C/2025/2009

30.4.2025

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru

Praktické dokončení vnitřního trhu EU v nové geopolitické situaci

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(C/2025/2009)

Zpravodajka: **Päivi Elina WOOD**

Poradkyně	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (pro zpravodajku)
Rozhodnutí plenárního shromáždění	24. 10. 2024
Právní základ	čl. 52 odst. 2 jednacího řádu
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	5. 2. 2025
Přijato na plenárním zasedání	26. 2. 2025
Plenární zasedání č.	594
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	208/0/2

1. Závěry a doporučení

1.1 Pro dokončení a řádné fungování jednotného trhu má zásadní význam dopravní propojení. Politika týkající se transevropských sítí (TEN-T) by měla být považována za jeden z klíčových faktorů zlepšování globální konkurenceschopnosti, bezpečnosti a územní soudržnosti EU. Úloha dopravy a logistiky je za současné geopolitické situace o to významnější. Cílem tohoto stanoviska z vlastní iniciativy je zhodnotit, jakým způsobem je – s ohledem na novou a měnící se situaci – třeba zlepšit dopravní infrastrukturu a propojení.

1.2 EHSV zdůrazňuje, že dopravní sítě musí být vždy vnímány jako celek složený z různých druhů dopravy, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována dopravním uzlům, jako jsou přístavy a letiště, které umožňují multimodalitu. Je samozřejmě nezbytné usnadnit dopravu v centrálních a nejintenzivněji využívaných částech dopravní sítě, ale velmi důležité je rovněž zajistit dobré propojení a řádný přístup na jednotný trh okrajovým oblastem. Je třeba uznat a odpovídajícím způsobem řešit dopady nedávných krizí z hlediska konektivity v rámci EU.

1.3 Kromě toho, že je třeba naléhavě řešit stávající nedostatky dopravní sítě, musí EU zajistit také to, aby síť odpovídala novým potřebám v oblasti hospodářské a geopolitické bezpečnosti. Například je nutné více se opírat o domácí produkci a jednotný trh, aby bylo možné zlepšit bezpečnost dodávek surovin, součástek a výrobků. EHSV dále vyzývá k tomu, aby byl kladen větší důraz na možnosti dvojího využití infrastruktury a zároveň aby se spolupracovalo s NATO.

1.4 Je rovněž třeba rozvíjet spolupráci a propojení se třetími zeměmi, a to jak pro účely vývozu, tak s cílem umožnit diverzifikaci dodavatelských řetězců a dovozu. Současně je nutné zajistit ochranu před bezpečnostními riziky a dodržování sociálních a environmentálních norem. EHSV zdůrazňuje, že doprava je důležitým faktorem, který umožňuje a podporuje rozvoj partnerství s podobně smýšlejícími zeměmi – nacházejícími se na jiných kontinentech i těmi, jež leží v sousedství EU –, a to zejména co se týče procesu rozšíření EU.

1.5 Dle EHSV je nutné zacílit větší úsilí na zvýšení odolnosti a spolehlivosti dopravních systémů. Je třeba posílit plánování pro nepředvídané události, aby bylo možné řádně se připravit na řízení různých druhů hybridních rizik, včetně kybernetických hrozeb a fyzických útoků na dopravní infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že dopravní, energetické a digitální systémy jsou stále více propojeny, je třeba tyto systémy rozvíjet vzájemně kompatibilním způsobem a rovněž zajistit bezpečnost kritické infrastruktury. Je také nutné zaručit dostupnost a řádné fungování palivové infrastruktury.

1.6 EHSV upozorňuje také na dopady geopolitické situace na ekologickou transformaci a vyzývá k tomu, aby se řádně investovalo do hledání způsobů, jak zajistit bezpečný přístup ke klíčovým technologiím, energii a surovinám, jež jsou pro ekologickou transformaci odvětví dopravy nezbytné, a současně zachovat konkurenceschopnost. EHSV rovněž zdůrazňuje, že je naléhavě nutné připravit se na zvládání a řízení dopadů klimatické krize na dopravní systémy.

