C/2025/2009

30.4.2025

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Den fysiske fuldførelse af EU's indre marked i den nye geopolitiske situation

(initiativudtalelse)

(C/2025/2009)

Ordfører: **Päivi Elina WOOD**

Rådgiver	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (for ordføreren)
Plenarforsamlingens beslutning	24.10.2024
Retsgrundlag	Forretningsordenens artikel 52, stk. 2
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	5.2.2025
Vedtaget på plenarforsamlingen	26.2.2025
Plenarforsamling nr.	594
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	208/0/2

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Transportforbindelser er afgørende for, at det indre marked kan fuldføres og fungere korrekt, og politikken for det transeuropæiske net (TEN-T) bør ses som et væsentligt element i forbedringen af EU's globale konkurrenceevne, sikkerhed og territoriale samhørighed. Den nuværende geopolitiske situation sætter yderligere fokus på den rolle, som transport og logistik spiller. Formålet med denne initiativudtalelse er at kigge nærmere på, hvordan transportinfrastrukturen og -forbindelserne kan forbedres som svar på den nye og stadigt skiftende situation.

1.2. EØSU understreger, at transportnet altid skal ses i deres helhed med alle de forskellige transportformer og med særlig vægt på knudepunkter såsom havne og lufthavne, der muliggør multimodalitet. Selv om det er vigtigt at lette transporten i de centrale og mest intensivt anvendte dele af transportnettet, er det også helt afgørende at sikre perifere områder god konnektivitet og ordentlig adgang til det indre marked. Konsekvenserne af de nylige kriser for konnektiviteten inden for EU skal anerkendes og håndteres på en passende måde.

1.3. Ud over at afhjælpe de eksisterende mangler i transportnettet hurtigst muligt skal EU sikre, at nettet er indrettet til de nye behov for økonomisk og geopolitisk sikkerhed, hvor der i højere grad skal satses på indenlandsk produktion og det indre marked, således at forsyningssikkerheden for råstoffer, komponenter og produkter forbedres. Desuden efterlyser EØSU et større fokus på den dobbelte anvendelse af infrastruktur, samtidig med at der samarbejdes med NATO.

1.4. Det er også nødvendigt at udvikle samarbejdet og konnektiviteten med tredjelande, både med henblik på eksport og for at muliggøre diversificering af forsyningskæder og import, samtidig med at vi beskytter os mod sikkerhedsrisici og overholder de sociale og miljømæssige standarder. EØSU understreger transportens afgørende rolle med hensyn til at muliggøre og bidrage til partnerskaber med ligesindede lande på andre kontinenter og nabolande med særligt fokus på EU's udvidelse.

1.5. EØSU finder det afgørende, at der gøres en større indsats for at forbedre transportsystemernes modstandsdygtighed og pålidelighed. Det er nødvendigt med en styrket beredskabsplanlægning for at være ordentligt forberedt på at håndtere forskellige former for hybride risici, herunder cybertrusler og fysiske angreb på transportinfrastrukturen. Da transportsystemer, energisystemer og digitale systemer i stigende grad er indbyrdes forbundne, skal de udvikles på en kompatibel måde, og sikkerheden i den kritiske infrastruktur skal garanteres. Desuden er vi nødt til at sikre, at der er adgang til velfungerende brændstofinfrastruktur.

1.6. EØSU henleder også opmærksomheden på den geopolitiske situations indvirkning på den grønne omstilling og opfordrer til passende investeringer med det formål at finde konkurrencedygtige metoder til at garantere sikker adgang til de nøgleteknologier, den energi og de råstoffer, der er nødvendige for den grønne omstilling af transportsektoren. EØSU understreger også det presserende behov for at forberede sig på og håndtere klimakrisens konsekvenser for transportsystemerne.

1.7. EØSU finder det bydende nødvendigt, at der i den næste FFR sikres tilstrækkelig og målrettet finansiering til investeringer i udvikling og vedligeholdelse af transportinfrastrukturen, begyndende med målet om at færdiggøre TEN-T-hovednettet senest i 2030. Den næste Connecting Europe-facilitet skal fokusere på grænseoverskridende projekter og på projekter, der har til formål at fjerne flaskehalse og lukke huller i hovednettet og det samlede net. Set ud fra et samlet sikkerhedsmæssigt synspunkt er det vigtigt at gøre EU's grænseregioner mere dynamiske og forbedre deres forbindelser til det indre marked. Ved tildelingen af midler skal der tages højde for både kort- og langsigtede fordele ved transportinfrastrukturen, herunder skabelse af vækst og beskæftigelse.

