------------------------------

Presentation av frågan:

Energimarknaderna (elektricitet, gas, olja m.m.) i Östersjöområdet saknar en lämplig infrastruktur och är alltför nationellt inriktade i stället för att vara sammankopplade och samordnade (även om samarbete har inletts om energifrågor inom ramen för initiativet Östersjöregionens energisamarbete (Baltic Sea Region Energy Cooperation initiative, BASREC)⁴⁵). Marknadsöppningen och konkurrensen i vissa medlemsstater är inte tillräcklig för att skapa rätt incitament för investeringar. Detta skapar större risker i fråga om energitryggheten och leder till högre priser. Särskilt de tre baltiska staterna (Estland, Lettland och Litauen) är otillräckligt integrerade i de bredare energinätverken i resten av Europeiska unionen (deras enda kraftförbindelse är Estlink mellan Finland och Estland), och dessa länder är därmed praktiskt taget isolerade på energiområdet.

De allvarligaste problemen:

De fragmenterade elmarknaderna leder till följande problem: a) låg marknadslikviditet, b) få incitament eller möjligheter till infrastrukturinvesteringar, särskilt inom förnybar energi. Det finns också ett bristande samarbete i naturgasfrågor, främst på grund av bristen på gasförbindelser till resten av regionen. Denna situation leder till en avsaknad av gränsöverskridande handel och till dålig marknadslikviditet, högre priser och en sämre mångfald av energikällor.

Alla länder inom Europeiska unionen/Europeiska ekonomiska samarbetsområdet i regionen omfattas av den inre marknaden för elektricitet och gas. Avregleringen på elmarknaderna har dock i hög grad fortfarande kommit olika långt. Detta har i samband med infrastrukturbristerna hindrat den fysiska integrationen av de tre baltiska staterna. En bättre fysisk integration av näten i regionen behövs för att skapa en allmänt bättre effektivitet och förbättra energitryggheten genom ökad diversifiering, däribland förnybara resurser. En tryggare energiförsörjning bör också främjas genom andra medel, som exempelvis energieffektivitet.

Mervärde för Östersjöområdet:

Samordningen av energimarknaden skulle göra energiförsörjningen tryggare särskilt i östra Östersjöområdet. Det skulle sänka priserna och underlätta en diversifiering av energikällorna samt möjliggöra införandet av solidaritetsmekanismer.

⁴⁵ BASREC (inrättades 1999) omfattar regeringarna i Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Island, Lettland, Litauen, Norge, Polen, Ryssland och Sverige. Europeiska kommissionen representeras genom GD Transport och energi. Östersjöstaternas råd (CBSS) och Nordiska ministerrådet deltar i detta arbete.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **"Inrätta en integrerad och välfungerande marknad för energi"** genom planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden, som utöver infrastrukturprojekt även omfattar specifika steg för att inrätta den önskade integrerade och fungerande inre marknaden för energi. Detta borde omfatta bättre samordning av de nationella energistrategierna, och åtgärder för att främja en diversifiering av försörjningen och en mer välfungerande energimarknad.

Gemensamma åtgärder:

- **"Öka användningen av förnybar energi"** genom att utöka användningen av biomassa, solenergi och vindkraft (till exempel Nordwind II, som är ett projekt med stöd från Nordiska rådet, och vindkraftprojektet Kriegers Flak), särskilt genom forskning om demonstration och användning av vindkraft på land och till havs och andra förnybara energitekniker i kust- och havsområden. I regionen finns en stor expertis inom marin teknik som måste utnyttjas bättre. Dessutom måste databasen om bioenergi som utvecklats av Nordiska ministerrådet utnyttjas fullt ut. (Anm.: Detta ska läsas tillsammans med prioriterat område nr 5 om "att anpassa sig till klimatförändringarna".)
- **"Inrätta ett djupare gränsöverskridande samarbete"** för att utbyta erfarenheter om och införa bättre samordning av elnätet och den fysiska planeringen i havs- och kustområden, lagstiftningspraxisen för investeringar i sammankoppling, och miljökonsekvensbedömningar av vindkraftparker.

Föregångsprojekt (exempel):

TEN-E och/eller planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden – och de berörda energiprojekt som omfattas av den europeiska ekonomiska återhämtningsplanen – omfattar särskilt följande förslag:

- **10.1. "Övervaka genomförandet av planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden (BEMIP) i enlighet med de åtgärder som antagits av BEMIP:s högnivågrupp." "Att koppla samman de baltiska staterna med energinäten i regionen"** bör särskilt prioriteras. Behovet av att övervaka BEMIP:s framsteg beror inte bara på själva planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden, utan också på ramarna för EU:s strategi för Östersjöområdet. Övervakningen ska utföras av BEMIP:s högnivågrupp, och projektet syftar till att åstadkomma en bättre samordning mellan de strategiska målen för EU:s strategi för Östersjöområdet och BEMIP. Kommissionen och de berörda medlemsstaterna har utvecklat planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden (BEMIP), i vilken man identifierar de viktigaste el- och gasinfrastrukturer som saknas, redogör för nödvändiga åtgärder (däribland finansiering) och inför samordningsmekanismer för att föra samman medlemsstaterna, marknadsaktörerna och de olika finansieringskällorna. Innovativa sammanlänkingslösningar som omfattar "inkoppling" av anläggningar för förnybar energiproduktion till havs övervägs. Projekt inom ramen för Ten-E-riktlinjerna kan samfinansieras genom Ten-E-instrumenten, och i den europeiska ekonomiska återhämtningsplanen föreskrivs dessutom omfattande

kompletterande finansiellt stöd för infrastrukturprojekt i regionen. (Ansvarig: Litauen. Tidsfrist för genomförande av prioriterade projekt: ännu ej fastställd.)
SNABBSTARTSPROJEKT

- **10.2. "Uppvisa samordnade sammanlänkingslösningar vid vindkraftsanläggningar till havs"** (till exempel i Kriegers Flak (Danmark, Tyskland) och Södra Midsjöbanken (Sverige)). (Ansvarig: Danmark. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
SNABBSTARTSPROJEKT
- **10.3. "Genomföra projektet för främjande av bioenergi i Östersjöområdet."** Projektet syftar till att stärka utvecklingen mot en hållbar, konkurrenskraftig och territoriellt samordnad Östersjöregion på området för hållbar bioenergianvändning. (Ansvarig: Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **10.4. "Utöka den nordiska elmarknadsmodellen (NORDEL⁴⁶)"** till de tre baltiska staterna genom en steg-för-steg-strategi med en konkret tidsplan för genomförandet (färdplan för marknadsintegrationen) inom ramen för planen för sammanlänkning på den baltiska energimarknaden (BEMIP). (Ansvarig: Lettland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

⁴⁶ NORDEL är en samarbetsorganisation för de systemansvariga för överföringssystemen (TSO) i Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige. Deras uppdrag är att främja inrättandet av en väl fungerande nordisk elektricitetsmarknad.

11. Att förbättra interna och externa transportförbindelser

Samordnas av
Litauen och
Sverige

Presentation av frågan:

Transporter är särskilt viktiga i Östersjöområdet eftersom avstånden – inom regionen, till resten av Europa och till världen – är mycket stora och trafikvillkoren ofta svåra (skogar, sjöar, snö och is vintertid etc.). Denna region, som ligger i utkanten av Europas ekonomiska centrum, är starkt beroende av utrikeshandeln med varor och av en väl fungerande transportinfrastruktur för sin ekonomiska tillväxt. Dessutom är Östersjön ett känsligt ekosystem, vilket gör att miljöhänsyn är viktiga vid utvecklingen av transportinfrastrukturen. Internationella sjöfartsorganisationens klassificering av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde gör det möjligt att utarbeta särskilda och specifika åtgärder för Östersjön för att garantera hållbarheten för sjötransporter.

Den nordliga dimensionens partner har undersökt om det finns en efterfrågan på ett partnerskap för transporter och logistik inom den nordliga dimensionen och har till följd av detta enats om att inrätta en arbetsgrupp, som inledde sitt arbete i januari 2008. Ett samförståndsavtal om att inrätta ett sådant partnerskap har undertecknats mellan 11 partner⁴⁷ och kommissionen.

Syftet med detta partnerskap är att fastställa de lämpliga prioriteringarna för infrastruktur, driftskompatibilitet och förenklad gränsövergång som kan stärka transportsystemet, främst inom Östersjöområdet, och därmed fastställa vilka finansieringskällor (nationella medel, EU-medel, internationella finansinstitut) som kan stödja genomförandet av sådana projekt. De allvarligaste problemen:

Den största utmaningen för den framtida transportutvecklingen i Östersjöområdet är att minska regionens avlägsenhet genom att förbättra förbindelserna inom regionen och till resten av EU. Östliga och västliga förbindelser behövs för att komma tillräta med infrastrukturbristerna på de östra och sydöstra Östersjö kusterna. Norra Europa är mycket otillgängligt. Bättre förbindelser till Ryssland och de övriga grannländerna behövs. Fler förbindelser till Asien och Svarta havs- och Medelhavsregionerna borde utvecklas. Detta kan ytterligare öka regionens potential som EU:s port till Asien.

Mervärde för Östersjöområdet:

Östersjöområdets geografi gör att transporter innebär en särskild utmaning. En förbättring av de interna och externa transportförbindelserna samt mer effektiva transportsystem med en mindre miljöpåverkan borde bidra till att öka Östersjöområdets konkurrenskraft, tillgänglighet och attraktionsförmåga. Förbindelser till öar och avlägset belägna samhällen är en särskild fråga.

Åtgärder:

⁴⁷ Danmark, Estland, Finland, Lettland, Litauen, Norge, Polen, Ryssland, Sverige, Tyskland och Vitryssland.

