Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2025/2009

2025 4 30

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė

Fizinis ES vidaus rinkos sukūrimas atsižvelgiant į naują geopolitinę padėtį

(nuomonė savo iniciatyva)

(C/2025/2009)

Pranešėja **Päivi Elina WOOD**

Patarėja	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (pranešėjos)
Plenarinės asamblėjos sprendimas	2024 10 24
Teisinis pagrindas	Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnis 2 dalis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2025 2 5
Priimta plenarinėje sesijoje	2025 2 26
Plenarinė sesija Nr.	594
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	208 / 0 / 2

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Transporto jungtys yra labai svarbios bendrosios rinkos sukūrimui ir tinkamam jos veikimui, o transeuropinio tinklo (TEN-T) politika turėtų būti laikoma esminiu ES konkurencingumo pasaulyje, saugumo ir teritorinės sanglaudos didinimo elementu. Dėl dabartinės geopolitinės padėties transporto ir logistikos vaidmuo tampa dar svarbesnis. Šios nuomonės savo iniciatyva tikslas – įvertinti, kaip, atsižvelgiant į naują ir besikeičiančią padėtį, reikėtų gerinti transporto infrastruktūrą ir jungtis.

1.2. EESRK pabrėžia, kad transporto tinklai visada turi būti vertinami kaip visuma, apimant įvairias transporto rūšis, ypatingą dėmesį skiriant transporto mazgams, pavyzdžiui, uostams ir oro uostams, kuriuose sudaroma galimybė naudoti daugiarūšį transportą. Nors nepaprastai svarbu sudaryti palankesnes sąlygas transportui centrinėse ir intensyviausiai naudojamose transporto tinklo dalyse, taip pat labai svarbu užtikrinti gerą susisiekimą ir tinkamą prieigą prie bendrosios rinkos periferinėms vietovėms. Reikia pripažinti ir tinkamai panaikinti pastarojo meto krizių padarinius susisiekimui ES.

1.3. ES turi ne tik skubiai šalinti esamus transporto tinklo trūkumus, bet ir užtikrinti, kad tinklas būtų suderintas su naujais ekonominio ir geopolitinio saugumo poreikiais, įskaitant didesnį pasikliovimą vidaus gamyba ir bendrąja rinka, siekiant padidinti žaliavų, komponentų ir produktų tiekimo saugumą. Be to, EESRK ragina daugiau dėmesio skirti dvejopam infrastruktūros naudojimui, kartu užtikrinant bendradarbiavimą su NATO.

1.4. Taip pat reikia plėtoti bendradarbiavimą ir jungtis su trečiosiomis šalimis – tiek eksporto tikslais, tiek siekiant sudaryti sąlygas įvairinti tiekimo grandines ir importą, kartu išvengiant rizikos saugumui ir laikantis socialinių ir aplinkos apsaugos standartų. EESRK pabrėžia, kad transportas atlieka itin svarbų vaidmenį sudarant sąlygas partnerystėms su bendramintėmis šalimis tiek kituose žemynuose, tiek ES kaimyninėse šalyse ir prie jas plėtojant, ypatingą dėmesį skiriant ES plėtrai.

1.5. EESRK mano, kad labai svarbu sutelkti daugiau pastangų transporto sistemų atsparumui ir patikimumui didinti. Siekiant tinkamai pasirengti valdyti įvairias hibridines grėsmes, įskaitant kibernetines grėsmes ir fizinius išpuolius prieš transporto infrastruktūrą, būtina sustiprinti nenumatytų atvejų planavimą. Atsižvelgiant į tai, kad transporto, energetikos ir skaitmeninės sistemos yra vis labiau tarpusavyje susijusios, jos turi būti plėtojamos suderintai ir turi būti užtikrintas ypatingos svarbos infrastruktūros saugumas. Taip pat būtina užtikrinti kuro infrastruktūros prieinamumą ir veikimą.

1.6. EESRK atkreipia dėmesį į geopolitinės padėties poveikį žaliajai pertvarkai ir ragina tinkamai investuoti į konkurencingų būdų, kaip užtikrinti saugią prieigą prie pagrindinių technologijų, energijos ir žaliavų, būtinų žaliajai transporto sektoriaus pertvarkai, paiešką. EESRK taip pat pabrėžia, kad būtina skubiai pasirengti klimato krizės padariniams transporto sistemoms ir juos valdyti.

1.7. EESRK mano, kad kitoje DFP būtina skirti tinkamą finansavimą investicijoms į tikslingą transporto infrastruktūros plėtrą ir priežiūrą, visų pirma tikslui iki 2030 m. sukurti TEN-T pagrindinį tinklą. Taikant kitą Europos infrastruktūros tinklų priemonę daugiausia dėmesio reikia skirti tarpvalstybiniams projektams, taip pat projektams, kuriais siekiama pašalinti kliūtis ir sukurti trūkstamas pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo jungtis. Siekiant visapusiško saugumo, svarbu didinti ES pasienio regionų gyvybingumą ir gerinti bendrosios rinkos jungtis. Skirstant lėšas reikia atsižvelgti ir į trumpalaikę, ir į ilgalaikę transporto infrastruktūros naudą, įskaitant ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą.

1.8. Norint, kad Europos transporto sistema būtų pritaikyta ateities iššūkiams, EESRK ragina įvairius subjektus aktyviai bendradarbiauti, taip pat atlikti išsamią ir strateginę esamų kliūčių transporto rinkoje ir ankstesnių krizių ilgalaikių padarinių tiekimo grandinėms analizę, kartu įvertinti naujų technologinių sprendimų ir administracinių patobulinimų poreikį, kad būtų galima reaguoti į iššūkius ir vystymosi poreikius.

1.9. Taip pat būtina skirti deramą dėmesį žmogiškiesiems ištekliams, kurių reikia transporto sektoriuje. Todėl reikia imtis veiksmų, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos darbo jėgos judumui, gerinama kompetencija ir įgūdžiai ir didinamas transporto sektoriaus patrauklumas.

2. **Bendrosios pastabos**

2.1. Bendrosios rinkos sukūrimas turi būti vienas iš svarbiausių ES darbotvarkės klausimų ir reikia imtis skubių veiksmų, kad būtų padidintas Europos konkurencingumas ir gerovė. Transeuropinio tinklo (TEN-T) politika yra viena iš pagrindinių priemonių, padedančių sujungti ES valstybes nares, įmones ir piliečius ir sukurti bendrosios rinkos erdvę. Tinkama transporto infrastruktūra ir su ja susijusios transporto paslaugos yra būtina laisvo asmenų ir prekių judėjimo išankstinė sąlyga ir konkretus ES laisvių vertės piliečiams pavyzdys. Skaitmeninė infrastruktūra yra neatsiejamai susijusi su transporto infrastruktūra, todėl ją reikia atitinkamai plėtoti. Skatinant labiau sujungtą bendrąją rinką būtų galima toliau didinti prekybą ir prisidėti prie didesnio ES konkurencingumo pasaulyje.

2.2. Transporto tinklai taip pat nepaprastai svarbūs visapusiško saugumo – nuo ekonominio iki karinio – požiūriu. Logistika yra svarbus pramoninių prekių ir kasdienių prekių tiekimo grandinių saugumo bendrojoje rinkoje užtikrinimo veiksnys. Transporto jungtys taip pat sudaro sąlygas tarptautinei prekybai, kuri (kartu su bendrąja rinka) yra būtina ES ekonominiam saugumui. Be to, transporto infrastruktūra sudaro sąlygas žmonių ir medžiagų judumui gynybos tikslais. Tačiau pati transporto infrastruktūra yra neapsaugota nuo grėsmių saugumui, įskaitant tiek fizines, tiek kibernetines grėsmes.

2.3. Todėl gerai veikianti, nuosekli ir saugi transporto infrastruktūra yra būtina ne tik bendrajai rinkai, bet ir labai svarbi, jei ES nori užimti tvirtesnę padėtį pasaulyje ir pagerinti savo gebėjimą reaguoti į tarptautinius iššūkius. ES plėtra yra dar vienas aspektas, pabrėžiantis transporto jungčių svarbą būsimiems platesnės vidaus rinkos poreikiams.

2.4. Tačiau vis dar esama daug su transportu susijusių kliūčių, kurias reikėtų pašalinti, kad būtų galima visapusiškai išnaudoti bendrosios rinkos dar nepanaudotą potencialą. Be to, dėl didelių geopolitinės ir geoekonominės padėties pokyčių, įvykusių, *inter alia*, dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą ir vis dažnesnių įvairių rūšių hibridinių operacijų, pasaulio ekonomikos ir prekybos susiskaidymo, taip pat dėl didėjančio protekcionizmo ir konkurencijos dėl ypatingos svarbos išteklių, taip pat pandemijos poveikio tiekimo grandinėms ir transporto jungtims padarinių, atsirado naujų iššūkių ir poreikių.

2.5. Itin svarbu imtis būtinų veiksmų tiek esamiems ES transporto tinklo trūkumams, tiek naujiems ir didėjantiems iššūkiams, kylantiems dėl geopolitinės padėties, spręsti. Tai taip pat taikoma tarptautinėms transporto jungtims, kurias reikia vertinti tiek ekonominiu, tiek saugumo požiūriu, siekiant valdyti ekonominę ir geopolitinę saugumo riziką, kartu remiant naujas ekonomines partnerystes.

2.6. Reikia pripažinti, kad valstybės narės su nauja geopolitine padėtimi susidūrė labai skirtingai, kiek tai susiję su įvairiomis transporto rūšimis, ypač kalbant apie jungtis ir galimybę patekti į bendrąją rinką, taip pat apie tarptautines jungtis.

2.7. Šios nuomonės savo iniciatyva tikslas – įvertinti, kaip dabartinė geopolitinė padėtis veikia fizinių transporto jungčių poreikius bendrojoje rinkoje ir kaip, reaguojant į naują ir besikeičiančią padėtį, turėtų būti plėtojama ES transporto infrastruktūra. Nuomonėje taip pat siūlomos politikos priemonės, kurios gali padėti praktiškai pagerinti padėtį. Tai ypač svarbu ir aktualu dabar, prasidėjus naujai ES institucijų kadencijai.

3. **ES transporto jungčių ir infrastruktūros plėtros poreikiai**

3.1. ***Paskirtį atitinkantis transporto tinklas***

3.1.1. Būtina sukurti TEN-T tinklą, kaip susitarė teisėkūros institucijos siekiant prisidėti prie tinkamo bendrosios rinkos veikimo ir ES tvaraus judumo tikslų įgyvendinimo, taip pat stiprinti valstybių narių teritorinę sanglaudą.

3.1.2. Dėl padidėjusių pasaulinių grėsmių ES tapo dar svarbiau užtikrinti energijos, žaliavų, komponentų ir produktų tiekimo saugumą, skiriant sustiprintą dėmesį ypatingos svarbos žaliavoms. Šiuo tikslu reikia įvairinti tiek išorės partnerystes, tiek stiprinti pačios ES gamybos pajėgumus, kartu sudaryti palankesnes sąlygas naudotis vidaus energijos ir žaliavų ištekliais, be kita ko, Arktyje ir kitose vietovėse, kuriose gausu gamtos išteklių. Tai pasakytina apie įvairius sektorius – pradedant pirmine gamyba ir baigiant įvairiais pramonės sektoriais. ES transporto tinklai turi būti pasirengę reaguoti į šiuos pokyčius ir sudaryti geresnes sąlygas lanksčiajam vežimui ir įvairių rūšių transporto naudojimui, įskaitant krovinių vežimą geležinkeliais.

3.1.3. Tai taikytina ir produktų platinimui. Dėl didesnės priklausomybės nuo bendrosios rinkos būtina racionalizuoti krovininio transporto logistiką ir vartojimo prekių tiekimą bei prisitaikyti prie naujų gamybos ir tiekimo grandinių pokyčių. Nors nepaprastai svarbu sudaryti palankesnes sąlygas transportui centrinėse ir intensyviausiai naudojamose transporto tinklo dalyse, taip pat labai svarbu užtikrinti gerą susisiekimą ir tinkamą prieigą prie bendrosios rinkos periferinėms vietovėms.

3.1.4. Be to, įgyvendinant TEN-T politiką ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę gerokai daugiau dėmesio reikia skirti saugumo aspektams, įskaitant gynybos poreikius. Todėl reikia tinkamai įgyvendinti 2022–2026 m. karinio mobilumo veiksmų planą ([1]), atidžiai stebint vykstančius geopolitinių aplinkybių pokyčius ir dėmesį skiriant pasirengimui būsimiems poreikiams.

3.1.5. Transporto tinklas visada turi būti vertinamas kaip visuma, apimant įvairias transporto rūšis, ypatingą dėmesį skiriant transporto mazgams, kuriuose sudaroma galimybė naudoti daugiarūšį transportą. Europos uostai – nuo šiaurės iki pietų ir nuo rytų iki vakarų – ir jų jungtys su atokiomis teritorijomis yra labai svarbūs visuomenės saugai, saugumui ir funkcionavimui. Todėl būtina įvertinti (taip pat ir gynybos politikos požiūriu), kurie uostai yra itin svarbūs, net jei jie nėra įtraukti į TEN-T reglamente nustatytą pagrindinį arba visuotinį tinklą. Tokie patys principai taikytini ir aviacijai bei oro uostams.

([1]) https://defence-industry-space.ec.europa.eu/document/download/c3d3067c-6d9a-4f95-9a69-4dd99c340188_en?filename=Action%20plan%20on%20military%20mobility%202.0.pdf.

3.2. ***Didesnis transporto sistemų atsparumas***

3.2.1. Dėl susiklosčiusios geopolitinės padėties ES transporto sistemų atsparumas ir patikimumas tampa itin svarbūs. Todėl taip pat reikia stiprinti nenumatytų atvejų planavimą siekiant tinkamai pasirengti įvairioms grėsmėms ir jas valdyti.

3.2.2. Kibernetinės grėsmės ir fiziniai išpuoliai prieš transporto sistemą gali sutrikdyti visų rūšių transportą, taigi ir visos visuomenės funkcionavimą. Reikia spręsti padidėjusių GPS trikdžių problemą, visų pirma jūrų transporto ir aviacijos sektoriuose, kad ES nesusidarytų zonos, kuriose nesilaikoma saugos reikalavimų arba kuriose įmonės nebegalėtų arba nenorėtų vykdyti veiklos. Tokių zonų, kuriose *de facto* vežėjams draudžiama vykdyti veiklą ES, susidarymo ekonominiai padariniai taip pat būtų pernelyg dideli ES valstybėms narėms ir ekonominės veiklos vykdytojams.

3.2.3. Atsižvelgiant į tai, kad transporto, energetikos ir skaitmeninės sistemos yra vis labiau tarpusavyje susijusios, jos turi būti plėtojamos suderintai. Transporto sistemos saugumas turi būti vertinamas atsižvelgiant į bendrą ypatingos svarbos infrastruktūros objektų kontekstą. Pavyzdžiui, elektrifikuojant ir skaitmenizuojant transportą vis dažniau reikia būti pasirengusiems valdyti tiek elektros energijos tiekimo sutrikimus, tiek kibernetinio saugumo išpuolius. Taip pat svarbu, ypač krizių atvejais, turėti veikiančią kuro infrastruktūrą ir pakankamai atsargų.

3.2.4. COVID-19 pandemijos metu tiekimo grandinėms kilo pavojus ne tik dėl tarptautinio transporto sutrikimų, bet ir dėl ES vidaus sienų uždarymo. Net ir pasibaigus pandemijai kai kurios valstybės narės nukentėjo dėl sumažėjusių susisiekimo galimybių tiek bendrojoje rinkoje, tiek tarptautiniu mastu. Todėl, remiantis per ankstesnes krizes įgyta patirtimi, būtina geriau pasirengti įvairioms krizėms, įskaitant socialinio dialogo organizavimą ieškant sprendimų.

3.2.5. Geopolitinės aplinkybės taip pat daro poveikį žaliosios pertvarkos įgyvendinimui, įskaitant transporto sektorių. Siekiant atsisakyti iškastinio kuro naudojimo, plėtoti alternatyviuosius degalus ir mažinti priklausomybę nuo pernelyg didelio ir rizikingo importo, reikia aktyviai ieškoti naujų būdų, kaip užtikrinti saugų pagrindinių technologijų ir žaliavų, būtinų transporto sektoriaus žaliajai pertvarkai, tiekimą ir prieigą prie jų. Šiuo tikslu reikia stiprinti vidaus gamybos pajėgumus ir susijusią transporto infrastruktūrą tokiuose sektoriuose kaip ypatingos svarbos naudingųjų iškasenų gavyba ir perdirbimas, taip pat vandenilio ir biodegalų gamyba. Tai turi būti daroma nekeliant pavojaus transporto sektoriaus konkurencingumui, o jį stiprinant. Be to, būtina užtikrinti gynybos poreikiams reikalingų degalų.

3.2.6. Klimato krizė taip pat kelia pavojų transporto sistemoms, nes daugėja potvynių, audrų ir kitų ekstremalių meteorologinių reiškinių, darančių poveikį infrastruktūrai. Todėl, kaip pabrėžiama S. Niinistö ataskaitoje dėl civilinės ir karinės parengties ir pasirengimo ([2]), reikia tinkamų pasirengimo ir prisitaikymo priemonių, kad būtų galima reaguoti į klimato krizės poveikį.

3.3. ***Už bendrosios rinkos ribų***

3.3.1. Be gerai veikiančių jungčių ES viduje, taip pat reikia stiprinti jungtis su trečiosiomis šalimis, kartu išvengiant rizikos saugumui ir laikantis socialinių ir aplinkos apsaugos standartų. Reaguojant į Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą poveikį, imtasi aktyvesnių priemonių susisiekimui su Ukraina ir Moldova, kaip kaimyninėmis šalimis, gerinti. Susiklosčius naujai geopolitinei padėčiai taip pat būtina užtikrinti tvirtus ES valstybių narių ir kitų šalių kandidačių, taip pat EEE šalių ir Jungtinės Karalystės ryšius.

3.3.2. Dėl geopolitinių pokyčių pasikeitė ir ekonominės partnerystės su kitų žemynų šalimis ir daugiausia dėmesio pradėta skirti bendradarbiavimui su bendramintėmis šalimis. Tam reikia plėtoti tinkamas tarptautines transporto jungtis. Kad būtų užtikrintas tiekimo saugumas įvairinant tiekimo grandines, taip pat svarbu sukurti tinkamas jungtis eksporto tikslais. Be to, reikia rasti naujų sprendimų sumažėjus jungtims dėl Rusijai taikomų sankcijų, pavyzdžiu, draudimo naudotis oro erdve.

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

3.3.3. Vienas iš būdų pagerinti bendrą ES ekonominį saugumą – stiprinti Europos suinteresuotųjų subjektų poziciją pasaulinio transporto srityje. Šiuo tikslu reikia sudaryti vienodas sąlygas tolimojo susisiekimo transporto paslaugų įmonėms, kurios turi valdyti didesnę riziką ir patiria didesnes išlaidas, visų pirma aviacijos ir jūrų transporto srityse. Palankesnės sąlygos Europos gamybos pramonei, įskaitant laivų statybos ir orlaivių pramonę, taip pat padėtų sustiprinti pasaulinę ES įtaką transporto sektoriuje.

3.3.4. Partnerystė transporto infrastruktūros srityje pagal strategiją „Global Gateway“ yra dar vienas būdas stiprinti ES vaidmenį pasaulyje ir plėsti jungtis su TEN-T tinklu.

4. **Įgalinančios politikos priemonės**

4.1. ***Tikslingas finansavimo paskirstymas***

4.1.1. Kitoje daugiametėje finansinėje programoje transporto infrastruktūros plėtrai skirti finansiniai ištekliai bus labai svarbūs užtikrinant, kad visoje transporto sistemoje būtų skatinamos jungtys bendrojoje rinkoje ir remiamas konkurencingumas, saugumas ir tvarumas. Investicijos į infrastruktūrą turėtų būti vertinamos ne tik iš trumpalaikės perspektyvos – reikia atsižvelgti ir į ilgalaikį didinamąjį poveikį.

4.1.2. Transporto vaidmuo turi būti labiau pripažįstamas kaip esminis elementas siekiant ES strateginių tikslų. Atsižvelgiant į tai, kitoje DFP būtina skirti tinkamą finansavimą investicijoms į transporto infrastruktūros plėtrą ir priežiūrą, visų pirma tikslui iki 2030 m. sukurti TEN-T pagrindinį tinklą.

4.1.3. Kad būtų remiamos ES strateginius prioritetus atspindinčios programos, taikant kitą Europos infrastruktūros tinklų priemonę daugiausia dėmesio reikia skirti tarpvalstybiniams projektams, taip pat projektams, kuriais siekiama pašalinti kliūtis ir sukurti trūkstamas pagrindinio tinklo ir visuotinio tinklo jungtis.

4.1.4. Atsižvelgiant į geopolitinę padėtį, daugiau dėmesio reikia skirti saugumo aspektams, pavyzdžiui, reikalavimams, susijusiems su kariniu mobilumu ir dvejopu infrastruktūros naudojimu. Saugumo sumetimais kitoje DFP reikia atkreipti dėmesį į padėtį prie rytinės ES sienos, įskaitant transporto infrastruktūrą, kad būtų sustiprintas šių regionų atsparumas ir gyvybingumas bei jų jungtys su bendrąja rinka.

4.1.5. TEN-T tinklui sukurti ir ES transporto infrastruktūrai plėtoti reikia daug lėšų. Tačiau investicijos į infrastruktūrą paskatins ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą trumpuoju ir ilguoju laikotarpiais. Be viešojo finansavimo, daugiau dėmesio reikėtų skirti finansinių spragų šalinimui, skatinant viešojo ir privačiojo sektorių partnerystes, kad būtų kuriama nauja infrastruktūra, taip pat prižiūrima ir valdoma esama infrastruktūra siekiant bendros naudos. Šiuo tikslu būtų galima apsvarstyti galimybę taikyti naujas priemones, pavyzdžiui, projektų obligacijas.

4.2. ***Bendradarbiavimas ir strateginė analizė***

4.2.1. Siekiant išvengti skirtingų sistemų kratinio, plėtojant transporto sistemas reikia bendradarbiauti įvairiais lygmenimis: Europos Komisijai ir valstybėms narėms, valstybėms narėms ir nacionalinio, regionų ir vietos lygmens sprendimus priimantiems asmenims. Be to, tam reikalingas tarptautinis bendradarbiavimas užsienio transporto jungčių srityje. Kalbant apie saugumo klausimus, įskaitant ypatingos svarbos infrastruktūros objektų apsaugą, turėtų būti visapusiškai naudojamasi strategine partneryste ir struktūrizuotu bendradarbiavimu su NATO.

4.2.2. Taip pat reikia glaudaus viešojo sektoriaus ir atitinkamų suinteresuotųjų subjektų, įskaitant įmones, profesines sąjungas ir kitas pilietinės visuomenės organizacijas, bendradarbiavimo. Būtina skirti deramą dėmesį žmogiškiesiems ištekliams, kurių reikia transporto sektoriuje. Todėl reikia imtis veiksmų, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos darbo jėgos judumui, gerinama kompetencija ir įgūdžiai ir didinamas transporto sektoriaus patrauklumas.

4.2.3. Siekiant užtikrinti, kad transporto sektorius būtų tinkamas ateičiai, reikia daug investuoti į inovacijas ir naujas technologijas. Reikia išlaikyti transporto koridorių, kaip būsimų sprendimų bandymų stendo, svarbą.

4.2.4. Transporto sektoriuje taip pat turi būti mažinama administracinė našta, atsižvelgiant į Komisijos prioritetus. Būtina supaprastinti administracinius procesus, susijusius su transporto infrastruktūros plėtra, įskaitant žemės naudojimo planavimo ir leidimų išdavimo procedūras, kartu užtikrinti projektų tvarumą. Reikėtų toliau nagrinėti galimybę siekti labiau koordinuoto transporto planavimo, bendrų principų, mažinti susiskaidymą ir nustatyti planavimo sistemą kiekvienam šešerių metų laikotarpiui.

4.2.5. Rengdama naują bendrosios rinkos strategiją, Komisija turėtų įvertinti, kaip pagerinti transporto sistemas visoje ES, kad būtų užtikrintos tiekimo grandinės ypatingos svarbos ir pažeidžiamuose sektoriuose tiek įprastomis, tiek išskirtinėmis aplinkybėmis. Šis vertinimas turi apimti visas ES geografines teritorijas, įskaitant salas ir atokias vietoves.

4.2.6. Norint įveikti vyraujantį susiskaidymą, reikia atlikti išsamią pagrindinių transporto rinkos kliūčių kiekvienoje valstybėje narėje analizę. Siekiant įvertinti ilgalaikes COVID-19 pasekmes transporto ir tiekimo grandinėms, reikia atlikti tinkamą analizę. Taip pat būtina įvertinti Rusijos agresijos karo padarinius visoms transporto rūšims, kad būtų galima nustatyti galimus naujus įvairių ES vietovių susisiekimo trūkumus ir tinkamai juos pašalinti. Analizė turi apimti aviaciją, geležinkelius, vidaus vandenų kelius ir trumpųjų nuotolių laivybos maršrutus, taip pat kelius, jungiančius miestų transporto mazgus, jūrų ir vidaus vandenų uostus, oro uostus ir terminalus bei įvairius ES regionus. Atliekant vertinimą taip pat reikia atsižvelgti į poveikį valstybių narių vidaus sanglaudai ir jungtims.

Briuselis, 2025 m. vasario 26 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Oliver RÖPKE