1.8. For at skabe et fremtidssikret europæisk transportsystem opfordrer EØSU til et intensivt samarbejde mellem forskellige aktører samt en samlet strategisk analyse af de eksisterende hindringer på transportmarkedet og de langsigtede konsekvenser af tidligere kriser for forsyningskæderne, ledsaget af en evaluering af efterspørgslen efter nye teknologiske løsninger og administrative forbedringer for at reagere på udfordringerne og imødekomme udviklingsbehovene.

1.9. Der bør også være tilstrækkeligt fokus på de menneskelige ressourcer, der er brug for i transportsektoren. Dette kræver tiltag til at fremme arbejdskraftens mobilitet, forbedre kompetencer og færdigheder og gøre transportsektoren mere attraktiv.

2. **Baggrund**

2.1. Fuldførelsen af det indre marked skal stå højt på EU's dagsorden og kræver en hurtig indsats for at øge Europas konkurrenceevne og velstand. Politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er et af de vigtigste redskaber til at forbinde EU's medlemsstater, virksomheder og borgere med henblik på at skabe det indre marked. Ordentlig transportinfrastruktur og dertil knyttede transporttjenester er en forudsætning for den frie bevægelighed for personer og varer og udgør et konkret eksempel på værdien af EU's frihedsrettigheder for borgerne. Den digitale infrastruktur er tæt forbundet med transportinfrastrukturen og skal derfor udvikles i takt hermed. Et bedre forbundet indre marked vil muliggøre yderligere stigninger i handelen og bidrage til EU's globale konkurrenceevne.

2.2. Transportnet spiller også en afgørende rolle ud fra et samlet sikkerhedsmæssigt synspunkt, fra økonomisk til militær sikkerhed. Logistik er en afgørende faktor for sikkerheden i forsyningskæderne for industriprodukter og dagligvarer i det indre marked. Transportforbindelser muliggør også international handel, som — sammen med det indre marked — er nødvendig for EU's økonomiske sikkerhed. Desuden muliggør transportinfrastrukturen mobiliteten for mennesker og materiel til forsvarsformål. Transportinfrastrukturen er imidlertid i sig selv sårbar over for sikkerhedsrisici, herunder både fysiske trusler og cybertrusler.

2.3. En velfungerende, sammenhængende og sikker transportinfrastruktur er således ikke kun nødvendig for det indre marked i sig selv, men er også afgørende, hvis EU ønsker at stå stærkere på den internationale scene og øge sine muligheder for at reagere på internationale udfordringer. EU's udvidelse er et andet aspekt, der understreger betydningen af transportforbindelser med henblik på de fremtidige behov på et mere vidtforgrenet indre marked.

2.4. Der er dog stadig mange transportrelaterede hindringer, som bør fjernes for at udnytte det indre markeds uudnyttede potentiale fuldt ud. Desuden er der opstået nye udfordringer og krav grundet de betydelige ændringer i den geopolitiske og geoøkonomiske situation som følge af bl.a. Ruslands angrebskrig mod Ukraine og stigningen i flere typer hybride operationer, fragmenteringen af den globale økonomi og handel ledsaget af øget protektionisme og konkurrence om kritiske ressourcer samt eftervirkningerne af pandemiens indvirkning på forsyningskæder og transportforbindelser.

2.5. Det er yderst vigtigt, at der træffes de nødvendige foranstaltninger for at afhjælpe både de eksisterende mangler i EU's transportnet og de nye og voksende udfordringer, som den geopolitiske situation afføder. Dette gælder også for internationale transportforbindelser, der skal tages i betragtning både ud fra et økonomisk og et sikkerhedsmæssigt synspunkt, med det formål at styre de økonomiske og geopolitiske sikkerhedsrisici og samtidig støtte nye økonomiske partnerskaber.

2.6. Det må erkendes, at medlemsstaterne har håndteret den nye geopolitiske situation på en række forskellige måder med hensyn til de forskellige transportformer, navnlig for så vidt angår konnektivitet og adgang til det indre marked, men også med hensyn til internationale forbindelser.

2.7. Formålet med denne initiativudtalelse er at evaluere, hvordan den nuværende geopolitiske situation påvirker behovet for fysiske transportforbindelser i det indre marked, og hvordan EU's transportinfrastruktur bør udvikles som reaktion på den nye og stadigt skiftende situation. Desuden fremsættes der i udtalelsen forslag til politiske foranstaltninger, der kan føre til forbedringer i praksis. Dette er særlig relevant og aktuelt nu, hvor EU-institutionerne tager hul på en ny mandatperiode.