Strategiska åtgärder:

- **”Samordna den nationella transportpolitiken och infrastrukturinvesteringarna”**
 - Det regionala samarbetet om transportfrågor bör utökas till exempel när det gäller transportsystemens driftskompatibilitet, isbrytning, sammodalitet, system med vägtullar, forskning och utveckling inom transporter, tillämpning av nya lösningar i synnerhet för trafikledningssystem (flyg-, väg-, järnvägs- och sjötransporter), främjande av gemensamma åtgärder (till exempel vägsäkerhet) och utbyte av bästa praxis.
 - De antagna prioriterade projekten inom TEN-T bör genomföras i tid (se vidare under ”föregångsprojekt (exempel)”).
 - Den långsiktiga politiken för utveckling av transporter bör samordnas tillsammans med de nationella investeringsstrategierna för att förbättra tillgången till regionen och de interregionala förbindelserna. Särskilt aktörerna inom Östersjöområdet bör enas om en gemensam ståndpunkt för regionen när det gäller de förändringar som kan införas inom ramen för policyöversikten av TEN-T och översynen av Ten-T-riktlinjerna (gemensamt förslag som inte endast avser nationella intressen).
 - Sjöfart på inre vattenvägar och havsfjordar bör främjas (fullständigt genomförande av åtgärdsprogrammet ”Naiades”⁴⁸) genom avlägsnande av de befintliga infrastrukturflaskhalsarna för att garantera optimala förbindelser mellan de olika Östersjöregionerna, som exempelvis vattenvägar på Oder (projekt E30) och förbindelsen mellan floderna Oder och Vistula (projekt E70).
 - Aktörerna bör gemensamt fastställa vilka infrastrukturbrister som har betydelse för hela regionen (t.ex. på de nord-sydliga och öst-västliga förbindelserna)⁴⁹. Förbindelserna till avlägsna öar och gränsområden (däribland flygförbindelser) bör ses över.

Gemensamma åtgärder:

- **”Förbättra förbindelserna med Ryssland och de övriga grannländerna”**, särskilt för stora transportförbindelser och godstransportlogistik – genom samarbete inom ramen för den nordliga dimensionen (partnerskapet för transporter och logistik inom den nordliga dimensionen) – och de gemensamma områdena för EU och Ryssland. Särskilt fokus bör ligga på att avlägsna icke-infrastrukturrelaterade flaskhalsar, däribland flaskhalsar i samband med gränsövergång. Medlemsstaterna bör även undersöka alternativ till nya förbindelser till öst och Fjärran Östern (porten till Asien).

⁴⁸ Åtgärdsprogrammet Naiades, som lanserades 2006, omfattar en mängd åtgärder och bestämmelser för att främja transporter på inre vattenvägar. Programmets varaktighet löper till 2013 och ska genomföras av Europeiska kommissionen, medlemsstaterna och branschen själv.

⁴⁹ Till stöd för detta föreslår Sverige att länderna i Östersjöområdet gemensamt ska genomföra en studie om transportutsikterna 2030. Denna studie bör innehålla en redogörelse för de nuvarande transportflödena för alla transportmedel i Östersjöområdet, för infrastrukturstatusen och flaskhalsar samt beakta prognoserna fram till 2030.

- ***”Underlätta effektiva godstransporter och logistiklösningar för hela Östersjöområdet⁵⁰”*** genom att avlägsna icke-infrastrukturrelaterade flaskhalsar, främja intermodala förbindelser, utveckla konceptet med gröna korridorer genom genomförande av konkreta projekt, utveckla infrastrukturen, ge stöd för tillhandahållare av logistik tjänster, inrätta harmoniserade elektroniska administrativa förfaranden, harmonisera kontrollförfarandena etc. Ett snabbt genomförande av de korridorer för järnvägs gods som anges i förordningen om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (förordning (EU) nr 913/2010) kommer att ge godsknutpunkter i Östersjöområdet bättre förbindelser till det övriga järnvägsnätet för godstransporter. Nätet kommer att leda till en förbättrad drift och ett kraftfullt samarbete mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare i trafikförvaltningsfrågor och investeringar, och framför allt leda till att det införs en styrningsstruktur för varje korridor. Denna styrningsstruktur omfattar tilldelning av tillräckliga och tillförlitliga resurser för godstransporter längs korridorerna, samordning mellan järnvägsinfrastrukturförvaltare och godsterminalförvaltare, definition av resultatmål som punktlighet och kapacitet, samt övervakning av dem, samordning av arbeten och underlättad tillgång till och utbyte av relevant information. Detta kommer att bidra till attraktiva och effektiva tjänster för godstransporter på järnväg inom regionen och till andra europeiska regioner, vilket är nödvändigt för att åstadkomma ett byte av transportslag.
- ***”Stärka Östersjöns betydelse för transportsystemen inom regionen”*** genom att bland annat införa och tillämpa sjömotorvägar⁵¹ och Marco Polo-åtgärder, utveckla hamnar och deras lämpliga förbindelser med inlandet i synnerhet via järnväg och inre vattenvägar, öka sjötransporternas konkurrenskraft och effektivitet genom snabbt införande av ett europeiskt område för sjötransporter utan gränser och genom ett gradvist införande av e-transport- och e-sjöfartslösningar, stöd till säker, energieffektiv och hållbar närsjöfart och hamntjänster.
- ***”Främja hållbara passagerar- och godstransporter och underlätta övergången till intermodalitet.”***

Föregångsprojekt (exempel):

➤ ***11.1. ”Fullborda den överenskomna prioriterade transportinfrastrukturen.”***

Det handlar framför allt om prioriterade projekt inom TEN-T, t.ex. följande:

- Förbättrad väg-, järnvägs- och sjöinfrastruktur i Sverige, Finland och Danmark i den multimodala korridoren ”den nordiska triangeln”.
- Rail Baltica-leden, som – med järnväg – förbinder Polen, Litauen, Lettland och Estland (samt Finland genom en järnvägs-/färjeförbindelse).
- Den fasta Fehmarn bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland med anslutande järnvägar från Köpenhamn och Hannover/Bremen via Hamburg.
- Järnvägsförbindelsen Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratislava–Wien.

⁵⁰ Globala system för satellitnavigering (GNSS), som exempelvis Galileo, kommer att bidra till att göra sjö-, luft- och landtransporterna effektiva, säkra och maximalt utnyttjade.

⁵¹ Sjömotorvägar är befintliga eller nya havsbaserade transporttjänster som är integrerade i dörr-till-dörr-logistikkedjor och genom vilka godsflödet inriktas på livskraftiga, regelbundna, täta, högkvalitativa och tillförlitliga närsjöfartförbindelser. Utnyttjandet av nätverket med sjömotorvägar bör absorbera en avsevärd del av den förväntade ökningen av godstransporter på väg, förbättra tillgången till gränsregioner, öregioner och östater samt minska trafikstockningar.

- Motorvägsförbindelsen Gdańsk–Brno/Bratislava–Wien.

Dessutom bör alternativ övervägas för att genomföra andra viktiga projekt i regionen, t.ex. följande:

- Bottniska korridoren (på den svenska och den finska sidan) som ansluter den norra leden till den nordiska triangeln och Rail Baltica.
- Förbindelser med Barentsregionen.
- Sträckor i den norra leden (öst-västliga förbindelser genom Baltikum och i regionens nordliga delar).
- Via Baltica, som – med väg – förbinder Polen, Litauen, Lettland och Estland.
- Den multimodala (N-S) transportleden: från Skandinavien–Tyskland/Polen till Adriatiska havet.

(Ansvariga: alla berörda länder. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **11.2. ”Genomföra partnerskapet för transport och logistik inom den nordliga dimensionen”**, samt därmed sammanhängande rättsliga instrument. (Ansvariga: den nordliga dimensionens partner. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **11.3. ”Utveckla nätet med sjömotorvägar i Östersjön”** – förbinda medlemsstaterna vid Östersjön med medlemsstaterna i Central- och Östeuropa genom hållbara transportförbindelser, inklusive farleden genom Nordsjön, Östersjökanalen (Kielkanalen) och Bälthavet. De utvalda korridorerna av sjömotorvägar inom ramen för Ten-T och Marco Polo, såsom den högkvalitativa nordiska järnvägs- och multimodala korridoren Königslinie som förbinder Sassnitz och Trelleborg samt sjömotorvägarna i Östersjön som förbinder Karlshamn och Klaipeda, samt förbindelsen mellan Karlskrona och Gdynia, bör genomföras, och ytterligare projektförslag (däribland de polska förbindelserna) bör utvecklas inom ramen för ett regionalt samarbete. (Ansvarig: Baltic Motorways of the Sea Task Force. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **11.4. ”Kortare flygvägar”** genom inrättande av ”funktionella luftrumsblock” i Östersjöområdet (dvs. det nordeuropeiska funktionella luftrumsblocket, det funktionella luftrumsblocket Nordic Upper Area Control och det baltiska funktionella luftrumsblocket). Utveckla ett samarbetssystem mellan länderna i Östersjöområdet för att garantera en lyckad och smidig övergång från ett system med inhemska flygledningstjänster till en mer samordnad europeisk dimension som ska vara genomförd 2012. (Ansvariga: Polen och Litauen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **11.5. ”Samarbete för intelligentare transporter”** genom utveckling och genomförande av konkreta pilotinitiativ som skulle bidra till att förbättra säkerheten och effektivisera godslogistiken, genom att fraktgods flyttas över från vägtransporter till järnvägs- och sjötransporter, och till att minimera miljöpåverkan av transporter i regionen (till exempel projektet med gröna korridorer från hamnar i Sverige, Danmark och Tyskland till hamnar i Litauen och Kaliningrad, projektet Easy Way i Östersjöområdet⁵², Ecowill-projekt för

⁵² I projektet Easy Way, som stöds genom Ten-T-programmet (transeuropeiska transportnät), medverkar 21 medlemsstater, däribland flera stater i Östersjöområdet, i syfte att samarbeta kring och påskynda införandet av intelligenta transportsystem i det transeuropeiska vägnätet. De länder i regionen som inte deltar i projektet, nämligen Lettland, Estland och Polen, bör ansluta sig till denna plattform inom en nära framtid.

sparsam körning och samarbetsprogram för trafiksäkerhetsfrämjande). (Ansvariga: Litauen och Sverige. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) ***SNABBSTARTSPROJEKT***

12. Att bevara och öka Östersjöområdets attraktionskraft, särskilt genom utbildning och ungdomsfrågor, turism, kultur och hälso- och sjukvård	Samordnas av
	1) Turism: Mecklenburg-Vorpommern (Tyskland)
	2) Hälsa: partnerskapet för folkhälsa och socialt välbefinnande inom den nordliga dimensionen
	3) Undervisning och ungdomsfrågor: Hamburg

Presentation av frågan:

Livskvaliteten i Östersjöområdet är ett resultat av en hög utbildningsnivå (till exempel har regionen bäst resultat inom EU när det gäller läsförmåga, andelen personer med avslutad gymnasieutbildning och offentliga investeringar i utbildning), ett bevarat kulturarv, pittoreska landsbygds-, kust- och stadslandskap och öppna samhällen. Initiativ inom turism, fritid och kultur kan också bidra till den regionala utvecklingen.

Inom andra områden är strategiska investeringar i kultur samt i kulturella och kreativa branscher, särskilt små och medelstora företag, av avgörande vikt för att stärka ett dynamiskt och kreativt samhälle inom Europeiska unionen och göra det möjligt att uppfylla Lissabonmålen.

När det gäller en mer komplicerad demografisk fråga kommer de första stora grupperna från baby boom-generationen snart att börja gå i pension, vilket kommer att leda till en minskning av den andel av befolkningen som är i arbetsför ålder.

Dessutom bygger regionens rikedom på humankapital, och en frisk befolkning är en mycket viktig faktor för en hållbar ekonomisk utveckling för företagen och samhällena. Östersjöområdet är ett område med stora hälsoskillnader. I regionen finns områden där sociala och ekonomiska problem leder till höga dödlighetsnivåer på grund av icke-överförbara

sjukdomar, våld, alkohol- och narkotikamissbruk och spridandet av smittsamma sjukdomar. Människors allt större gränsöverskridande rörlighet bör följas upp genom åtgärder inriktade på skillnader i fråga om hälsa och hälsoskydd.

Detta prioriterade område är därför inriktat på att bevara och stärka livskvaliteten⁵³ för medborgarna i Östersjöområdet, så att regionen befolkas av människor som är initiativrika och villiga att satsa sin energi på att förbättra regionen samt av kvalificerade och effektiva arbetstagare som skapar ytterligare välbefinnande. Det handlar också om att locka turister, företagare, investerare, forskare etc. till Östersjöområdet och därigenom tillföra regionen kompletterande humankapital, fysiskt kapital och finansiellt kapital.

De allvarligaste problemen:

De främsta utmaningarna är de demografiska förändringarna, bristen på tjänster inom vissa områden, utflyttningen av unga utbildade personer och de stora regionala hälsoskillnaderna (i fråga om tillgången till och kvaliteten hos hälso- och sjukvårdstjänster, samt skillnaderna i sjuklighet och dödlighet på grund av alkohol, narkotika och tobak samt överförbara sjukdomar som hiv/aids och tuberkulos). Vidare leder underutnyttjandet av student- och yrkesutbyten till att möjligheter inte utnyttjas tillräckligt på grund av bristande kontakter och kunskaper. Den så kallade "femte friheten" är viktig. Det finns också en möjlighet att vidareutveckla den uppfattade livskvaliteten i Östersjöområdet, utbildningssystemet samt turismpotentialen hos regionens kulturarv och landskap. Potentialen hos den kulturdrivna utvecklingen bör också utforskas bättre.

Mervärde för Östersjöområdet:

Många problem och möjligheter i Östersjöområdet bör hanteras gemensamt. De demografiska frågorna kräver naturligtvis samarbete. Turismmarknaden gynnas av en gemensam utveckling. Dessutom kommer det förstärkta samarbetet när det gäller att hantera gemensamma hälsoproblem att medföra ett mervärde för såväl enskilda patienter som för samhället, genom att minska onödiga ekonomiska och sociala kostnader och bidra till en rationalisering av kostnaderna inom hälso- och sjukvårdssystemet. Det finns alltså ett stort behov av samarbete på makroregional nivå när det gäller att hantera dessa frågor.

Åtgärder:

Gemensamma åtgärder:

- **Utbildning:** "Utökat utbyte inom Östersjöområdet" för studenter vid skolor, högskolor, yrkesutbildningsinstitut och vuxenutbildningsorganisationer inom ramen för program från EU, internationella organisationer (såsom Nordiska ministerrådet) och nationella/regionala/lokala myndigheter. Detta utbyte kan även utvidgas till att omfatta företagare och andra yrkesverksamma.
- **Utbildning:** "Utveckla mellanfolklig verksamhet" för att stärka det dagliga samarbetet mellan medborgarna. Fler skolutbyten borde till exempel genomföras för att förbättra den ömsesidiga förståelsen och främja språkinläring.

⁵³ I enlighet med Leipzigstadgan om hållbara europeiska städer, som antogs i maj 2007.

- ***Turism: "Betona och optimera potentialen hos hållbar turism"*** i Östersjöområdet genom att inrätta en miljövänlig turismstrategi inom Östersjöområdet (inklusive Ryssland). Denna strategi kan inkludera en harmonisering av standarder, utveckling av liknande projekt i olika regioner, gemensam marknadsföring av regionen och samarbete om projekt.
- ***Turism: "Nätverks- och klusteraktörer inom turismbranschen och turismutbildningsorganen"*** med utgångspunkt i de pågående verksamheter som inleddes i och med det första mötet om Östersjöturism i oktober 2008. Vid det andra forumet för Östersjöturism i Vilnius i september 2009 beslutades att denna process skulle fullföljas på årlig basis och att nästa möte skulle hållas i Kaliningradregionen under hösten 2010. Man har enats om sex framtida områden för förstärkt samarbete, däribland gemensamma marknadsföringsaktiviteter, skapande av en gemensam Internetplattform och utveckling av produkter och tjänster från Östersjöområdet.
- ***Hälsa: "Stoppa spridningen av hiv/aids och tuberkulos"*** genom partnerskap och internationellt samarbete för snabb och kvalitativ vård för alla, med inriktning på saminfektion av tuberkulos/hiv och genom att ställa tidig diagnos av hiv-smitta, ge tillgång till behandling och genom större insatser för att minska sårbarheten särskilt hos sprutnarkomaner, personer i fängelse etc.
- ***Hälsa: "Bekämpa hälsoskillnader genom förbättrad primär hälsovård"*** genom att bedöma skillnaderna i tillgången till och kvaliteten hos den primära hälsovården i regionen, se över patienternas och de yrkesverksammas situation, inklusive deras utnyttjande, rörlighet och utbildning och genom främjande av e-hälsoteknik som ett sätt att åtgärda brister i tillgången till och kvaliteten hos hälso- och sjukvården.
- ***Hälsa: "Förhindra livsstilsrelaterade icke-överförbara sjukdomar och garantera goda sociala miljöer och arbetsmiljöer"*** genom att ta fram omfattande strategier och åtgärder för hela regionen för att förhindra och minimera skador på grund av tobaksrökning, alkohol- och narkotikaanvändning för enskilda personer, familjer och samhället (särskilt unga människor). Åtgärderna kommer att bidra till genomförandet av ramkonventionen om tobakskontroll och till "strategin för hälsa på arbetet inom ramen för partnerskapet för den nordliga dimensionen när det gäller folkhälsa och socialt välbefinnande"⁵⁴, vilket kommer att garantera goda sociala miljöer och arbetsmiljöer och förhindra livsstilsrelaterade icke-överförbara sjukdomar med arbetsplatsen som en effektiv arena för att främja en hälsosam livsstil.
- ***"Föra de lokala myndigheterna närmare medborgarna"*** genom att utveckla verktyg (till exempel med utgångspunkt i Leader-strategin) som skulle få de lokala myndigheterna att engagera sig i medborgarnas angelägenheter och intressen.

Föregångsprojekt (exempel):

- ***12.1. Utbildning: "Fördjupa samarbetet – på frivillig basis – mellan de regionala universiteten i Östersjöområdet"*** så att de kan samordna sin verksamhet (forskningsområden, utbyten av elever/professorer/forskare, samarbete med företag) för att

⁵⁴ Partnerskapet för den nordliga dimensionen när det gäller folkhälsa och socialt välbefinnande är en gemensam insats som samlar tretton regeringar, Europeiska kommissionen och åtta internationella organisationer. Partnerskapet utgör ett forum för gemensamma åtgärder för att hantera utmaningarna för hälsa och socialt välbefinnande inom den nordliga dimensionens område och främst i nordvästra Ryssland.

etablera Östersjöområdet som en region med hållbar utveckling. Detta samarbete bör innefatta verkställande av politiska beslut om utbildning för hållbar utveckling. Detta kan bygga på de befintliga universitetsnätverken, som exempelvis "Baltic University Programme"⁵⁵ som samlar nästan alla universitet i regionen och "Baltic Sea Region University Network"⁵⁶ som har 40 medlemmar. Ett exempel skulle kunna vara UHI Millennium Institute⁵⁷. Det planerade Institutet för den nordliga dimensionen som är under inrättande vid ett antal universitet i regionen kan också ge ytterligare tillfällen till nätverkande. (Ansvariga: Baltic University Programme i samordning med Litauen (Vilnius universitet). Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

- **12.2. Utbildning: "BSR Quick"**. Projektet BSR Quick rör kvalifikationer för ägare av små och medelstora företag samt akademiker och anställda vid sådana företag. Projektet omfattar akademisk utbildning (dubbla kandidatkurser) och yrkesutbildning. Genom att inrätta ett nätverk med universitet kommer den felande länken mellan små och medelstora företag och det akademiska området att överbryggas. Förutom utbildning kommer projektet att omfatta innovativa lösningar för enskilda företag (Ansvariga: Hanse Parlament e.V. Hamburg, Tyskland, med 40 partner från alla länder i Östersjöområdet, däribland företagsorganisationer, universitet och tekniska högskolor samt offentliga förvaltningar. Tidsfrist för slutförande: december 2012.)
- **12.3. Utbildning: "Identifiera hinder för rörligheten för forskare och studenter i Östersjöområdet och utöka samarbetet i fråga om rörlighet inom regionen"** (den så kallade "femte friheten"). (Ansvariga: Danmark, Litauen och Tyskland. Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.)
- **12.4. Utbildning: "Främja utbyten mellan skolor och utveckla en ring med partnerskolor runt Östersjön"** för att förbättra den ömsesidiga förståelsen och främja språkinläring. (Ansvarig: Hamburg (i samarbete med Tysklands utrikesministerium). Tidsfrist för slutförande: ännu ej fastställd.)
- **12.5. Utbildning: "Baltic Training Programme" (BTP)**. BTP-projektet stöder internationalisering av yrkesutbildning och gränsöverskridande företagande. Projektet består av två delar. 1) En testmodell där studenter vid yrkesutbildningar och deras förslag till samarbetsprojekt matchas mot värdföretag i ett annat land. 2) Sju intressentseminarier för målgrupper som tillhandahållare av yrkesutbildning, företag, politiker och offentliga tjänstemän som arbetar med yrkesutbildning. Vid seminarierna diskuteras aktuella ämnen för att identifiera vilka åtgärder som behövs för att stödja internationaliseringen av yrkesutbildning och gränsöverskridande företagande i Östersjöområdet. Projektet drivs Estland, Lettland och östra Sverige. (Ansvarig: Föreningen Norden, Sverige. Tidsfrist för slutförande: maj 2012.)
- **12.6. Utbildning och ungdomsfrågor: "Inrätta ett ungdomsresurscenter."** Ungdomsresurscentret i Baltikum ska bygga på exemplet med ungdomscenter i Budapest och Strasbourg, men vara mer inriktat på kompetensbyggande på området för organisatoriskt arbete och skapas för och med unga människor. Målanvändargruppen