1.7 EHSV považuje za naprosto nezbytné, aby byla v příštím VFR vyčleněna odpovídající výše finančních prostředků na investice do rozvoje a údržby dopravní infrastruktury a aby byly tyto prostředky vhodně nasměrovány, počínaje cílem dokončit do roku 2030 hlavní síť TEN-T. Příští Nástroj pro propojení Evropy musí být zaměřen na přeshraniční projekty a rovněž na projekty, jejichž cílem bude odstranění úzkých míst a doplnění chybějících spojení v hlavní síti a v globální síti. Z hlediska komplexní bezpečnosti je důležité zlepšit životaschopnost příhraničních regionů EU a jejich napojení na jednotný trh. Při přidělování finančních prostředků je třeba vzít v úvahu krátkodobé i dlouhodobé přínosy dopravní infrastruktury, včetně vytváření růstu a pracovních míst.

1.8 V zájmu zajištění evropského dopravního systému, který obstojí i v budoucnu, vyzývá EHSV k intenzivní spolupráci mezi různými aktéry a k provedení komplexní a strategické analýzy překážek existujících na dopravním trhu a dlouhodobých dopadů předchozích krizí na dodavatelské řetězce. Současně by bylo vhodné vyhodnotit poptávku po nových technologických řešeních a administrativních zlepšeních, aby bylo možné reagovat na výzvy a potřeby v oblasti rozvoje.

1.9 Náležitou pozornost je třeba věnovat také tomu, jaké jsou v dopravě zapotřebí lidské zdroje. Je nutné podniknout kroky k usnadnění mobility pracovních sil, posílení kompetencí a dovedností a zvýšení atraktivity odvětví dopravy.

2. **Souvislosti**

2.1 Dokončení jednotného trhu musí být jednou z priorit agendy EU. Je nutné neprodleně v tomto ohledu podniknout potřebné kroky, aby bylo možné zvýšit evropskou konkurenceschopnost a prosperitu. Politika týkající se transevropských sítí (TEN-T) je jedním z klíčových nástrojů sloužících k propojení členských států EU, podniků a občanů za účelem vytvoření jednotného trhu. Řádná dopravní infrastruktura a související dopravní služby jsou nutným předpokladem volného pohybu osob a zboží a konkrétním příkladem přínosu svobod, které EU svým občanům zaručuje. Nedílnou součástí dopravní infrastruktury je infrastruktura digitální, a proto je třeba ji odpovídajícím způsobem rozvíjet. Podpora propojenějšího jednotného trhu by umožnila další nárůst obchodu a přispěla by ke globální konkurenceschopnosti EU.

2.2 Dopravní sítě jsou rovněž velmi důležité z hlediska komplexní bezpečnosti, a to od bezpečnosti hospodářské až po tu vojenskou. Logistika je klíčovým faktorem zaručení bezpečnosti dodavatelských řetězců průmyslových výrobků a komodit každodenní potřeby v rámci jednotného trhu. Dopravní spojení mimoto umožňují mezinárodní obchod, který je spolu s jednotným trhem nezbytný pro zajištění hospodářské bezpečnosti EU. Dopravní infrastruktura navíc umožňuje mobilitu osob a materiálu pro obranné účely. Samotná dopravní infrastruktura je však vystavena bezpečnostním rizikům, včetně fyzických a hybridních hrozeb.

2.3 Dobře fungující, soudržná a bezpečná dopravní infrastruktura je tak nezbytná nejen pro jednotný trh jako takový, ale má rovněž zásadní význam pro posílení postavení EU na globální scéně i její schopnosti reagovat na mezinárodní výzvy. Význam dopravních spojení je jasně patrný také v kontextu rozšíření EU, a to v souvislosti s budoucími potřebami rozšířeného vnitřního trhu.

2.4 Nicméně aby bylo možné v plné míře využít veškerý potenciál jednotného trhu, je ještě třeba odstranit řadu překážek v oblasti dopravy. Kromě toho se objevily nové výzvy a potřeby, které jsou důsledkem významných geopolitických a geoekonomických změn souvisejících mimo jiné s útočnou válkou Ruska proti Ukrajině a nárůstem hybridních operací různého druhu, roztříštěností globální ekonomiky a globálního obchodu doprovázenou rostoucím protekcionismem a soupeřením o kritické zdroje a rovněž s dozvuky a dopady pandemie v oblasti dodavatelských řetězců a dopravních spojení.

2.5 Je nanejvýš důležité, aby byla přijata nezbytná opatření k řešení jak stávajících nedostatků dopravní sítě EU, tak i sílících nových výzev, které přináší geopolitická situace. To platí i pro mezinárodní dopravní spojení, která je třeba posuzovat jak z hospodářského, tak z bezpečnostního hlediska, aby tak bylo možné mít pod kontrolou hospodářská a geopolitická bezpečnostní rizika a zároveň podporovat nová hospodářská partnerství.

2.6 Je třeba uznat, že členské státy se s novou geopolitickou situací – zejména co se týče propojení v rámci jednotného trhu a přístupu na něj, ale také pokud jde o mezinárodní spojení – vypořádávají nejrůznějšími způsoby za využití různých druhů dopravy.

2.7 Cílem tohoto stanoviska z vlastní iniciativy je vyhodnotit, jak současná geopolitická situace ovlivňuje potřeby v oblasti fyzického dopravního propojení na jednotném trhu a jak by měla být s ohledem na novou a měnící se situaci rozvíjena dopravní infrastruktura EU. Stanovisko dále navrhuje politická opatření, která mohou přinést zlepšení v praxi. To je obzvláště důležité a aktuální právě nyní, v počátku nového funkčního období orgánů EU.

3. **Potřeby v oblasti rozvoje dopravního spojení a dopravní infrastruktury v EU**

3.1 ***Účelně fungující dopravní síť***

3.1.1 Je naléhavě nutné dokončit síť TEN-T, jak se dohodli spolunormotvůrci, tak aby mohla přispívat k řádnému fungování jednotného trhu a k dosažení cílů EU v oblasti udržitelné mobility a rovněž k posílení územní soudržnosti mezi členskými státy.

3.1.2 V důsledku zvýšených globálních rizik je pro EU ještě důležitější zajistit bezpečnost dodávek energie, surovin, součástek a výrobků, přičemž je třeba se zaměřit obzvláště na kritické suroviny. To znamená, že EU musí diverzifikovat vnější partnerství a posílit vlastní výrobní kapacity a dále usnadnit přístup k domácím zdrojům energie a surovinám, a to i v Arktidě a dalších oblastech bohatých na přírodní zdroje. Týká se to široké škály sektorů, od prvovýroby až po různá průmyslová odvětví. Dopravní sítě EU musí být schopny reagovat na tento vývoj a poskytovat lepší podmínky pro kombinování různých druhů dopravy a jejich využívání, včetně železniční nákladní dopravy.

3.1.3 Totéž platí pro distribuci výrobků. Aby bylo možné se více opírat o jednotný trh, je nutné zefektivnit logistiku nákladní dopravy a dodávky spotřebních výrobků a přizpůsobit se novému vývoji v oblasti výrobních a dodavatelských řetězců. Je samozřejmě nezbytné usnadnit dopravu v centrálních a nejintenzivněji využívaných částech dopravní sítě, ale velmi důležité je rovněž zajistit, aby dopravní síť poskytovala dobré propojení a řádný přístup na jednotný trh okrajovým oblastem.

3.1.4 V rámci politiky týkající se sítí TEN-T a Nástroje pro propojení Evropy je rovněž třeba klást mnohem větší důraz na bezpečnostní aspekty, včetně potřeb v oblasti obrany. Proto je nutné řádně provádět Akční plán pro vojenskou mobilitu na období 2022–2026 ([1]), přičemž je třeba pečlivě zohledňovat vývoj geopolitické situace a připravovat se na to, jaké budou potřeby v budoucnu.

3.1.5 Dopravní sítě musí být vždy vnímány jako celek složený z různých druhů dopravy, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována dopravním uzlům, které umožňují multimodalitu. Evropské přístavy na severu i na jihu a na východě i západě a jejich spojení s vnitrozemím mají zásadní význam z hlediska bezpečnosti, zabezpečení a fungování společnosti. Je proto nezbytné vyhodnotit – a to i z hlediska obranné politiky –, které přístavy jsou kritické, i když nejsou zahrnuty v rámci hlavní nebo globálně sítě, jež byly stanoveny v nařízení o TEN-T. Stejnou logiku je třeba uplatňovat v případě letecké dopravy a letišť.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048&qid=1737547690884.

3.2 *Lepší odolnost dopravních systémů*

3.2.1 V důsledku současné geopolitické situace prudce vzrostl význam odolnosti a spolehlivosti dopravních systémů EU. Z téhož důvodu je rovněž nutné posílit plánování pro nepředvídané události, aby bylo možné řádně se připravit na řízení různých druhů rizik.

3.2.2 Kybernetické hrozby a fyzické útoky na dopravní systém mohou narušit všechny druhy dopravy, a potažmo i fungování společnosti jako celku. Je třeba řešit narušování sítě GPS, ke kterému dochází stále častěji zejména v námořní a letecké dopravě, a to s cílem zabránit tomu, aby v EU vznikaly oblasti, v nichž nejsou dodržovány požadavky na bezpečnost nebo v nichž podniky nebudou moci nebo chtít dále působit. Pokud by v EU existovaly oblasti, v nichž by dopravci de facto nemohli fungovat, mělo by to obrovské hospodářské důsledky i pro členské státy a hospodářské subjekty EU.

3.2.3 Vzhledem k tomu, že dopravní, energetické a digitální systémy jsou stále více propojeny, je třeba tyto systémy rozvíjet vzájemně kompatibilním způsobem. Bezpečnost dopravního systému je třeba posuzovat v celkovém kontextu kritické infrastruktury. Například vzhledem k probíhající elektrifikaci a digitalizaci dopravy stále silněji vyvstává potřeba připravenosti na zvládání narušení dodávek elektřiny a kybernetických útoků. Zejména v krizových situacích je rovněž důležité mít řádně fungující palivovou infrastrukturu a dostatečné zásoby.

3.2.4 Během pandemie COVID-19 byly dodavatelské řetězce ohroženy narušením mezinárodní dopravy, ale také uzavíráním vnitřních hranic v rámci EU. Dokonce i poté, co pandemie skončila, zůstávaly některé členské státy hůře propojeny, a to jak v rámci jednotného trhu, tak i na mezinárodní úrovni. Proto je nezbytné zajistit lepší připravenost na celou škálu různých krizí, přičemž je třeba využít zkušenosti získané v rámci předchozích krizí a také hledat řešení i za pomoci sociálního dialogu.

3.2.5 Geopolitická situace ovlivňuje i provádění ekologické transformace, a to i v odvětví dopravy. Odklon od používání fosilních paliv, rozvoj paliv alternativních a snížení závislosti na nadměrném a rizikovém dovozu znamená, že je třeba vyvinout intenzivní úsilí za účelem nalezení nových způsobů zabezpečení dodávek klíčových technologií a surovin, které jsou nezbytné pro ekologickou transformaci odvětví dopravy, a přístupu k nim. To vyžaduje posílení domácích výrobních kapacit a související dopravní infrastruktury v odvětvích, jako je těžba a zpracování kritických nerostných surovin či výroba vodíku a biopaliv. Toho je třeba dosáhnout způsobem, který neohrozí konkurenceschopnost odvětví dopravy, a naopak ji spíše posílí. Je rovněž nutné zajistit dostupnost paliv nezbytných pro obranné účely.

3.2.6 Dopravní systémy ohrožuje také klimatická krize, neboť stále častější záplavy, bouře a další extrémní povětrnostní jevy poškozují infrastrukturu. Jsou proto zapotřebí opatření zaměřená na posílení připravenosti a adaptaci, aby bylo možné reagovat na dopady klimatické krize. To je také zdůrazněno ve zprávě Sauliho Niinistöa o civilní a vojenské připravenosti a pohotovosti ([2]).

3.3 *Nad rámec jednotného trhu*

3.3.1 Kromě potřeby zajistit dobře fungující spojení v rámci EU je rovněž nutné posílit propojenost se třetími zeměmi, a to způsobem, který zaručí ochranu před bezpečnostními riziky a dodržování sociálních a environmentálních norem. V reakci na dopad útočné války Ruska proti Ukrajině byla přijata zvýšená opatření ke zlepšení propojení s Ukrajinou a Moldavskem coby sousedními zeměmi. S ohledem na novou geopolitickou situaci je rovněž nezbytné zajistit stabilní spojení mezi členskými státy EU a ostatními kandidátskými zeměmi a také zeměmi EHP a Spojeným královstvím.

3.3.2 Geopolitický vývoj přinesl změny také na poli hospodářských partnerství se zeměmi nacházejícími se na jiných kontinentech, přičemž je nově kladen důraz na spolupráci s podobně smýšlejícími zeměmi. K tomu je nutné rozvíjet vhodná mezinárodní dopravní spojení. V rámci posilování bezpečnosti dodávek prostřednictvím diverzifikace dodavatelských řetězců se nesmí zapomínat na zajištění náležitého propojení pro účely vývozu. Nová řešení je třeba hledat i v souvislosti se sníženou konektivitou způsobenou sankcemi vůči Rusku, například zákazem využívání vzdušného prostoru pro přelety.

([2]) https://commission.europa.eu/document/5bb2881f-9e29-42f2-8b77-8739b19d047c_en.

3.3.3 Jedním z možných způsobů, jak zlepšit celkovou hospodářskou bezpečnost EU, je přijmout opatření za účelem posílení pozice evropských aktérů v celosvětové dopravě. V tomto směru je třeba nastavit rovné podmínky pro podniky poskytující služby v oblasti dálkové dopravy, které musí řídit více rizik a čelí vyšším nákladům, a to zejména v letecké a námořní dopravě. Posílení globálního vlivu EU v odvětví dopravy by napomohlo také zajištění příznivějších podmínek pro evropský zpracovatelský průmysl, včetně průmyslu loďařského a leteckého.

3.3.4 Dalším způsobem, jak v celosvětovém kontextu posílit úlohu EU a rozšířit propojení se sítí TEN-T, jsou partnerství v oblasti dopravní infrastruktury v rámci strategie Global Gateway.

4. **Podpůrná politická opatření**

4.1 ***Vhodně zacílené přidělování finančních prostředků***

4.1.1 Má-li dopravní systém jako celek podporovat propojení na jednotném trhu a konkurenceschopnost, bezpečnost a udržitelnost, bude mimořádně důležité vyčlenit v příštím víceletém finančním rámci finanční prostředky na rozvoj dopravní infrastruktury. Investice do infrastruktury by neměly být posuzovány pouze z krátkodobého hlediska, je třeba vzít v úvahu i dlouhodobější multiplikační účinky.

4.1.2 Je třeba lépe uznat, že doprava zásadně ovlivňuje naplňování strategických cílů EU. V příštím VFR proto musí být poskytnuty odpovídající finanční prostředky, aby bylo možné reflektovat potřeby týkající se investic do rozvoje a údržby dopravní infrastruktury, počínaje cílem dokončit do roku 2030 hlavní síť TEN-T.

4.1.3 V zájmu podpory programů zohledňujících strategické priority EU musí být příští Nástroj pro propojení Evropy zaměřen na přeshraniční projekty a rovněž na projekty, jejichž cílem bude odstranění úzkých míst a doplnění chybějících spojení v hlavní síti a v globální síti.

4.1.4 S ohledem na geopolitickou situaci je třeba věnovat větší pozornost bezpečnostním aspektům, jako jsou požadavky týkající se vojenské mobility a dvojího využití infrastruktury. Z bezpečnostních důvodů musí být v příštím VFR zohledněna situace ve východních příhraničních regionech EU, a to i pokud jde o dopravní infrastrukturu. Je nutné posílit odolnost a životaschopnost těchto regionů a jejich propojení s jednotným trhem.

4.1.5 K dokončení sítě TEN-T a k rozvoji dopravní infrastruktury EU jsou zapotřebí značné finanční prostředky. Investice do infrastruktury však v krátkodobém i v dlouhodobém horizontu vytvoří růst a pracovní místa. Kromě veřejného financování by měl být kladen větší důraz na odstranění problému nedostatečného financování posílením partnerství veřejného a soukromého sektoru zaměřených na budování nové infrastruktury a na údržbu stávající infrastruktury, což bude ku prospěchu všech. V tomto kontextu by se mohlo uvažovat o použití nových nástrojů, jako jsou projektové dluhopisy.

4.2 ***Spolupráce a strategická analýza***

4.2.1 Aby se předešlo tomu, že vedle sebe bude existovat nesourodá směsice systémů, je v rámci rozvoje dopravních systémů nutné zajistit spolupráci na vícero úrovních: mezi Evropskou komisí a členskými státy, mezi členskými státy vzájemně a mezi celostátními, regionálními a místními politickými činiteli. Kromě toho je nezbytná mezinárodní spolupráce v oblasti zahraničních dopravních spojení. Pokud jde o bezpečnostní otázky včetně ochrany kritické infrastruktury, je třeba v plné míře využívat strategického partnerství a strukturované spolupráce s NATO.

4.2.2 Úzce spolupracovat by měl také veřejný sektor s příslušnými zúčastněnými stranami včetně podniků, odborů a dalších organizací občanské společnosti. Náležitou pozornost je třeba věnovat také tomu, jaké jsou v dopravě zapotřebí lidské zdroje. Je nutné podniknout kroky k usnadnění mobility pracovních sil, posílení kompetencí a dovedností a zvýšení atraktivity odvětví dopravy.

4.2.3 Aby bylo odvětví dopravy připraveno na budoucnost, jsou zapotřebí značné investice do inovací a nových technologií. Dopravní koridory je třeba dále vnímat jako důležitá testovací prostředí budoucích řešení.

4.2.4 I v odvětví dopravy se musí projevit snížení administrativní zátěže v souladu s prioritami Komise. Je nutné zefektivnit administrativní procesy související s rozvojem dopravní infrastruktury, včetně oblasti územního plánování a povolovacích postupů, a zároveň zaručit udržitelnost projektů. Je třeba zaměřit se na přechod ke koordinovanějšímu plánování dopravy a podrobněji prozkoumat zavedení společných zásad, snížení roztříštěnosti a vytvoření rámce pro plánování šestiletých období.

4.2.5 V rámci přípravy nové strategie pro jednotný trh by Komise měla vyhodnotit, jak zlepšit dopravní systémy v celé EU, aby tak bylo možné zabezpečit dodavatelské řetězce v kritických a zranitelných odvětvích, a to jak za běžné situace, tak za situace mimořádné. Toto hodnocení se musí týkat všech zeměpisných oblastí EU, včetně ostrovů a odlehlých oblastí.

4.2.6 K odstranění přetrvávající roztříštěnosti je zapotřebí komplexně analyzovat hlavní překážky na dopravním trhu v každém členském státě. Je třeba provést řádnou analýzu s cílem vyhodnotit dlouhodobé dopady pandemie COVID-19 na dopravu a dodavatelské řetězce. Je rovněž nezbytné vyhodnotit dopady ruské útočné války na všechny druhy dopravy s cílem identifikovat možná nová znevýhodnění týkající se propojení různých oblastí v rámci EU a vhodným způsobem je řešit. Analýza se musí zaměřit na leteckou a železniční dopravu, odvětví vnitrozemské plavby, námořní dopravu na krátké vzdálenosti, jakož i silnice spojující městské uzly, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a terminály, a pokrýt různé regiony EU. Musí být rovněž vyhodnocen dopad na vnitřní soudržnost a propojení mezi členskými státy.

V Bruselu dne 26. února 2025.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Oliver RÖPKE