3. **Udviklingsbehov med hensyn til EU's transportforbindelser og -infrastruktur**

3.1. ***Et transportnet, der er egnet til formålet***

3.1.1. Der er et tvingende behov for at færdiggøre TEN-T-nettet, sådan som medlovgiverne er blevet enige om, for at bidrage til et velfungerende indre marked og opfyldelsen af EU's mål for bæredygtig mobilitet samt for at styrke den territoriale samhørighed mellem medlemsstaterne.

3.1.2. Øgede globale risici har gjort det endnu vigtigere for EU at sikre forsyningssikkerheden for energi, råstoffer, komponenter og produkter med særligt fokus på kritiske råstoffer. Dette betyder både diversificering af eksterne partnerskaber og styrkelse af EU's egen produktionskapacitet, samtidig med at adgangen til indenlandske energi- og råstofressourcer lettes, herunder i Arktis og andre områder, der er rige på naturressourcer. Dette gælder for en lang række sektorer, lige fra primære produktionssektorer til forskellige industrisektorer. EU's transportnet skal være i stand til at reagere på denne udvikling og skabe bedre betingelser for samordnet modalitet og brug af forskellige transportformer, herunder godstransport med jernbane.

3.1.3. Det samme gælder distributionen af produkter. Større afhængighed af det indre marked gør det bydende nødvendigt at strømline godslogistikken og leveringen af forbrugerprodukter og tilpasse sig nye udviklingstendenser i produktions- og forsyningskæderne. Selv om det er vigtigt at lette transporten i de centrale og mest intensivt anvendte dele af transportnettet, er det også af afgørende betydning at sikre, at nettet giver perifere områder god konnektivitet og ordentlig adgang til det indre marked.

3.1.4. Der skal også lægges langt mere vægt på sikkerhedsaspekterne, herunder forsvarsbehov, inden for rammerne af TEN-T-politikken og Connecting Europe-faciliteten. Handlingsplanen for militær mobilitet for 2022-2026 ([1]) skal derfor gennemføres korrekt med et skarpt øje på den løbende udvikling i de geopolitiske omstændigheder og med hensyn til at forberede sig på fremtidige behov.

3.1.5. Transportnettet skal altid ses i sin helhed med alle de forskellige transportformer og med særlig vægt på knudepunkter, der muliggør multimodalitet. Europæiske havne, fra nord til syd og fra øst til vest, og deres forbindelser til baglandet er afgørende for samfundets sikkerhed og funktion. Det er derfor nødvendigt — herunder af hensyn til forsvarspolitikken — at evaluere, hvilke havne der har kritisk betydning, selv hvis de ikke er opført i det hovednet eller det samlede net, der er fastsat i TEN-T-forordningen. Den samme logik gælder for luftfart og lufthavne.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52022JC0048&qid=1731926480420.

3.2. ***Forbedring af transportsystemernes modstandsdygtighed***

3.2.1. Den fremherskende geopolitiske situation sætter skarpt fokus på betydningen af EU's transportsystemers modstandsdygtighed og pålidelighed. Dette kræver også, at der udarbejdes en styrket beredskabsplanlægning for at være tilstrækkeligt forberedt på forskellige former for risici og styringen heraf.

3.2.2. Cybertrusler og fysiske angreb på transportsystemet kan forårsage forstyrrelser for alle transportformer og dermed for hele samfundets funktion. Der skal iværksættes foranstaltninger over for den øgede GPS-interferens, navnlig inden for søtransport og luftfart, for at forhindre, at der skabes områder i EU, hvor sikkerhedskravene ikke overholdes, eller hvor virksomheder ikke længere kan eller ikke ønsker at operere. De økonomiske konsekvenser af de facto »no-go«-områder i EU for transportvirksomheder vil også være uforholdsmæssigt store for EU's medlemsstater og økonomiske aktører.

3.2.3. Da transportsystemer, energisystemer og digitale systemer i stigende grad er indbyrdes forbundne, skal de udvikles på en kompatibel måde. Sikkerheden i transportsystemet skal ses i en overordnet sammenhæng med den kritiske infrastruktur. Med elektrificeringen og digitaliseringen af transport er der f.eks. et voksende behov for at være forberedt på at håndtere både afbrydelser af elforsyningen og angreb på cybersikkerheden. Det er også, og navnlig i krisesituationer, vigtigt at have en velfungerende brændstofinfrastruktur såvel som tilstrækkelige reserver.