⁵⁵ <http://www.balticuniv.uu.se/>

⁵⁶ <http://bsrun.utu.fi/>

⁵⁷ UHI Millennium Institute är ett partnerskap mellan högskolor och utbildnings- och forskningscenter som samarbetar för att tillhandahålla invånarna i de skotska högländerna och på de skotska öarna universitetsutbildning.

kommer att vara ungdomsråden i Östersjöområdet samt andra ungdomsorganisationer, och ska även utvidgas till att omfatta Vitryssland, Ukraina, Moldavien, Ryssland och eventuellt Kaukasus. Centrets verksamhet ska samordnas med ungdomsresurscentret för Östeuropa och Kaukasus (SALTO EECA RC) i Warszawa i Polen. Centret ska vara en kontaktpunkt för nationellt och internationellt samarbete mellan olika icke-statliga organisationer och för utveckling av olika icke-statliga organisationer, och ska tillhandahålla goda arbetsförhållanden och möjlighet till husrum. (Ansvariga: Litauiska ungdomsrådet (Lietuvos jaunimo organizacijų taryba, LiJOT), i samarbete med de nationella ungdomsråden i Lettland, Estland, Finland, Sverige, Norge, Island, Danmark, Tyskland, Polen, Ryssland, Vitryssland. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **12.7. Turism: "Locka turister till landsbygdsområden, särskilt vid kusten"** genom att främja gemensamma hållbara landsbygds- och kustturismpaket (t.ex. bondgårds- och livsmedelsturism, vandring, vintersporter, naturbaserad turism) och genom att skapa ett turismnätverk av aktörer från turismsektorn, FoU-sektorn, samt den lokala och offentliga sektorn för att dela och sprida bästa metoder och know-how om produkter, tjänster och deras tillgänglighet. (Ansvariga: Egentliga Finlands förbund (Varsinais-Suomen liitto), (i samarbete med Turku Touring). Tidsfrist för lägesrapport: den 31 maj 2012.)
- **12.8. Turism: "Främja miljömässigt hållbara kryssningsfartyg i Östersjön"** genom att utveckla program som för samman tillhandahållare av marina tjänster till passagerare (t.ex. kryssningsindustrin, fritidsverksamheter i havsområden, nationella/regionala/lokala myndigheter m.m.). (Ansvarig: AIDA Cruises, Tyskland. Tidsfrist för lägesrapport: december 2012.)
- **12.9. Turism och kultur: "Främja kulturarvet och naturarvet"** genom kartläggning av de främsta områdena av intresse i syfte att bevara och återuppliva kultur- och naturarv. De viktigaste riktningarna för att vidareutveckla attraktiva och karaktäristiska turisterbjudanden i Östersjöområdet kommer att fastställas. (Ansvarig: Landstinget i vojvodskapet Pomorskie. Tidsfrist för lägesrapport: den 31 december 2011.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **12.10. Turism: "Utveckla strategier för hållbar turism"** genom användning av tillgängliga informationskällor som exempelvis YEPAT-databasen⁵⁸ eller Kulturkontakt Nord. Dessutom kommer partner från Östersjöområdet (däribland Vitryssland), inom ramen för projektet Agora 2.0⁵⁹, att inleda pilotprojekt för att förbättra turismens tillgång till natur- och kulturarvet samt det historiska arvet och för att identifiera delarna i en gemensam identitet för Östersjöområdet. (Ansvarig: Universitet i Greifswald (Tyskland). Tidsfrist för lägesrapport: den 31 december 2011.)
- **12.11. Hälsa: "Alkohol- och narkotikaförebyggande bland unga"** – projekt som syftar till att minska farlig och skadlig alkoholanvändning och alkohol- och substansanvändning i allmänhet bland unga människor. (Ansvarig: Partnerskapet för folkhälsa och socialt

⁵⁸ www.yepat.info

⁵⁹ Agora 2.0 samlar verktyg och information om hållbar turism och tillgängliggör dem för intresserade användare. Informationen kommer från partner, som företräder samtliga tre dimensioner av hållbarhet, alla nivåer av förvaltning och turismförvaltning och olika tematiska intressen, projekt och aktörer inom turism (www.agora2-tourism.net).

välbefinnande inom den nordliga dimensionen och dess medlemsländer. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.) **SNABBSTARTSPROJEKT**

- **12.12. Hälsa:** *"Förbättrad folkhälsa genom främjande av rättvist fördelade primärvårdshälsosystem av hög kvalitet"* – projekt som syftar till att hjälpa till att öka kostnadseffektiviteten hos folkhälsosystemet och mer effektivt motverka överförbara sjukdomar samt hälsoproblem på grund av sociala faktorer. (Ansvariga: Partnerskapet för folkhälsa och socialt välbefinnande inom den nordliga dimensionen och svenska Kommittén för internationellt hälso- och sjukvårdssamarbete (ÖEK). Tidsfrist för lägesrapport: mitten av 2011.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **12.13. Hälsa:** *"IKT för hälsovård" – stärka samhällets kapacitet att utnyttja e-hälsovårdsteknik med hänsyn till den åldrande befolkningen.* Interreg IV B-projektet "IKT för hälsovård" förvaltas inom nätverket för e-hälsovård i regionerna och syftar till att bidra till en bättre tillämpning av e-hälsovårdstekniken genom att öka samhällets kapacitet samt acceptansen och kunskapen hos invånarna och dem som arbetar inom vården. Projektet tar upp några av de viktigaste utmaningarna för Östersjöområdet, dvs. demografiska förändringar och de stora skillnaderna i tillgång till och kvalitet i vårdtjänsterna. (Ansvarig: Flensburgs yrkeshögskola (University of Applied Sciences, Flensburg). Tidsfrist för slutförande: december 2012.)

ATT GÖRA ÖSTERSJÖOMRÅDET TILL ETT TRYGGT OCH SÄKERT OMRÅDE

För all slags utveckling krävs en känsla av trygghet och förtroende för den allmänna ordningen. Strategin omfattar därför åtgärder som är inriktade på de särskilda utmaningarna i regionen inom detta område.

Bland de områden som måste uppmärksammas finns frågorna om sjösäkerhet och trygghet i regionen. Östersjön är trots allt det dominerande naturinslaget i regionen och ger regionen enighet och en identitet. Andra frågor rör de olikartade ekonomiska och sociala förhållandena i regionen, samt den öppenhet och lättillgänglighet som utmärker förbindelserna inom EU. På grund av dessa faktorer har medlemsstater med en yttre gräns ett särskilt ansvar för att skydda tryggheten och säkerheten i unionen i sin helhet.

Ett antal relaterade åtgärder måste lyftas fram. Åtgärderna för att bekämpa gränsöverskridande brottslighet syftar till att införa ett regionalt samarbetsfokus på bedömning och förebyggande, stärka skyddet av de yttre gränserna och utveckla ett långsiktigt samarbete mellan medlemsstaterna om brottsbekämpning. Övervakning till sjöss är ett strategiskt verktyg som lagts fram inom ramen för den integrerade havspolitikerna och som bidrar till att förebygga brottslighet, olaglig invandring samt olyckor till havs. Andra förebyggande havssäkerhetsåtgärder omfattar utbildning och bättre sjöfart. Utarbetandet av åtgärder för att mångfaldiga och bredda karriärmöjligheterna inom sjöfartsvärdet och sjöfartsutbildningen enligt förslaget i den integrerade havspolitikerna ligger till grund för en personalstrategi inom sjöfartsvärdet som är anpassad efter säkerhets- och skyddsfrågorna i Östersjöområdet. När olyckor till havs och andra stora katastrofer av regional betydelse inträffar är det av strategisk vikt att man inom regionen hanterar beredskapen och svarsåtgärderna på ett samordnat sätt.

Exempel på finansiering

Inom ramen för Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden planeras följande utgifter för programmen för konvergens och konkurrenskraft samt för sysselsättning (programperioden 2007–2013) inom Östersjöområdet när det gäller riskförebyggande:

Totalt: 697 miljoner euro

Vidare finansieras viktiga projekt genom andra gemenskapsprogram (särskilt de tre ramprogrammen för stöd till området för frihet, säkerhet och rättvisa, sjunde ramprogrammet för forskning, samt det finansiella instrumentet för civilskydd) samt genom nationell, regional och lokal politik. Dessutom har Europeiska investeringsbanken (EIB) redan beviljat lån/samfinansiering till många projekt och kan ytterligare utvidga sin verksamhet till att omfatta ett stort antal föregångsprojekt.

Exempel på projekt (pågående och planerade, sammanlagd kostnad):⁶⁰

- Estland: Förbättrad förmåga för Estonian Rescue Board att hantera skogsbränder, utsläpp av olja och kemikalier samt naturkatastrofer – fem olika projekt (12 miljoner euro).
- Finland: Utveckling av en sjösäkerhetskultur – METKU-projektet (730 000 euro) och SÖKÖ II – Hantering av stora oljeutsläpp (650 000 euro).

Gruppen med åtgärder för att ”göra Östersjöområdet till ett säkert och tryggt område” omfattar följande prioriterade områden:

13. Att bli ledande när det gäller sjösäkerhet och sjöfartsskydd
14. Att stärka skyddet mot större katastrofer till sjöss och på land
15. Att minska omfattningen av gränsöverskridande brottslighet och de skador den orsakar

⁶⁰ Vissa av dessa projekt har också beviljats ett ramlån från Europeiska investeringsbanken (EIB).

13. Att bli ledande när det gäller sjösäkerhet och sjöfartsskydd

Samordnas
av Finland
och
Danmark

Presentation av frågan:

Östersjöområdet är strategiskt beläget och är därför en naturlig väg för oljetransporter, särskilt från Ryssland. Mellan 2000 och 2007 mer än dubblerades oljetransporterna via Stora Bält till 171 Mt⁶¹, samtidigt som oljetransporterna i Finska viken mellan 1995 och 2005 ökade fyrdubbelt (från 20 till 80 Mt). Ökningen förväntas fortsätta och vara betydande i framtiden. Transporterna av flytande naturgas med tankfartyg blir också allt fler. Dessa transporter medför en risk för miljön, särskilt under svåra vinterförhållanden (istäckta hav).

De allvarligaste problemen:

Den ökande trafiken ökar risken för fler olyckor, om inte förfaranden för att öka säkerheten och minska miljörisken införs. Till grund för de nödvändiga förfarandemässiga förbättringarna ligger trafikorganisationsåtgärder, som omfattar övervakning av fartygstrafiken för att förhindra att farliga situationer uppstår.

Mervärde för Östersjöområdet:

Det ligger i alla länders intresse som gränsar till Östersjön att minska risken för föroreningar i havet, inklusive farliga utsläpp. Mer effektiva och förenliga tillsyns-, övervaknings- och trafikdirigeringsystem, i synnerhet för havsområden enligt riktlinjerna i den integrerade havspolitik, skulle avsevärt förbättra sjösäkerheten. Att uppmärksamma den mänskliga faktorn, som är en komplicerad och flerdimensionell fråga som påverkar människors välbefinnande till sjöss, får ofta direkta konsekvenser för sjösäkerheten och miljöskyddet.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- ***”Skapa ett gemensamt havsförvaltningssystem och en miljö för övervakning och utbyte av information och underrättelser för Östersjön”:*** Att skapa ett integrerat nätverk med rapporterings- och övervakningssystem, samtidigt som man respekterar de relevanta dataskyddsbestämmelserna, är nödvändigt för all sjöfartsverksamhet, som exempelvis sjösäkerhet, sjöfartsskydd, skydd av den marina miljön, fiskekontroll, tullfrågor, gränskontroll och brottsförebyggande. Dessutom bör man identifiera eventuella brister och oförenligheter på de områden där ett samarbete mellan civila och militära resurser bedrivs eller kan komma att inledas i framtiden. Nätverket bör bygga på befintliga och framtida initiativ och pilotprojekt för att samordna systemen.
- ***”Förbättra samordningen av systemen för fartygsdirigering och övervakning av fartygstrafiken samt överväga att inrätta nya system.”*** Man bör vidare förbättra

⁶¹ Källa: Helcom.

mekanismerna för samordning och informationsutbyte mellan de befintliga systemen för att garantera en verklig kompatibilitet. Kuststaterna bör gemensamt överväga om nya åtgärder (trafikdirigerings-/trafiksepareringssystem/obligatoriska rapporteringssystem) bör införas. Beslut om dessa åtgärder ska fattas utifrån analyser av riskerna med och effektiviteten hos åtgärderna på grundval av en formell säkerhetsbedömning och forskningsprojekt. Man bör gemensamt använda förbättrade satellitnavigeringssystem, som exempelvis Galileo, för att stödja fartygs positionsbestämning och navigering, särskilt för automatiska identifieringssystem (AIS), kontrollsystem för fartyg (VMS), övervakning av farligt gods, vid färd in mot hamnar och trånga vatten, samt för säkerhetssystem för sökning och räddning.

- **"Gemensam tillämpning av övervakningsverktyg"**, som exempelvis kustradar, automatiska identifieringssystem (AIS), kontrollsystem för fartyg (VMS), långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (LRIT), jordresurssatelliter och patrullfartyg till havs i Östersjöområdet. Samarbetet mellan medlemsstaterna i Östersjöområdet och Europeiska sjösäkerhetsbyrån när det gäller att spåra olagliga fartygsutsläpp kommer att fortsätta⁶². En fördjupad dialog mellan de berörda myndigheterna, däribland militären, för att utreda möjligheten att gemensamt förvalta de nationella tillgångarna på regional nivå bör föras.

Gemensamma åtgärder:

- **"Se till att fartyg, särskilt de som transporterar energiprodukter eller annat farligt gods, håller högsta sjösäkerhetsstandarder"** och att besättningarna ombord är välutbildade, inom ramen för EU:s åtgärder för sjöfart av god kvalitet och särskilt mot bakgrund av EU:s nyligen antagna tredje sjösäkerhetspaket.

Föregångsprojekt (exempel):

- **13.1. "Utföra en teknisk genomförbarhetsstudie om ett kustbevakningsnätverk för Östersjön."** Studien bör omfatta de nationella "kustbevakningsliknande" tjänsterna i EU:s medlemsstater och i tredjeländer med avseende på sjöfartsskydd, sjösäkerhet och förebyggande av och insatser vid föroreningar i Östersjön. (Ansvarig: Finska kustbevakningen [tbc], de relevanta EU-organen ska göras delaktiga, GD Havsfrågor och fiske ansvarar för uppföljningen. Tidsfrist för slutförande: den 31 december 2011.)
- **13.2. "Bli en pilotregion för samordningen av övervakningssystem till havs."** Det övergripande målet med detta pilotprojekt inom havspolitik och denna förberedande åtgärd är att utveckla och testa mekanismer för att förbättra kunskapen om haven genom att utbyta operativ information mellan statliga myndigheter och organ med ansvar för att övervaka verksamheten till havs i alla Östersjöländer⁶³. Ett specifikt mål är att utveckla

⁶² Inom ramen för initiativet CleanSeaNet, i enlighet med direktiv 2005/35/EG.

⁶³ Samarbete bör också utvecklas med andra relevanta projekt, som Marsur som organiseras av Europeiska försvarsbyrån och Suchbas som leds av Finland. Syftet med Suchbas (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea) är att anpassa och utveckla ett multinationellt samarbete inom havsövervakning i Östersjöområdet. Deltagarländer är Finland, Sverige, Estland, Lettland, Tyskland, Danmark, Polen och Litauen.

Syftet med EDA Marsur är att fylla behovet av sammanhängande gemensam information i havsövervakningsfrågor i samband med havsuppdrag inom den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik, med hänsyn till det pelarövergripande arbetssättet. Projektet omfattar 14 medlemsstater (Cypern, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrike, Grekland, Portugal, Storbritannien, Belgien, Italien, Irland, Nederländerna, Polen och Sverige) samt

tekniska gränssnitt som på ett säkert sätt tillåter alla länder att ta del av en gemensam lägesbild med känslig information om brottsförebyggande och annan information. (Ansvariga: MARSUNO-pilotprojektet leds av Sverige, GD Havsfrågor och fiske ansvarar för uppföljningen. Tidsfrist för slutförande: den 31 december 2011.)
SNABBSTARTSPROJEKT

- **13.3. "Påskynda nymätning av viktiga sjövägar och hamnar"**, enligt överenskommelsen i Helcom, för att garantera att navigeringssäkerheten inte äventyras genom otillräcklig källinformation. (Ansvariga: Helcom i samarbete med Internationella hydrografiska organisationen. Tidsfrist för lägesrapport: 2013.)
- **13.4. "Bli en pilotregion för e-navigation"⁶⁴** genom att inrätta ett eller flera testområden för e-navigation, i syfte att gradvis inrätta ett integrerat nätverk med e-navigationsystem i EU:s kustvatten och öppna hav (EfficienSea-projektet (effektiv, säker och uthållig sjötrafik), med finansiering genom det transnationella programmet "Östersjöområdet"). (Ansvarig: Farvandsvæsenet i Danmark. Tidsfrist för slutförande: den 31 december 2011.)
SNABBSTARTSPROJEKT
- **13.5. "Inrätta ett nätverk för kunskapscentrum för sjöfartsutbildning"** för att ge unga människor attraktiva möjligheter till en livslång karriär inom sjöfartsföretag/sjöfartsyrket och för att underlätta rörligheten mellan havs- och landbaserade arbeten. **"Gemensamt utveckla höga standarder för utbildning och övningar"** för att öka sjömäns kompetens och anpassa kraven till dagens sjöfartsindustri (s sofistikerade fartyg, IKT, säkerhet och trygghet, navigering i istäckta vatten). Att garantera kännedomen om säkerhetsplanerna och säkerhetsförfarandena för fartygssäkerheten och säkerheten i hamnanläggningar⁶⁵. (Ansvarig: Polen. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2011.)
- **13.6. "Utveckla en plan för att minska antalet olyckor inom fisket."** Detta kan nås genom förbättrade metoder för att samla in och analysera information om olyckor, genom bättre utbildnings- och informationsprogram, samt genom utbyte av bästa praxis och utveckling av specifika åtgärder för att öka fiskares säkerhet. (Ansvariga: medlemsstaterna och/eller mellanstatliga organ [tbc]. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **13.7. "Utföra en formell riskbedömning för LNG-fartyg i Östersjöområdet."** Sjötransport av flytande naturgas (LNG) för energiförbrukning har blivit en allt större marknad. Detta förväntas påverka även Östersjöområdet. Erfarenheten av olyckor med LNG-fartyg och LNG-terminaler är mycket begränsad. Det behövs en formell riskbedömning för denna typ av sjötransporter inom Östersjöområdet. Syftet är att fastställa om förebyggande säkerhets- och trygghetsåtgärder och -regler måste vidtas. Den formella riskbedömningen borde omfatta såväl aktörer på statlig nivå som aktörer inom sjöfartsbranschen i syfte att utveckla

EU:s militära stab (EUMS), Europeiska sjösäkerhetsbyrå (EMSA), Frontex, Gemensamma forskningscentrumet (GFC), Europeiska unionens satellitcentrum (EUSC) och Europeiska kommissionen.

⁶⁴ Enligt e-navigationskommittén vid det internationella samarbetsorganet för fyrväsendet (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, IALA) innebär e-navigation en harmonisering av inrättandet, insamlingen, samordningen, utbytet och presentationen av sjöfartsinformation ombord och på land på elektronisk väg för att förbättra navigationen mellan hamnar och relaterade tjänster, för att garantera sjösäkerheten och sjöfartsskyddet samt för att skydda den marina miljön.

⁶⁵ Lärdomar kan dras av bland annat DaGoB-projektet (Safe and Reliable Transport Chains of Dangerous Goods in the Baltic Sea Region), som är ett projekt som delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden inom ramen för grannskapsprogrammet BSR INTERREG IIIB, 2006–2007.

förfarandemodeller, beredskapsplaner, riktlinjer och lagstiftningsincitament. Initiativet kan endast genomföras med tillräcklig finansiering, och en förstudie om möjlig finansiering bör inledas. (Ansvarig: Polen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

Presentation av frågan:

Sjötransporterna i Östersjön förväntas öka avsevärt under de kommande åren, vilket innebär en större risk för olyckor. Samtidigt som fartygsolyckorna (särskilt olyckor som orsakar utsläpp) lyckligtvis inte har ökat under de senaste åren inträffade 120 fartygsolyckor i Östersjön 2007⁶⁶. Andra stora katastrofer med gränsöverskridande effekter kan bero på naturkatastrofer och tekniska katastrofer, terroristdåd inklusive kemisk och biologisk terrorism eller strålnings- och kärnvapenterrorism och tekniska, strålningsrelaterade eller miljömässiga olyckor samt folkhälsorhot på grund av överförbara och icke-överförbara sjukdomar. Sådana katastrofer kan få negativa ekonomiska konsekvenser för den ekonomiska tillväxten och konkurrenskraften i EU:s regioner.

De allvarligaste problemen:

Oavsiktliga utsläpp av miljöfarliga ämnen eller olagliga utsläpp i havet medför allvarliga miljörisker. I ett halvslutet havsområde får miljöfarliga utsläpp långvariga konsekvenser som kan påverka alla kuster. Fler åtgärder måste fortfarande vidtas i Östersjön med fokus på att förbättra samarbetet, samordningen och i vissa fall till och med enhetligheten hos sjösäkerheten, sjöfartsskyddet, övervakningsorganen och katastrofinsatserna. De befintliga resurserna måste också fördelas på ett mer ändamålsenligt sätt. Inverkan på människor och miljö av sjöfartsolyckor i Östersjöområdet kan minskas ytterligare genom synergier och bättre samordning av utbildning, behovsbedömning, planering och verksamhet mellan alla aktörer. Detta skulle göra sjöfarten avsevärt säkrare och tryggare, vilket även skulle göra det lättare för medlemsstaterna att genomföra mer effektiva insatser mot föroreningar samt bedriva en mer effektiv söknings- och räddningsverksamhet.

Klimatförändringarna förväntas innebära att det blir troligare att extrema väderförhållanden uppstår oftare i framtiden. Med utgångspunkt i gemenskapens civilskyddsmekanism, som underlättar civilskyddssamarbetet och insatserna vid stora katastrofer som kan kräva brådskande insatsåtgärder, bör andra sätt att stärka regionerna och förbättra beredskapen för oväder utforskas. Detta arbete bör också beakta gemenskapens samarbete på området för förebyggande, bland annat Europeiska kommissionens meddelande ”En gemenskapsstrategi för förebyggande av naturkatastrofer och katastrofer orsakade av människan”.

Mervärde för Östersjöområdet:

Att underlätta ett ändamålsenligt ömsesidigt bistånd och civilskyddssamarbete kan bidra till att överbygga klyftorna mellan miljö- och förvaltningsrätten. Ett fortsatt Östersjösamarbete om förebyggande, beredskap och insatser på området för oavsiktliga eller avsiktliga föroreningar av havet och andra stora katastrofer kan bidra till att förbättra medlemsstaternas förmåga att hantera gränsöverskridande katastrofer i regionen. Detta samarbete kan också fungera som ett exempel när det gäller att stärka förmågan i andra havsområden.

⁶⁶ Se uppgifterna i Helcoms rapport om fartygsolyckor i Östersjön för 2007.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- **”Genomföra Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön⁶⁷”** för att garantera snabba nationella och internationella insatser vid föroreningar till havs, däribland ett ökat samarbete mellan insatser till havs och på land (framför allt med lokala och regionala myndigheter), och ett förstärkt samarbete om skyddade platser på grundval av direktiv 2002/59/EG. Vidare utarbetas en ömsesidig plan för skyddade platser för att garantera att ett fartyg i sjönöd alltid erbjuds den lämpligaste skyddade platsen oavsett nationella gränser.

Gemensamma åtgärder:

- **”Utveckla en strategi för förebyggande och beredskap för vinterstormar och stormfloder”** i Östersjöområdet. Metoder bör utvecklas för hur man fördjupar samarbetet mellan olika lokala, regionala och nationella myndigheter med ansvar för krisinsatser vid vinterstormar och stormfloder, och för hur synergierna med gemenskapens civilskyddsmekanism kan förbättras. Samarbetsmetoderna bör ges en bred tolkning och omfatta åtgärder för information till allmänheten, beredskapsplanering, katastrofscenarion, kommunikationssystem, teknikanvändning, gemensamma övningar etc.

Föregångsprojekt (exempel):

- **14.1. ”Bedöma förmågan hos frivilliga trupper beträffande insatser vid havsföroreningar, samt insatser för sökning och räddning till havs.”** Med användning av bland annat Vomare-projektet, som finansieras genom det gränsöverskridande programmet ”Central Baltic” (mellersta Östersjön), som ingår i målet med ”territoriellt samarbete”. (Ansvariga: medlemsstaterna och/eller mellanstatliga organ [tbc]. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)
- **14.2. ”Kartlägga den befintliga insatsförmågan för föroreningar till havs och utarbeta subregionala planer för gränsöverskridande insatssamarbete”** på grundval av bedömningen av den integrerade risken för sjöfartsolyckor. (BRISK-projektet⁶⁸ med finansiering genom det transnationella programmet ”Östersjöområdet”, som ingår i målet med ”territoriellt samarbete”). (Ansvarig: Högkvarteret för Søværnets Operative Kommando, Danmark. Tidsfrist för slutförande: den 24 oktober 2011.)
SNABBSTARTSPROJEKT
- **14.3.** För alla större risker i Östersjöområdet, däribland vinterstormar och översvämningar, bör **”scenarion utvecklas och brister identifieras”** för att förutse eventuella katastrofer, och därmed möjliggöra snabba och effektiva EU-insatser genom unionens civilskyddsmekanism. Vidare bör man stärka övningsverksamheten i samarbete med länderna i Östersjöområdet genom att utnyttja de befintliga möjligheterna till finansiering inom ramen för det finansiella instrumentet för civilskydd. (Ansvariga: medlemsstaterna och/eller mellanstatliga organ [tbc]. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

⁶⁷ Antogs i november 2007 av Sverige, Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland, Danmark, Ryssland och Europeiska gemenskapen.

⁶⁸ Ett flertal projekt rör dessutom insatser på land, som exempelvis SÖKÖ II och Baltic Master II.

15. Att minska omfattningen av gränsöverskridande brottslighet och de skador den orsakar	Samordnas av Finland och Litauen
---	----------------------------------

Presentation av frågan:

Brottsligheten i Östersjöområdet påverkas av det geografiska läget mellan försörjningsländer för cigaretter och syntetiska narkotikaprekursorer och mottagarländer för cigaretter, syntetisk narkotika, kokain och hasch, och i mindre utsträckning heroin. Människohandel är också ett problem. I dessa avseenden är det attraktivt för grupper från EU men också från grannländerna att bedriva organiserad brottslighet i Östersjöområdet⁶⁹.

De allvarligaste problemen:

Ett utmärkande drag för regionen är de långsträckta yttre gränserna. Dessa gränser utgör ofta en skiljelinje mellan två mycket olika typer av lagstiftning, vilket gör samarbetet i fråga om gränsöverskridande brottsbekämpning omständligt och svårhanterligt. Därför kan gränsen även underlätta organiserad brottslighet för vissa grupper och marknader. En faktor som ytterligare underlättar handelsbedrägerier i denna region är de många transportererna över gränserna och andra sårbarheter inom logistiksektorn⁷⁰.

Mervärde för Östersjöområdet:

EU bör främja och stödja utvecklingen av regionala metoder och regionalt samarbete för att bekämpa organiserad brottslighet, särskilt i gränsregioner⁷¹. En vidare förbättring av strukturerna för gränsöverskridande samarbete i Östersjöområdet bör i hög grad bidra till att ta itu med "säkerhetsbristerna" i regionen.

Åtgärder:

Strategiska åtgärder:

- ***"Förbättrat samarbete mellan tullen, gränsbevakningen och polisen"***, såväl internt i varje medlemsstat som mellan medlemsstaterna, samt till havs. En gemensam samordningsmekanism bör inrättas som bygger på befintliga samarbetsorgan. Gemensamma brottsbekämpningsinsatser, gemensamma rörliga patrullstyrkor, gemensamma utredningsteam, gemensamma underrättelseteam och utbyte av utrustning mellan myndigheter samt samarbete om utveckling, inköp, utnyttjande och användning av teknik bör användas som vanliga verktyg för det praktiska samarbetet⁷². Man bör dessutom föra diskussioner med tredjeländer om deras deltagande i detta samarbete. Det är vidare nödvändigt att ***"utvärdera möjligheterna till en större samordning av***

⁶⁹ Europols hotbilsbedömning avseende den organiserade brottsligheten 2008.

⁷⁰ Europols hotbilsbedömning avseende den organiserade brottsligheten 2008.

⁷¹ KOM(2005) 232; KOM(2004) 376.

⁷² Utan att påverka Frontex skyldigheter i fråga om samordningen av det operativa samarbetet mellan medlemsstaterna vid de yttre gränserna.

brottsbekämpningsrelaterade verksamheter och uppdrag” samtidigt som man respekterar de berörda aktörernas behörigheter i enlighet med den nationella lagstiftningen, som en del av bedömningen av genomförandet av strategin för perioden 2008–2010 för aktionsgruppen mot organiserad brottslighet i Östersjöområdet (BSTF). Denna utvärdering bör också göras mot bakgrund av åtgärderna för att förbättra den inre marknadens funktionssätt.

Föregångsprojekt (exempel):

- **15.1. ”Göra en hotbilsbedömning för Östersjöområdet**”, i enlighet med metoden för hotbilsbedömning avseende den organiserade brottsligheten, i fråga om organiserad brottslighet och gränssäkerhet samt en mer långsiktig hotbilsbedömning av kritisk infrastruktur. (Ansvariga: Europol i samarbete med aktionsgruppen mot organiserad brottslighet i Östersjöområdet (BSTF), samarbetet om regional gränskontroll i Östersjön och Frontex i fråga om yttre gränser (samordnas av Finland). Tidsfrist för slutförande: den 31 december 2010.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **15.2. ”Inrätta ett samlat nationellt samordningscenter**” i varje medlemsstat, som dygnet runt samordnar verksamheten mellan alla nationella myndigheter som kontrollerar de yttre gränserna (upptäckt, identifiering, spårning och ingripande) och som kan utbyta information med samordningscentren i de övriga medlemsstaterna och med Frontex. **”Inrätta ett samlat nationellt gränsövervakningssystem**”, som samordnar övervakningen och möjliggör spridning av information dygnet runt mellan alla myndigheter som kontrollerar de yttre gränserna vid hela eller delar av den yttre gränsen mot bakgrund av riskanalyser (Eurosur fas 1). Detta föregångsprojekt kommer att kopplas till och genomföras inom ramen för prioriterat område nr 13 (”Att bli ledande när det gäller sjösäkerhet och sjöfartsskydd”) och särskilt i dess föregångsprojekt 2 om brottsbekämpning (”Bli en pilotregion för integrationen av övervakningssystem till havs”). (Ansvarig: Finland. Tidsfrist för slutförande: den 31 december 2012.) **SNABBSTARTSPROJEKT**
- **15.3. ”Genomförande av strategin för perioden 2010–2014 för aktionsgruppen mot organiserad brottslighet i Östersjöområdet**” (Ansvarig: Litauen. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2011.)
- **15.4. ”Samla resurser för utstationering av sambandsmän till tredjeländer och internationella organisationer**” för att bekämpa allvarliga former av gränsöverskridande brottslighet, som exempelvis narkotikahandel, bland annat genom att överväga att ytterligare utveckla det befintliga rådsbeslutet om gemensamt utnyttjande av sambandsmän som är utsända av medlemsstaternas brottsbekämpande organ inom Östersjöområdet. (Ansvarig: Finland. Tidsfrist för lägesrapport: den 1 juni 2011.)
- **15.5. ”Vidta förebyggande åtgärder mot människohandel**” och ge stöd och skydd åt offer och riskgrupper genom transnationella insatser. (Ansvarig: Litauen. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

SEKTORSÖVERGRIPANDE ÅTGÄRDER

EU:s strategi för Östersjöområdet är ett centralt instrument när det gäller att främja den territoriella sammanhållningen i såväl land- som havsområden. Strategin syftar i detta sammanhang till att garantera att politiken på alla nivåer (lokalt, regionalt, nationellt och på EU-nivå för såväl havs- som landpolitiken) bidrar till en konkurrenskraftig, sammanhängande och hållbar utveckling i regionen. I den bemärkelsen gynnar en sådan strategi målen med territoriell sammanhållning genom att minska territoriella skillnader, garantera likvärdiga levnadsförhållanden, utveckla territorierna, erkänna mångfalden som en tillgång, erkänna regionernas potential, möjliggöra en rättvis tillgång till infrastruktur och tjänster, stärka polycentriciteten, skapa goda förbindelser mellan tätorts- och landsbygdsområden, främja goda styrelseformer med rättvist deltagande och utbyte av gemensamma resurser, med utgångspunkt i ekosystembaserad förvaltning och fysisk planering av havsområdet.

Ett antal åtgärder har därför föreslagits som kommer att bidra till att utveckla den territoriella sammanhållningen. Dessa åtgärder kompletterar de grupper med åtgärder som beskrivits ovan och gör att strategin kan genomföras genom att tillgången till finansiering underlättas och genom att en bättre förståelse för regionen och dess verksamhet främjas.

Det bör noteras att alla sektorsövergripande åtgärder i detta avsnitt definitionsmässigt rör den övergripande strategin som sådan och därför kan betraktas som strategiska, eftersom de alla har en långsiktig dimension som gör att ett slutförandedatum inte kan fastställas.

Åtgärder:

- ***”Anpassa den tillgängliga finansieringen och politiken till prioriteringarna och åtgärderna inom EU:s strategi för Östersjöområdet.”***

Strategin är inte ett finansieringsinstrument i sig: de föreslagna åtgärderna bör om nödvändigt finansieras genom befintliga källor. Dessa kan omfatta struktur- och sammanhållningsfonderna, annan EU-finansiering (t.ex. landsbygdsutvecklingsmedel, fiske, yttre åtgärder, forskning, miljö etc.), nationella, regionala och lokala medel, banker och internationella finansinstitut (i synnerhet Europeiska investeringsbanken (EIB)), icke-statliga organisationer och andra privata källor. Aktörerna och projektdeltagarna bör få bättre inblick i dessa finansieringsmöjligheter. Medan många projekt kommer att ha lätt att få finansiering kan andra behöva stöd för att hitta finansieringskällor. Samarbete mellan medlemsstaterna är avgörande för att nå det önskade resultatet. Medlemsstaterna, de regionala och lokala myndigheterna och de privata organen kan utse ett organ som agerar som central referenspunkt för att jämka samman tillgången till olika finansieringskällor med åtgärds- och projektbehoven. Ur ett helhetsperspektiv bör även politiken i allmänhet anpassas bättre. (Tidsfrist för lägesrapport: den 31 december 2010.)

- ***”Samarbeta om införlivandet av EU-direktiv”*** så att de nationella genomförandebestämmelserna inte skapar onödiga hinder. Detta skulle underlätta initiativ och samarbete på transnationell nivå.

På många områden – den inre marknaden, driftskompatibilitet inom transporter, upphandling, säkerhet i arbetet och social trygghet – genomförs EU-lagstiftningen på nationell nivå, och det handlingsutrymme som direktiven möjliggör kan leda till att oavsiktliga hinder och blockeringar skapas. Grupperna med berörda tjänstemän i Östersjöområdet bör samordna sitt

arbete för att se till att regionens regeringar anpassar genomförandet för att undvika sådana blockeringar. Detta kommer att undanröja hinder eller undvika att nya hinder skapas för handel, arbetskraftens rörlighet, transportförbindelser och förstärkt miljöskydd. All sådan samordning ska vara fullständigt frivillig och ska endast ske inom ramen för EU-lagstiftningen.

▪ ***”Utveckla strukturer för en samordnad havsförvaltning i Östersjöområdet.”***

Genomförandet av ett stort antal havsåtgärder som ingår i åtgärdsgrupperna 1–4 kommer att kräva en större intern samordning i medlemsstaterna i Östersjöområdet, samt gränsöverskridande nätverk mellan dessa samordnade havsinsatser. På grundval av meddelandet om havsförvaltning från juni 2008 rekommenderar Europeiska kommissionen att medlemsstaterna ska utveckla sådana mekanismer, däribland lämpliga ramar för samråd med aktörerna. (Tidsfrist för lägesrapport: den 31 december 2010.)

▪ ***”Bli ett pilotprojekt för genomförandet av ramdirektivet om en marin strategi”*** och vidta snabba åtgärder för en återhämtning i Östersjön.

Ramdirektivet om en marin strategi⁷³ omfattar möjligheten för en region att på vissa urvalsvillkor bli ett pilotprojekt när situationen i en havsregion är så kritisk att brådskande åtgärder krävs. Detta innebär att Europeiska kommissionen bistår med stödåtgärder. Erkännandet av miljöförsämringen i Östersjön ledde till antagandet av Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön (BSAP)⁷⁴, som motsvarar det tidiga åtgärdsprogram som krävs för ett pilotprojekt. Därför bör stödåtgärder från kommissionens sida omgående övervägas inom ramen för EU:s strategi för Östersjöområdet. För att göra framsteg mot inrättandet av ett pilotprojekt i Östersjön kan en viktig form av ”stödåtgärd” redan i detta skede vara att optimera användningen av EU-medel med tanke på den kritiska situationen i Östersjön, och därigenom garantera en verklig integration av miljöfrågorna i den praktiska tillämpningen av den sektorsövergripande politiken, i syfte att bättre hantera de akuta miljöproblemen i Östersjön, vilket Europeiska rådet enats om. (Tidsfrist för lägesrapport: den 31 december 2010.)

▪ ***”Främja användningen av fysisk planering i havs- och kustområden i alla medlemsstater runt Östersjön och utveckla en gemensam strategi för gränsöverskridande samarbete.”***

De allt fler verksamheterna i Östersjön leder till konkurrens om ett begränsat havsområde mellan olika sektorsvisa intressen, som exempelvis sjöfart och sjötransporter, havsbaserad energi, utveckling av hamnar, fiske och vattenbruk samt miljöfrågor. Fysisk planering i havs- och kustområden är ett centralt verktyg för ett förbättrat beslutsfattande som skapar en avvägning mellan de sektorsvisa intressen som konkurrerar om havsområdet och bidrar till en hållbar användning av havsområdena, vilket gynnar såväl den ekonomiska utvecklingen som den marina miljön. Utvecklingen av ett system för fysisk planering i Östersjöns kust- och havsområden, som bygger på den ekosystembaserade strategin, uppmuntras på nationell nivå tillsammans med ett gemensamt gränsöverskridande samarbete om genomförandet av den fysiska planeringen i Östersjöns havs- och kustområden, i enlighet med de centrala gemensamma principerna i kommissionens nyligen antagna färdplan för fysisk planering i kust-

⁷³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (ramdirektiv om en marin strategi), EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

⁷⁴ Se http://www.helcom.fi/BSAP/en_GB/intro/.

och havsområden. Europeiska gemenskapen och de avtalsslutande staterna till Helcom har inom ramen för Helsingforskommissionens handlingsplan för Östersjön enats om att utarbeta ett sådant integrerat verktyg, och relevanta initiativ har också inletts med VASAB (Visions and strategies around the Baltic Sea), regionala rådgivande nämnden för Östersjön⁷⁵ och de relevanta aktörerna. Kommissionen kommer också att inleda förberedande åtgärder i Östersjön för att testa genomförandet av den fysiska planeringen i havs- och kustområden i ett gränsöverskridande sammanhang i nära samarbete med medlemsstaterna vid Östersjön. Det transnationella Interreg-projektet BaltSeaPlan och GD Havsfrågor och fiskes projekt Plan Bothnia är de första viktiga projekten i detta avseende. (Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

▪ ***”Utveckla och slutföra den landbaserade fysiska planeringen.”***

Denna åtgärd är av central betydelse när det gäller att garantera åtgärdernas enhetlighet och bevara en samordnad strategi. Utan en tydlig bild av regionen och utan kunskap om känsliga områden, om befolkningen, de ekonomiska påfrestningarna och andra faktorer är en hållbar utveckling inte genomförbar. En landbaserad fysisk planering har redan inletts under ledning av VASAB⁷⁶, och detta initiativ bör stärkas i samordning med den fysiska planeringen i havs- och kustområden, samt slutföras. VASAB:s långsiktiga perspektiv på territoriell utveckling i Östersjöområdet⁷⁷ är det första bidraget till detta och bör beaktas av andra prioriteringssamordnare i fråga om mål för fysisk planering, förutsättningar och effekter av deras åtgärder (VASAB. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

▪ ***”Stärka flernivåstyrelse, platsbaserad fysisk planering och hållbar utveckling”***

Syftet med åtgärden är att skapa dialog mellan aktörer på alla styresnivåer i Östersjöområdet (en Östersjödialog) för att befästa slutsatser och sprida goda metoder och erfarenheter. Målet för dialogen är att alla styresnivåer ska delta, från Europeiska kommissionen till nationella ministerier och myndigheter, lokala/regionala myndigheter, makroregionala organisationer, finansinstitut, VASAB och Helcom. Den andra komponenten handlar om arbete med demonstrationsexempel utifrån regionens särskilda sakkunnande, rumsliga (strategiska) planering och vattenförvaltning och med hjälp av detta arbete ta fram goda exempel och metoder som kan tillämpas mer generellt. Den tredje komponenten är en ”lokal signalpanel” som gör det möjligt för prioriterade områden och flaggskeppsprojekt att nå ut till alla styresnivåer. Denna lokala panel skulle göra det möjligt för alla aktörer som deltar i strategin att enkelt och snabbt ställa en fråga eller göra ett förslag och få en ”signal” tillbaka från den lokala/regionala nivån. (Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej bekräftad.)

▪ ***”Omvandla framgångsrika pilot- och demonstrationsprojekt till fullskaliga åtgärder.”***

Denna kunskap har samlats genom projekt som finansierats med EU-medel eller med nationella, regionala eller privata medel. Projekten har antingen genomförts eller håller på att genomföras inom ramen för till exempel Helcom, Baltic 21, Nordiska ministerrådet,

⁷⁵ Den främsta uppgiften för den regionala rådgivande nämnden för Östersjön är att ge råd till Europeiska kommissionen och medlemsstaterna i frågor som rör fiskeförvaltningen i Östersjön.

⁷⁶ VASAB – Vision and Strategies around the Baltic Sea – är ett mellanstatligt nätverk med 11 länder i Östersjöområdet som främjar samarbete om fysisk planering och utveckling i Östersjöområdet.

⁷⁷ Antaget av ministrarna med ansvar för fysisk planering och utveckling i länderna i Östersjöområdet i oktober 2009 i Vilnius.

partnerskapen inom den nordliga dimensionen etc. Vissa projekt stöds även genom det transnationella programmet "Östersjöområdet", som ingår i Erufs mål "territoriellt samarbete". Potentialen hos detta transnationella program, som redan omfattar makroregionen vid Östersjön, bör utnyttjas maximalt. (Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

- **"Använda forskning som en grund för politiska beslut"** genom gemensamma forskningsprogram i Östersjöområdet.

För att nå målen för strategin (inklusive en återhämtning av Östersjömiljön, anpassning till klimatförändringarna, utveckling av hållbart fiske, jordbruk och turism eller införande av gemensam fysisk planering) måste alla länder införa åtgärder och bestämmelser inom ett flertal olika sektorer. Dessa åtgärder och bestämmelser är ofta mycket kostsamma, och prioritering är nödvändigt. Genom tillämpad (eller policyförknippad) forskning med deltagande av alla länder i Östersjöområdet kan de nödvändiga uppgifterna tillhandahållas för att sådana beslut ska kunna fattas. Beslutsstödsystemet Baltic Nest⁷⁸ och det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus⁷⁹ är några av de viktigaste åtgärderna, tillsammans med det planerade forskningsprogrammet om kostnaderna för att inte vidta åtgärder (en "Sternrapport" för Östersjön⁸⁰). Särskilt nätverket med finansieringsorganisationer som inrättats genom Bonus kan utvidgas och användas även för andra gemensamma forskningsverksamheter, som exempelvis de som stöds av Nordiska ministerrådet. (Tidsfrist: ännu ej fastställd.)

- **"Garantera snabba bredbandsuppkopplingar i landsbygdsområden"** genom lokala lösningar som ansluter landsbygdsområdena till kommunikationsnäten.

Denna åtgärd borde kombineras med initiativ för att stödja Internetanvändning, till exempel fri tillgång i offentliga byggnader eller fri Internetsupport för grundläggande tjänster. Stöd för Internetanvändning borde omfatta assistans för mindre gynnade sociala grupper med låga inkomster och låg utbildning, med åtgärder som syftar till att stödja digital kompetens, IKT-utbildning, inklusive skattemässiga eller andra incitament som syftar till att gynna ägande av hemdatorer, däribland utbyte av stationära företagsdatorer mot bärbara datorer i syfte att införa olika arbetsmönster som kan främja en bättre samordning av arbetet och familjelivet. (Tidsfrist: ännu ej fastställd.)

- **"Definiera och genomföra den del av det europeiska nätet för marin observation och datainsamling (EMODNet) som rör Östersjöområdet, och ta fram socioekonomiska uppgifter av högre kvalitet."**

De geologiska, fysiska, kemiska och biologiska uppgifter om havs- och kustområden som till stor del samlats in av statliga institutioner är fortfarande fragmenterade, av oviss kvalitet och svåra att sammanfoga till sammanhängande bilder av hela Östersjöområdet. Kommissionen har

⁷⁸ Utvecklat vid Baltic Nest Institute (www.balticnest.org).

⁷⁹ Europaparlamentets och rådets beslut 862/2010/EU om unionens deltagande i ett gemensamt forsknings- och utvecklingsprogram för Östersjön (Bonus), EUT L 256, 30.9.2010, s. 1. Det gemensamma forsknings- och utvecklingsprogrammet för Östersjön, Bonus samordnas genom Bonus EEIG (Europeiska ekonomiska intressegrupperingen), www.bonusportal.org.

⁸⁰ *Stern Review on the Economics of Climate Change* är en rapport som lades fram i oktober 2006 av ekonomen Nicholas Stern för den brittiska regeringens räkning. I rapporten diskuteras effekten av klimatförändringarna och den globala uppvärmningen på världsekonomin, i synnerhet genom jämförelser av kostnaderna för att vidta åtgärder jämfört med kostnaderna för att inte vidta åtgärder.

föreslagit att ett europeiskt nät för marin observation och datainsamling (EMODNet) ska inrättas. Som en förberedande åtgärd för detta initiativ kommer de första versionerna av översiktskartorna över de geologiska lagren i Östersjöområdet (sediment, geologiska risker, mineralresurser) och över storskaliga marina livsmiljöer (på grundval av arbetet inom ramen för Balance-projektet) att färdigställas 2010. Kommissionen har också tagit fram en databas med uppgifter om havssektorer och kustregioner som utgör ett första steg mot en utveckling av socioekonomiska indikatorer för hela Östersjöområdet. (Ansvarig: Polen [tbc]. Tidsfrist: ännu ej fastställd.)

- **”Skapa en regional identitet”** för den större regionen utifrån en gemensam vision.

Detta skulle omfatta opinionsundersökningar och marknadsföringskampanjer, insatser för att öka medvetenheten och synligheten, främjande av det gemensamma kulturarvet i Östersjöområdet eller framtagande av en gemensam historiebok. Man skulle kunna inrätta årliga priser för bästa projekt för främjande av regionen eller för annat stöd till EU:s strategi för Östersjöområdet och (i egenskap av Östersjöområdet) gemensamt ansöka om att få anordna ett stort idrottsevenemang på världs- eller EU-nivå. En gemensam historiebok skulle kunna tas fram eftersom ”Academia Baltica”, som är en institution för forskning och vuxenutbildning i Kiel (Tyskland), redan visat stort intresse. (Ansvarig: BaltMet. Tidsfrist: ännu ej fastställd.)

- **”Stöd för hållbar utveckling av fiskeområden”** inom ramen för verksamhetsprogrammen för Europeiska fiskerifonden (EFF) och gemenskapens FAR-NET-nätverk⁸¹.

Denna åtgärd förväntas höja livskvaliteten i Östersjöns kustområden genom att främja miljöskyddet, återuppliva och utveckla fiskebyar och fiskesamhällen vid kusten, samt genom att skydda och framhålla natur- och arkitekturarvet. Dessa program bör också bidra till att skapa gynnsamma villkor för utvecklingen av en hållbar turism i Östersjöns kustområden, särskilt genom främjande av ekoturism. Man uppskattar att omkring 60–70 lokala fiskegrupper kommer att skapas i Östersjöområdet som skulle kunna genomföra åtgärden under perioden 2007–2013. (Ansvariga: varje medlemsstats nätverk för fiskeområdena, i samarbete med gemenskapens FAR-NET-nätverk. Tidsfrist för lägesrapport: ännu ej fastställd.)

⁸¹ Gemenskapens nätverk för grupper för hållbar utveckling av fiskeområden.