C/2025/2009

2025.4.30.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye

Az EU belső piacának fizikai kiteljesítése az új geopolitikai helyzetben

(saját kezdeményezésű vélemény)

(C/2025/2009)

Előadó: **Päivi Elina WOOD**

Tanácsadó:	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (az előadó felkérésére)
Közgyűlési határozat:	2024.10.24.
Jogalap:	eljárási szabályzat, 52. cikk (2) bekezdés
Illetékes szakbizottság:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2025.2.5.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2025.2.26.
Plenáris ülésszak száma:	594.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	208/0/2

1. Következtetések és ajánlások

1.1. A közlekedési összeköttetések elengedhetetlenek az egységes piac kiteljesítéséhez és megfelelő működéséhez, a transzeurópai hálózatra (TEN-T) vonatkozó szakpolitikát pedig alapvető elemnek kell tekinteni az EU globális versenyképessége, biztonsága és területi kohéziója javításában. A jelenlegi geopolitikai helyzet még inkább hangsúlyozza a közlekedés és a logisztika szerepét. E saját kezdeményezésű vélemény célja annak értékelése, hogy az új és változó helyzetre reagálva hogyan kellene javítani a közlekedési infrastruktúrát és összeköttetéseket.

1.2. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a közlekedési hálózatokat mindig teljes egészében figyelembe kell venni a különböző közlekedési módok tekintetében, különös figyelmet fordítva az olyan csomópontokra, mint a multimodális szállítást lehetővé tevő kikötők és repülőterek. Bár a közlekedési hálózat központi és legintenzívebben használt részein mindenképpen meg kell könnyíteni a közlekedést, a peremterületek jó összeköttetésének és az egységes piachoz való megfelelő hozzáférésnek a biztosítása szintén alapvető fontosságú. El kell ismerni és megfelelő módon kezelni kell a közelmúltbeli válságoknak az EU-n belüli konnektivitásra gyakorolt következményeit.

1.3. A közlekedési hálózat meglévő hiányosságainak sürgős kezelése mellett a nyersanyagok, alkotóelemek és termékek ellátásbiztonságának javítása céljából az EU-nak biztosítania kell, hogy a hálózat összhangban legyen a gazdasági és geopolitikai biztonság új szükségleteivel, beleértve a belföldi termelésre és az egységes piacra való nagyobb mértékű támaszkodást. Az EGSZB kéri továbbá, hogy helyezzenek nagyobb hangsúlyt az infrastruktúra kettős felhasználására, ugyanakkor együttműködve a NATO-val is.

1.4. Fejleszteni kell a harmadik országokkal való összeköttetéseket és együttműködést is, mind az exportcélok miatt, mind pedig az ellátási láncok és az import diverzifikációjának lehetővé tétele érdekében, ugyanakkor védelmet kell nyújtani a biztonsági kockázatokkal szemben, és tiszteletben kell tartani a szociális és környezetvédelmi normákat. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a közlekedés létfontosságú szerepet játszik a hasonlóan gondolkodó országokkal való partnerségek lehetővé tételében és elősegítésében más kontinenseken és az EU szomszédságában egyaránt, különös tekintettel az EU bővítésére.

1.5. Az EGSZB szerint kulcsfontosságú, hogy több erőfeszítést összpontosítsunk a közlekedési rendszerek rezilienciájának és megbízhatóságának javítására. Megerősített vészhelyzeti tervezésre van szükség ahhoz, hogy megfelelően felkészülhessünk a különböző típusú hibrid kockázatok kezelésére, ideértve a kiberfenyegetéseket és a közlekedési infrastruktúra elleni fizikai támadásokat is. Tekintettel arra, hogy a közlekedési, az energetikai és a digitális rendszerek egyre inkább összekapcsolódnak, azokat egymással kompatibilis módon kell fejleszteni, és garantálni kell a kritikus infrastruktúrák biztonságát. Biztosítani kell az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állását és működését is.

1.6. Az EGSZB felhívja a figyelmet a geopolitikai helyzet zöld átállásra gyakorolt hatásaira is, és megfelelő beruházásokat szorgalmaz annak érdekében, hogy versenyképes módokat találjunk arra, hogy biztosítsuk a biztonságos hozzáférést a közlekedési ágazat zöld átállásához szükséges kulcsfontosságú technológiákhoz, energiához és nyersanyagokhoz. Az EGSZB hangsúlyozza továbbá, hogy az éghajlati válság közlekedési rendszerekre gyakorolt következményeire sürgősen fel kell készülni, és azokat kezelni kell.

1.7. Az EGSZB szerint elengedhetetlen, hogy a következő többéves pénzügyi keretben célirányos módon megfelelő szintű finanszírozást különítsenek el a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére és karbantartására irányuló beruházásokra, kezdve a TEN-T törzshálózat 2030-ig történő kiépítésére vonatkozó céllal. A következő Európai Hálózatfinanszírozási Eszköznek a határokon átnyúló projektekre, valamint a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, továbbá a törzshálózat és az átfogó hálózat hiányzó összeköttetéseinek pótlására irányuló projektekre kell összpontosítania. Az átfogó biztonság szempontjából fontos az EU határ menti régiói életképességének és egységes piaci kapcsolatainak javítása. A finanszírozás elosztása során figyelembe kell venni a közlekedési infrastruktúra rövid és hosszú távú előnyeit, beleértve a növekedést és a munkahelyteremtést is.

1.8. Az időtálló európai közlekedési rendszer biztosítása érdekében az EGSZB szorgalmazza a különböző szereplők közötti intenzív együttműködést. Emellett átfogó és stratégiai elemzést kér a közlekedési piacon meglévő akadályokról és a korábbi válságok ellátási láncokra gyakorolt hosszú távú következményeiről, valamint az új technológiai megoldások és adminisztratív fejlesztések iránti kereslet értékeléséről a kihívások és a fejlesztési igények kielégítése érdekében.

1.9. Kellő figyelmet kell fordítani a közlekedési ágazatban szükséges emberi erőforrásokra is. Ehhez olyan lépésekre van szükség, amelyek megkönnyítik a munkavállalói mobilitást, fejlesztik a kompetenciákat és készségeket, és vonzóbbá teszik a közlekedési ágazatot.

2. **A vélemény háttere**

2.1. Az egységes piac kiteljesítésének kiemelt helyet kell elfoglalnia az EU napirendjén, és sürgős fellépést igényel Európa versenyképességének és jólétének növelése érdekében. A transzeurópai hálózatra (TEN-T) vonatkozó szakpolitika kulcsfontosságú eszköz ahhoz, hogy az egységes piaci térség létrehozása érdekében összekapcsolja az uniós tagállamokat, vállalkozásokat és polgárokat. A megfelelő közlekedési infrastruktúra és a kapcsolódó közlekedési szolgáltatások a személyek és áruk szabad mozgásának előfeltételei, és konkrét példáját jelentik annak, hogy az uniós szabadságok milyen értéket képviselnek a polgárok számára. A digitális infrastruktúra szervesen kapcsolódik a közlekedési infrastruktúrához, ezért előbbit ennek megfelelően kell fejleszteni. Az összekapcsoltabb egységes piac előmozdítása lehetővé tenné a kereskedelmi forgalom további növekedését, és támogatná az EU globális versenyképességét.

2.2. A közlekedési hálózatok átfogó biztonsági szempontból is – a gazdaságitól a katonai biztonságig – létfontosságú szerepet játszanak. A logisztika kulcsfontosságú tényező az ipari termékek és a mindennapi árucikkek egységes piacon belüli ellátási láncainak biztonsága szempontjából. A közlekedési összeköttetések lehetővé teszik a nemzetközi kereskedelmet is, amely – az egységes piaccal együtt – szükséges az EU gazdasági biztonságához, emellett pedig a közlekedési infrastruktúra lehetővé teszi a személyek és az anyagok védelmi célú mobilitását. Maga a közlekedési infrastruktúra azonban ki van téve a biztonsági kockázatoknak, beleértve a fizikai és a kiberfenyegetéseket is.

2.3. A jól működő, koherens és biztonságos közlekedési infrastruktúrára tehát nemcsak az egységes piachoz, önmagáért van szükség, hanem ahhoz is elengedhetetlen, ha az EU erősebb pozícióba akar kerülni a nemzetközi színtéren, és növelni akarja a nemzetközi kihívásokra való reagálási képességét. Az EU bővítése ugyancsak olyan szempont, amely hangsúlyozza a közlekedési összeköttetések fontosságát, tekintettel a tágabb belső piac jövőbeli igényeire.

2.4. Az egységes piacban rejlő kiaknázatlan lehetőségek teljes körű kiaknázása érdekében azonban még mindig számos, közlekedéssel kapcsolatos akadályt kell felszámolni. Emellett új kihívások és igények merültek fel a geopolitikai és gazdaságföldrajzi helyzet jelentős változásai miatt, amelyek többek között Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújából és a hibrid műveletek számos típusának növekedéséből, a világgazdaság és a kereskedelem széttagoltságából, az egyre nagyobb mértékű protekcionizmusból, a kritikus erőforrásokért folytatott verseny fokozódásából, valamint a világjárvány ellátási láncokra és közlekedési összeköttetésekre gyakorolt hatásainak következményeiből erednek.

2.5. Rendkívül fontos a szükséges intézkedések megtétele mind az uniós közlekedési hálózat meglévő hiányosságainak, mind pedig a geopolitikai helyzet jelentette új és egyre növekvő kihívásoknak a kezelése érdekében. Ez vonatkozik a nemzetközi közlekedési összeköttetésekre is, amelyeket gazdasági és biztonsági szempontból egyaránt figyelembe kell venni a gazdasági és geopolitikai biztonsági kockázatok kezelése céljából, emellett pedig az új gazdasági partnerségeket is támogatni kell.

2.6. El kell ismerni, hogy a tagállamok különböző módokon szembesültek az új geopolitikai helyzettel a különböző közlekedési módok tekintetében. Különösen igaz ez az összekapcsoltságra és az egységes piachoz való hozzáférésre, de a nemzetközi összeköttetésekre is.

2.7. E saját kezdeményezésű vélemény célja annak értékelése, hogy a jelenlegi geopolitikai helyzet hogyan befolyásolja az egységes piacon a fizikai közlekedési összeköttetések iránti igényeket, valamint hogy az új és változó helyzetre reagálva hogyan kell fejleszteni az EU közlekedési infrastruktúráját. A vélemény emellett olyan szakpolitikai intézkedéseket is javasol, amelyek révén gyakorlati javulás érhető el. Ez különösen fontos és időszerű most, az uniós intézmények új hivatali időszakának kezdetén.

3. **Az EU közlekedési összeköttetéseivel és infrastruktúrájával kapcsolatos fejlesztési igények**

3.1. ***Egy, a célnak megfelelő közlekedési hálózat***

3.1.1. Az egységes piac megfelelő működéséhez és az EU fenntartható mobilitási célkitűzéseinek eléréséhez való hozzájárulás, valamint a tagállamok közötti területi kohézió erősítése érdekében a társjogalkotók megállapodásának megfelelően sürgősen ki kell építeni a TEN-T hálózatot.

3.1.2. A megnövekedett globális kockázatok még fontosabbá tették az EU számára, hogy biztosítsa az ellátásbiztonságot az energia, a nyersanyagok, az összetevők és a termékek tekintetében, különös tekintettel a kritikus fontosságú nyersanyagokra. Ez azt jelenti, hogy egyrészt diverzifikálni kell a külső partnerségeket és meg kell erősíteni az EU saját termelési kapacitását, ugyanakkor meg kell könnyíteni a belföldi energia- és nyersanyagforrásokhoz való hozzáférést is, többek között az Északi-sarkvidéken és más, természeti erőforrásokban gazdag területeken. Ez az ágazatok széles körére vonatkozik, az elsődleges termeléstől kezdve a különböző ipari ágazatokig. Az EU közlekedési hálózatainak képesnek kell lenniük arra, hogy reagáljanak ezekre a fejleményekre, és jobb feltételeket biztosítsanak a komodalitáshoz és a különböző közlekedési módok használatához, beleértve a vasúti teherszállítást is.

3.1.3. Ugyanez vonatkozik a termékek forgalmazására is. Az egységes piacra való fokozott támaszkodás miatt elengedhetetlen, hogy egyszerűsítsük a teherszállítási logisztikát és a fogyasztási cikkek szállítását, valamint hogy alkalmazkodjunk a termelési és ellátási láncokkal kapcsolatos új fejleményekhez. Bár a közlekedési hálózat központi és legintenzívebben használt részein mindenképpen meg kell könnyíteni a közlekedést, szintén alapvető fontosságú, hogy a hálózat biztosítsa a peremterületek jó összeköttetését és az egységes piachoz való megfelelő hozzáférést.

3.1.4. A TEN-T politika és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében sokkal nagyobb hangsúlyt kell fektetni a biztonsági szempontokra is, beleértve a védelmi szükségleteket is. A 2022–2026-os időszakra szóló katonai mobilitási cselekvési tervet ([1]) ezért megfelelően végre kell hajtani, szem előtt tartva a geopolitikai körülmények aktuális fejleményeit és a jövőbeli szükségletekre való felkészülést.

3.1.5. A közlekedési hálózatot mindig teljes egészében kell figyelembe venni a különböző közlekedési módok tekintetében, különös figyelemmel a multimodalitást lehetővé tevő csomópontokra. Az észak-déli és kelet-nyugati európai kikötők és hátországi összeköttetéseik alapvető fontosságúak a társadalmak biztonsága, védelme és működőképessége szempontjából. Ezért értékelni kell – többek között a védelmi politika szempontjából –, hogy mely kikötők kritikus fontosságúak – akkor is, ha nem szerepelnek a TEN-T rendeletben meghatározott törzshálózatban vagy átfogó hálózatban. Ugyanez a logika érvényes a légi közlekedésre és a repülőterekre is.

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

3.2. ***A közlekedési rendszerek rezilienciájának javítása***

3.2.1. A jelenlegi geopolitikai helyzetben az uniós közlekedési rendszerek rezilienciájának és megbízhatóságának fontossága reflektorfénybe kerül. Ez azt is szükségessé teszi, hogy a megerősített vészhelyzeti tervezést megfelelően elő kell készíteni a különböző típusú kockázatokra és azok kezelésére.

3.2.2. A közlekedési rendszert érő kiberfenyegetések és fizikai támadások zavart okozhatnak valamennyi közlekedési módban, és ezáltal a társadalom egészének működésében. Foglalkozni kell a GPS – különösen a tengeri közlekedésben és a légi közlekedésben – egyre nagyobb mértékű zavarásával, hogy megelőzhető legyen olyan területek létrehozása az EU-ban, ahol a biztonsági követelményeket nem tartják be, vagy ahol a vállalatok már nem tudnak vagy nem akarnak működni. A fuvarozók számára az EU-n belüli de facto „tiltott" területek gazdasági következményei az uniós tagállamokra és a gazdasági szereplőkre nézve egyaránt túlzottak lennének.

3.2.3. Mivel a közlekedési, az energetikai és a digitális rendszerek egyre inkább összekapcsolódnak egymással, azokat egymással kompatibilis módon kell fejleszteni. A közlekedési rendszer biztonságát a kritikus infrastruktúra általános összefüggésében kell vizsgálni: például a közlekedés villamosításával és digitalizációjával egyre inkább fel kell készülni mind a villamosenergia-ellátási zavarok, mind a kiberbiztonsági támadások kezelésére. Az is fontos, hogy – különösen válsághelyzetekben – működőképes üzemanyag-infrastruktúra és elegendő tartalék álljon rendelkezésre.

3.2.4. A Covid19-világjárvány idején az ellátási láncok veszélyben voltak nemcsak a nemzetközi szállítás zavarai, hanem az EU-n belüli belső határok lezárása miatt is. Néhány tagállam számára még a világjárványt követően is hátrányt jelentett a csökkent összekapcsoltság, mind az egységes piacon belül, mind pedig nemzetközi szinten. Ezért a korábbi válságok során szerzett tapasztalatokra építve javítani kell a különböző válságokra való felkészültséget, többek között a szociális párbeszédet alkalmazva a megoldások megtalálása érdekében.

3.2.5. A geopolitikai körülmények a zöld átállás végrehajtására is kihatnak, többek között a közlekedési ágazatban is. A fosszilis tüzelőanyagok használatától való eltávolodás, az alternatív üzemanyagok fejlesztése, valamint a túlzott és kockázatos behozataltól való függőség csökkentése intenzív erőfeszítéseket jelent a közlekedési ágazat zöld átállásához szükséges kulcsfontosságú technológiák és nyersanyagok biztonságos ellátásának és az azokhoz való hozzáférés biztosításának új módjainak megtalálására. Ehhez meg kell erősíteni a belföldi termelési kapacitásokat és a kapcsolódó közlekedési infrastruktúrát olyan ágazatokban, mint a kritikus fontosságú ásványok kitermelése és feldolgozása, valamint a hidrogén és a bioüzemanyagok előállítása. Ezt a közlekedési ágazat versenyképességének veszélyeztetése nélkül, sőt annak erősítésével kell megvalósítani. Biztosítani kell a védelmi célokra szükséges üzemanyagok rendelkezésre állását is.

3.2.6. Az éghajlati válság a közlekedési rendszerekre nézve is kockázatot jelent, mivel az infrastruktúrát egyre gyakrabban sújtják áradások, viharok és egyéb szélsőséges időjárási jelenségek. Ezért megfelelő felkészültségi és alkalmazkodási intézkedésekre van szükség az éghajlati válság hatásaira való reagáláshoz, amint azt a polgári és katonai felkészültségről és készenlétről szóló Niinistö-jelentés ([2]) is hangsúlyozza.

3.3. ***Túl az egységes piacon***

3.3.1. Az EU-n belüli jól működő összeköttetések mellett a harmadik országokkal való összekapcsoltságot is meg kell erősíteni, oly módon, hogy védelmet nyújtson a biztonsági kockázatokkal szemben, és tiszteletben tartsa a szociális és környezetvédelmi normákat. Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának hatására válaszul fokozott intézkedéseket hajtottak végre az Ukrajnával és Moldovával mint szomszédos országokkal való összekapcsoltság javítása érdekében. Az új geopolitikai helyzetben biztosítani kell a szoros kapcsolatokat az uniós tagállamok és a többi tagjelölt ország, valamint az EGT-országok és az Egyesült Királyság között is.

3.3.2. A geopolitikai fejlemények miatt megváltoztak a más kontinensek országaival kialakított gazdasági partnerségek is, ami a hangsúlyt a hasonlóan gondolkodó országokkal folytatott együttműködésre helyezte át. Ehhez megfelelő nemzetközi közlekedési összeköttetések kialakítására van szükség. Az ellátásbiztonságnak az ellátási láncok diverzifikálása révén történő megerősítése mellett az is fontos, hogy megfelelő összeköttetéseket biztosítsunk az export céljaira. Új megoldásokat kell találni arra válaszul is, hogy az Oroszországgal szembeni szankciók következtében csökkent az összekapcsoltság: példa erre a légtér átrepülésekhez való használatának tilalma.

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

3.3.3. Egy mód az EU általános gazdasági biztonságának javítására, ha előmozdítjuk, hogy az európai szereplők erősebb pozícióhoz jussanak a globális közlekedésben. E célból egyenlő versenyfeltételeket kell teremteni a távolsági szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások számára, amelyeknek több kockázatot kell kezelniük és magasabb költségekkel kell szembenézniük, különösen a légi és tengeri közlekedésben. Az európai feldolgozóipar – többek között a hajóépítő- és a repülőgépipar – számára kedvezőbb feltételek szintén erősítenék az EU globális befolyását a közlekedési ágazaton belül.

3.3.4. A közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos, a Global Gateway keretében kialakított partnerségek szintén hozzájárulnak az EU globális szerepének megerősítéséhez és a TEN-T hálózattal való összekapcsoltság bővítéséhez.

4. **Támogató szakpolitikai intézkedések**

4.1. ***A finanszírozás jól célzott elosztása***

4.1.1. A következő többéves pénzügyi keretben a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére elkülönített pénzügyi források kulcsszerepet fognak játszani annak biztosításában, hogy a közlekedési rendszer egésze előmozdítsa az összekapcsoltságot az egységes piacon belül, valamint támogassa a versenyképességet, a biztonságot és a fenntarthatóságot. Az infrastrukturális beruházásokat nemcsak rövid távon kell szemlélni, hanem a hosszabb távú multiplikátorhatásokat is figyelembe kell venni.

4.1.2. Javítani kell a közlekedésnek az uniós stratégiai célok elérésében betöltött szerepének elismertségét. Ennek megfelelően a következő többéves pénzügyi keretben megfelelő szintű finanszírozást kell rendelkezésre bocsátani a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére és karbantartására irányuló beruházásokra, kezdve a TEN-T törzshálózat 2030-ig történő kiépítésére vonatkozó céllal.

4.1.3. Az EU stratégiai prioritásait tükröző programok támogatása érdekében a következő Európai Hálózatfinanszírozási Eszköznek a határokon átnyúló projektekre, valamint a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, továbbá a törzshálózat és az átfogó hálózat hiányzó összeköttetéseinek pótlására irányuló projektekre kell összpontosítania.

4.1.4. Tekintettel a geopolitikai helyzetre, nagyobb figyelmet kell fordítani a biztonsági szempontokra, például a katonai mobilitással és az infrastruktúra kettős felhasználásával kapcsolatos követelményekre. A következő többéves pénzügyi keretben biztonsági okokból el kell ismerni az EU keleti határrégióiban fennálló helyzetet, többek között a közlekedési infrastruktúra tekintetében is, hogy megerősítsük e régiók rezilienciáját és életképességét, valamint az egységes piaccal való kapcsolataikat.

4.1.5. A TEN-T hálózat kiépítéséhez és az EU közlekedési infrastruktúrájának fejlesztéséhez jelentős finanszírozásra van szükség, az infrastrukturális beruházások azonban rövid és hosszú távon növekedést és munkahelyeket teremtenek. A közfinanszírozás mellett nagyobb hangsúlyt kell fektetni a pénzügyi hiányosságok azáltal történő áthidalására, hogy fejlesztjük a köz- és magánszféra közötti partnerségeket az új infrastruktúra kiépítése, valamint a meglévő infrastruktúra karbantartása és kezelése érdekében, mindenki javát szolgálva. E célból fontolóra lehetne venni új eszközök, például a projektkötvények bevezetését.

4.2. ***Együttműködés és stratégiai elemzés***

4.2.1. A különböző rendszerek sokféleségének elkerülése érdekében a közlekedési rendszerek fejlesztéséhez több szinten is együttműködésre van szükség: az Európai Bizottság és a tagállamok, a tagállamok, valamint a nemzeti, regionális és helyi döntéshozók között. Ezenkívül nemzetközi együttműködésre van szükség a külföldi közlekedési összeköttetések tekintetében. A biztonsági kérdések – többek között a kritikus infrastruktúrák védelme – tekintetében teljes mértékben ki kell használni a NATO-val való stratégiai partnerséget és strukturált együttműködést.

4.2.2. Emellett a közszférának és az érdekelt feleknek, köztük a vállalkozásoknak, a szakszervezeteknek és más civil társadalmi szervezeteknek szorosan együtt kell működniük egymással. Kellő figyelmet kell fordítani a közlekedési ágazatban szükséges emberi erőforrásokra. Ehhez olyan lépésekre van szükség, amelyek megkönnyítik a munkavállalói mobilitást, fejlesztik a kompetenciákat és készségeket, és vonzóbbá teszik a közlekedési ágazatot.

4.2.3. Az innovációba, valamint az új technológiákba való erőteljes beruházásokra van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a közlekedési ágazat megfeleljen a jövő kihívásainak. Továbbra is hangsúlyt kell helyezni a közlekedési folyosókra mint a jövőbeli megoldások „próbapadjaira”.

4.2.4. Az adminisztratív terhek csökkentésének az Európai Bizottság prioritásaival összhangban a közlekedési ágazatban is tükröződnie kell. Észszerűsíteni kell a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos adminisztratív folyamatokat, beleértve a földhasználat-tervezési és engedélyezési eljárásokat is, ugyanakkor biztosítani kell a projektek fenntarthatóságát. Tovább kell vizsgálni az összehangoltabb közlekedéstervezés, a közös elvek, a széttagoltság csökkentése, valamint az egyes hatéves időszakokra vonatkozó tervezési keret felé való elmozdulást.

4.2.5. Az egységes piacra vonatkozó új stratégia kidolgozása során az Európai Bizottságnak értékelnie kell, hogy miként lehetne javítani a közlekedési rendszereket az egész EU-ban annak érdekében, hogy mind rendszeres, mind kivételes helyzetekben biztosítani lehessen az ellátási láncokat a kritikus és sérülékeny ágazatokban. Az értékelésnek az EU valamennyi földrajzi területére ki kell terjednie, beleértve a szigeteket és a távoli területeket is.

4.2.6. A fennálló széttagoltság leküzdéséhez átfogó elemzésre van szükség a közlekedési piac egyes tagállamokban fennálló fő akadályairól. Megfelelő elemzést kell végezni a Covid19 közlekedésre és ellátási láncokra gyakorolt hosszú távú következményeinek értékelése érdekében. Értékelni kell Oroszország agressziós háborújának valamennyi közlekedési módra gyakorolt hatásait is, hogy felismerjük az EU-n belüli különböző területek összeköttetését érintő esetleges új hátrányokat, és megfelelően kezelhessük azokat. Az elemzésnek ki kell terjednie a légi közlekedésre, a vasutakra, a belvízi utakra és a rövid távú tengeri szállítási útvonalakra, továbbá a városi csomópontokat, tengeri és belvízi kikötőket, repülőtereket és terminálokat, valamint a különböző uniós régiókat összekötő utakra. Az értékelésnek figyelembe kell vennie a tagállamok közötti belső kohézióra és összekapcsoltságra gyakorolt hatást is.

Brüsszel, 2025. február 26.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Oliver RÖPKE