3.2.4. Under covid-19-pandemien var forsyningskæderne i fare på grund af forstyrrelser i den internationale transport, men også som følge af lukningen af de indre grænser i EU. Selv efter pandemien har nogle medlemsstater lidt under nedsat konnektivitet både på det indre marked og internationalt. Det er derfor nødvendigt med et bedre beredskab over for en række forskellige kriser ved at bygge på erfaringerne fra tidligere kriser, og man bør også benytte sig af social dialog til at finde løsninger.

3.2.5. Geopolitiske omstændigheder indvirker også på gennemførelsen af den grønne omstilling, herunder i transportsektoren. At bevæge sig væk fra brugen af fossile brændstoffer, udvikle alternative brændstoffer og mindske afhængigheden af overdreven og risikabel import indebærer en intensiv indsats for at finde nye metoder til at garantere en sikker forsyning af og adgang til de nøgleteknologier og råstoffer, der er nødvendige for den grønne omstilling af transportsektoren. Dette kræver en styrkelse af den indenlandske produktionskapacitet og tilhørende transportinfrastruktur i sektorer såsom udvinding og forarbejdning af kritiske mineraler samt produktion af brint og biobrændstoffer. Det skal ske uden at bringe transportsektorens konkurrenceevne i fare, men ved derimod at styrke den. Desuden er det nødvendigt at sikre, at der er adgang til brændstoffer, vi har brug for til forsvarsformål.

3.2.6. Klimakrisen udgør også en risiko for transportsystemerne med flere oversvømmelser, storme og andre ekstreme vejrfænomener, der påvirker infrastrukturen. Der er derfor, som understreget i Niinistö-rapporten om civilt og militært beredskab og parathed, behov for passende beredskabs- og tilpasningsforanstaltninger for at reagere på virkningerne af klimakrisen ([2]).

3.3. ***Ud over det indre marked***

3.3.1. Ud over velfungerende forbindelser inden for EU skal konnektiviteten med tredjelande også styrkes, hvilket skal ske på en måde, som beskytter mod sikkerhedsrisici og overholder de sociale og miljømæssige standarder. Som reaktion på konsekvenserne af Ruslands angrebskrig mod Ukraine er der truffet flere foranstaltninger for at forbedre konnektiviteten med Ukraine og Moldova som nabolande. I den nye geopolitiske situation er det også nødvendigt at sikre faste forbindelser mellem EU's medlemsstater og de øvrige kandidatlande samt med EØS-landene og Det Forenede Kongerige.

3.3.2. Den geopolitiske udvikling har også ført til ændringer i de økonomiske partnerskaber med lande på andre kontinenter med ny vægt på samarbejde med ligesindede lande. Dette kræver udvikling af passende internationale transportforbindelser. Samtidig med at forsyningssikkerheden styrkes gennem diversificering af forsyningskæderne, er det også vigtigt at sikre passende forbindelser til eksportformål. Der skal desuden findes nye løsninger som reaktion på den reducerede konnektivitet, der er resultatet af sanktionerne mod Rusland, såsom forbud mod udnyttelse af luftrummet til overflyvninger.

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

3.3.3. Fremme af en stærkere position for europæiske aktører inden for global transport er én måde, hvorpå man kan forbedre EU's overordnede økonomiske sikkerhed. Med henblik herpå er det nødvendigt at skabe lige vilkår for servicevirksomheder inden for fjerntransport, der er nødt til at håndtere flere risici, og som står over for højere omkostninger, navnlig inden for luftfart og søtransport. Gunstigere vilkår for Europas fremstillingsindustri, herunder skibsbygnings- og flyindustrien, vil også bidrage til at styrke EU's globale indflydelse i transportsektoren.

3.3.4. Partnerskaber om transportinfrastruktur inden for rammerne af Global Gateway er en anden måde, hvorpå man kan styrke EU's rolle på globalt plan og udvide konnektiviteten med TEN-T-nettet.

4. **Understøttende politiske foranstaltninger**

4.1. ***Målrettet tildeling af finansiering***

4.1.1. De finansielle midler, der afsættes til udvikling af transportinfrastruktur i den næste flerårige finansielle ramme, vil spille en central rolle med hensyn til at sikre, at transportsystemet som helhed fremmer konnektiviteten i det indre marked og støtter konkurrenceevne, sikkerhed og bæredygtighed. Investeringer i infrastrukturen bør ikke kun ses i et kortsigtet perspektiv. De langsigtede multiplikatoreffekter skal også tages i betragtning.

4.1.2. Transportens rolle skal i højere grad anerkendes som et afgørende element i opfyldelsen af EU's strategiske mål. Derfor skal der i den næste FFR stilles tilstrækkelig finansiering til rådighed for at imødekomme behovet for investeringer i udvikling og vedligeholdelse af transportinfrastruktur, begyndende med målet om at færdiggøre TEN-T-hovednettet senest i 2030.

4.1.3. For at støtte programmer, der afspejler EU's strategiske prioriteter, skal den næste Connecting Europe-facilitet fokusere på grænseoverskridende projekter og på projekter, der har til formål at fjerne flaskehalse og lukke huller i hovednettet og det samlede net.

4.1.4. I betragtning af den geopolitiske situation bør der fokuseres mere på sikkerhedsaspekter såsom kravene til militær mobilitet og dobbelt anvendelse af infrastruktur. Af sikkerhedshensyn skal situationen i regionerne ved EU's østlige grænse anerkendes i den næste FFR, herunder med hensyn til transportinfrastruktur, for at styrke disse regioners modstandsdygtighed samt gøre dem mere dynamiske og forbedre deres forbindelser til det indre marked.

4.1.5. Færdiggørelsen af TEN-T-nettet og udviklingen af EU's transportinfrastruktur kræver betydelige midler. Investeringer i infrastruktur vil imidlertid skabe vækst og beskæftigelse på kort og langt sigt. I tillæg til offentlig finansiering bør der fokuseres mere på at lukke de økonomiske huller ved at styrke offentlig-private partnerskaber med henblik på at opbygge ny infrastruktur samt vedligeholde og forvalte den eksisterende infrastruktur til gavn for alle. Med henblik herpå kunne der overvejes nye instrumenter såsom projektobligationer.

4.2. ***Samarbejde og strategisk analyse***

4.2.1. For at undgå et kludetæppe af forskellige systemer kræver udviklingen af transportsystemer samarbejde på en række niveauer: mellem Europa-Kommissionen og medlemsstaterne, mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem nationale, regionale og lokale beslutningstagere. Det kræver desuden internationalt samarbejde om udenlandske transportforbindelser. For så vidt angår sikkerhedsspørgsmål, herunder beskyttelse af kritisk infrastruktur, bør strategiske partnerskaber og struktureret samarbejde med NATO udnyttes fuldt ud.

4.2.2. Der er også brug for et tæt samarbejde mellem den offentlige sektor og de relevante interessenter, herunder virksomheder, fagforeninger og andre civilsamfundsorganisationer. Der skal være tilstrækkeligt fokus på de menneskelige ressourcer, der er brug for i transportsektoren. Dette kræver tiltag til at fremme arbejdskraftens mobilitet, forbedre kompetencer og færdigheder og gøre transportsektoren mere attraktiv.

4.2.3. For at sikre at transportsektoren er klar til fremtiden, er der behov for solide investeringer i innovation og nye teknologier. Transportkorridorernes betydning som prøvebænke for fremtidige løsninger skal fastholdes.

4.2.4. En reduktion af den administrative byrde i overensstemmelse med Kommissionens prioriteter skal også afspejles i transportsektoren. De administrative processer i forbindelse med udviklingen af transportinfrastruktur skal strømlines, herunder den fysiske planlægning og tilladelsesprocedurerne, samtidig med at projekternes bæredygtighed sikres. Det bør undersøges nærmere, hvordan man kan gøre fremskridt mod en mere koordineret transportplanlægning, fælles principper, mindre fragmentering og en planlægningsramme for hver seksårsperiode.

4.2.5. I forbindelse med udarbejdelsen af en ny strategi for det indre marked bør Kommissionen evaluere, hvordan transportsystemerne i hele EU kan forbedres for at sikre forsyningskæderne i kritiske og sårbare sektorer, både under almindelige forhold og i ekstraordinære situationer. Denne evaluering skal omfatte alle EU's geografiske områder, herunder øer og fjerntliggende områder.

4.2.6. Der er behov for en omfattende analyse af de vigtigste hindringer på transportmarkedet i hver medlemsstat for at overvinde den udbredte fragmentering. Det er nødvendigt at foretage en grundig analyse for at evaluere de langsigtede konsekvenser af covid-19-pandemien for transport- og forsyningskæderne. Det er også nødvendigt at evaluere konsekvenserne af Ruslands angrebskrig for alle transportformer med henblik på at identificere eventuelle nye problemer i konnektiviteten i forskellige områder i EU og håndtere dem på en passende måde. Analysen skal omfatte luftfart, jernbaner, indre vandveje og nærskibsfart samt veje, der forbinder byknudepunkter, sø- og indlandshavne, lufthavne og terminaler og forskellige EU-regioner. Evalueringen skal også tage hensyn til indvirkningen på den interne samhørighed og konnektiviteten mellem medlemsstaterne.

Bruxelles, den 26. februar 2025.

Oliver RÖPKE

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg